

GPSO
LIGNES NOUVELLES

LIGNE NOUVELLE BORDEAUX - TOULOUSE

Demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables

Archéologie préventive et sondages géotechniques

Pièce M

Bilan de la procédure de débat public et des procédures de concertation préalable

GPSO AGENCE GRAND PROJET DU SUD-OUEST
SNCF RÉSEAU
SNCF GARES & CONNEXIONS

DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

SEPTEMBRE 2025

Interne SNCF Réseau

@Groupe SNCF - Olivier Foulon

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

PIÈCE M

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION 1

ANNEXE 1
BILANS DES DEBATS PUBLICS 85

ANNEXE 2
BILANS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.300-2 201

ANNEXE 3
COMPTES RENDUS DES GARANTS DE LA CONCERTATION 229

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

sommaire

1 PRÉAMBULE 5

2 LES DÉBATS PUBLICS DE 2005 ET 2006 9

2.1 Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse au stade du débat public de 2005 11
2.1.1 Les points-clés du débat public 11
2.1.2 L'opportunité du projet 11
2.1.3 Les principales caractéristiques du projet 12
2.1.4 Les quatre scénarios de desserte des agglomérations entre Bordeaux et Toulouse 12
2.1.5 Les options de passage de la LGV 12
2.1.6 Les aménagements complémentaires de la ligne actuelle 13
2.1.7 Les principaux enseignements du débat public 14

2.2 Le projet ferroviaire Bordeaux- Espagne au stade du débat public de 2006 15
2.2.1 Les points-clés du débat public 15
2.2.2 L'opportunité du projet 15
2.2.3 Les principales caractéristiques du projet 16
2.2.4 Les scénarios de liaison entre Bordeaux et l'Espagne 16
2.2.5 Les différents scénarios de desserte des agglomérations entre Bordeaux et l'Espagne 17
2.2.6 Les aménagements complémentaires de la ligne actuelle 18
2.2.7 Les principaux enseignements du débat public 18

2.3 Les deux projets à l'issue des débats publics 19
2.3.1 La décision du Conseil d'Administration de RFF à l'issue du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse 19
2.3.2 La décision du Conseil d'Administration de RFF à l'issue du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne 20
2.3.3 Le regroupement des deux projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne 22
2.3.4 La définition des conditions de réalisation et de financement des études du GPSO 23
2.3.5 L'engagement pour un projet « Grenelle Pilote » 24

3 LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION ET LES ÉTAPES D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION (2009-2014) 25

3.1 Les principes de la concertation 27
3.1.1 Une concertation voulue et animée par RFF 27
3.1.2 Une concertation encadrée 27
3.1.3 Un dispositif permanent de concertation et de pilotage des études 28
3.1.4 La concertation de proximité 29
3.1.5 Un dispositif associant les publics concernés 29

3.2 Les trois étapes d'études et de concertation 31

4 L'ÉTAPE 1 (2009-2010) : LA CONCERTATION POUR DÉFINIR UN FUSEAU DE PASSAGE ET LES PRINCIPALES FONCTIONNALITÉS 33

4.1 Des options de passage au fuseau de 1 000 mètres de large 35

4.2 La conduite de la concertation 36
4.2.1 Les commissions consultatives 36
4.2.2 Les groupes de travail thématiques 37
4.2.3 La concertation de proximité 38
4.2.4 Le collège des acteurs locaux 39
4.2.5 Autres actions 39

4.3 L'information sur le projet 40

4.4 Le projet à l'issue de l'étape 1 et les apports de la concertation 42
4.4.1 Le projet à l'issue de l'étape 1 42
4.4.2 Les apports de la concertation de manière générale 42
4.4.3 Les apports de la concertation pour le choix d'un fuseau de 1 000 mètres 42
4.4.4 Le cas particulier des Pyrénées-Atlantiques 44
4.4.5 Les apports de la concertation pour la définition des fonctionnalités du tronc commun aux deux lignes nouvelles 44
4.4.6 Les apports de la concertation pour la précision des fonctionnalités de la ligne existante au Sud de Bordeaux 45
4.4.7 Les apports de la concertation pour la mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et Dax 45
4.4.8 Les apports de la concertation pour la circulation des TaGV / SRGV sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne 46
4.4.9 Les apports de la concertation pour la définition de la desserte des agglomérations 46
4.4.10 Les apports de la concertation pour la définition de la desserte du Béarn et de la Bigorre 48

4.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation 49
4.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux 49
4.5.2 Les garants de la concertation 49

sommaire

5 L'ÉTAPE 2 (2010-2011) : LA CONCERTATION POUR DÉFINIR UN TRACÉ OPTIMISÉ ET UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DES GARES 51

5.1 Du fuseau de 1 000 mètres au tracé optimisé 53

5.2 La conduite de la concertation 54
5.2.1 Les commissions consultatives 55
5.2.2 Les groupes de travail thématiques 55
5.2.3 La concertation de proximité 55
5.2.4 La concertation avec les représentants associatifs départementaux 56
5.2.5 Les consultations menées par les Préfets de région 56
5.2.6 La consultation du public 56
5.2.7 Autres actions 64

5.3 L'information sur le projet 66

5.4 Le projet à l'issue de l'étape 2 et les apports de la concertation 69
5.4.1 Le projet à l'issue de l'étape 2 69
5.4.2 Les apports de la concertation de manière générale 69
5.4.3 Les apports de la concertation pour le choix du tracé 70
5.4.4 Les apports de la concertation pour la précision des caractéristiques et fonctionnalités de la ligne existante au Sud de Bordeaux 70
5.4.5 Les apports de la concertation pour les fonctionnalités des lignes nouvelles 71
5.4.6 Les apports de la concertation pour préciser les projets de gare 71
5.4.7 Les apports de la concertation pour les haltes SRGV 71

5.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation 72
5.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux 72
5.5.2 Les garants de la concertation 72

6 L'ÉTAPE 3 (2012-2014) : LA PRÉPARATION DE LA PHASE D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE 73

6.1 Objectif : un tracé validé 75

6.2 La conduite de la concertation 76
6.2.1 Les instances de concertation 77
6.2.2 La concertation de proximité 77
6.2.3 Le dispositif d'information auprès des acteurs et des riverains 77
6.2.4 Autres actions 78

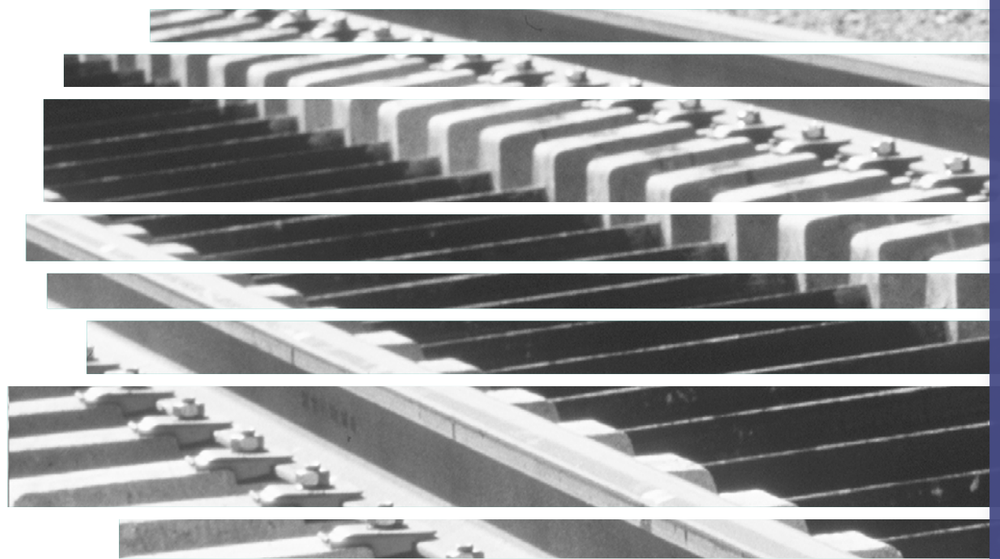
6.3 L'information sur le projet 79

6.4 Le projet à l'issue de l'étape 3 et les apports de la concertation 81

6.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation 83
6.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux 83
6.5.2 Les garants de la concertation 83

chapitre 1

PRÉAMBULE



Ce document présente, de manière synthétique, pour l'opération correspondant aux lignes nouvelles du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), le bilan de :

- la procédure de débat public, avec les deux débats publics intervenus en 2005 sur le « projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse » et en 2006 sur le « projet ferroviaire Bordeaux-Espagne » ;
- la démarche de concertation volontaire et continue menée de 2009 à 2014 au fur et à mesure de l'élaboration des projets ferroviaires soumis à enquête publique.

Il retrace à ce titre les principes, l'organisation mise en place et les actions de concertation, consultation et information avec les acteurs locaux et le public tout au long du processus de conception des projets ferroviaires.

La présentation du processus porte sur la totalité des territoires concernés par l'ensemble du programme du GPSO, soit les deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

Les orientations fixées par l'Etat dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013 pour les enquêtes d'utilité publique de 2014 sont rappelées en fin du document. Elles ont conduit à un lancement de l'enquête publique sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans un premier temps, ainsi que sur les projets des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

À l'issue des débats publics, une concertation très large a été mise en œuvre, contribuant à enrichir les projets ferroviaires à travers les demandes, suggestions et avis qui se sont exprimés, lors des trois étapes définies pour l'élaboration des projets :

- **la première étape (2009-2010)** conduisant à la définition des principales fonctionnalités et dessertes restant à préciser à l'issue du débat public, et à retenir le fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études ;
- **la seconde étape (2010-2012)** précisant les fonctionnalités des projets et le tracé sur la quasi-totalité du linéaire. Les études ont également porté sur la définition d'un pré-programme des cinq gares TaGV et de deux haltes SRGV inscrites au programme du GPSO. Le public a notamment été invité à s'exprimer formellement à quatre reprises sur l'évolution des projets au cours de cette période sur les tracés étudiés et les gares et haltes, en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme ou à titre volontaire ;
- **la troisième étape (2012-2014)** avec la mise au point finale du tracé ainsi que les mesures d'insertion des projets en vue de la phase d'enquête publique.

Le détail des échanges et des résultats obtenus ont été restitués dans des bilans de concertation à l'issue de chaque étape d'élaboration des projets ferroviaires ou à l'issue de chaque temps de consultation du public, avec mise en ligne sur le site Internet dédié www.gpso.fr.

Présentés par territoire, les résultats de la concertation locale sont aussi abordés dans la Pièce F - Étude d'impact du présent dossier d'enquête publique :

- dans le volume 3 Chapitre 4, qui présente la synthèse des études et de la concertation ayant conduit au fuseau de 1 000 mètres puis au tracé proposé pour les projets ferroviaires ;
- dans le volume 4 constitué de cahiers géographiques, qui présentent l'insertion des projets dans le territoire à l'échelle locale (découpage en 15 cahiers).

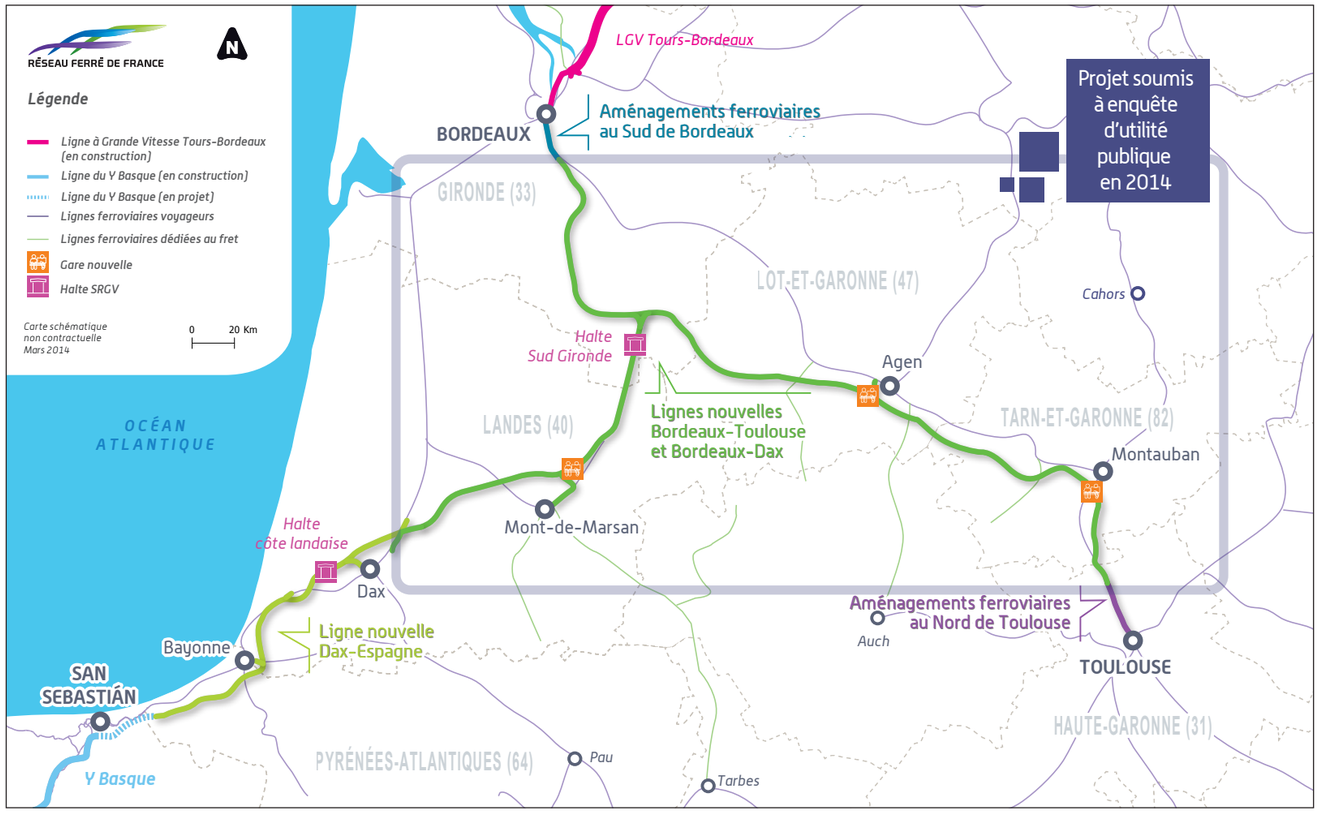
Pour le suivi de ce processus de concertation, trois garants de la concertation ont été missionnés par RFF, en accord avec la Commission nationale du débat public (CNDP). Ils ont rédigé en toute indépendance des comptes rendus de leurs actions à l'issue de chaque étape, avec mise en ligne sur le site dédié, comme le prévoyait le dispositif de concertation du GPSO.

Figurent en annexe les documents suivants :

- les deux bilans des débats publics établis par le Président de la Commission nationale du débat public (janvier 2006 et 2007), ainsi que les comptes rendus des deux Commissions particulières du débat public ;
- les deux bilans de la concertation publique au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme sur les 2 haltes SRGV : Sud Gironde et Côte landaise ;
- les différents comptes rendus des garants de la concertation.

Pour des raisons de volume trop important, retrouvez tous les bilans de concertation en ligne sur www.gpso.fr : les 3 bilans de concertation de fin d'étape, les 4 bilans de consultation du public sur le tracé et les 4 bilans de la consultation du public sur les gares et haltes.

Ce bilan présente plus spécifiquement la concertation mise en oeuvre pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Les deux autres opérations, que sont les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse, font l'objet d'une procédure d'enquête publique distincte (il y a donc trois enquêtes publiques distinctes et concomitantes) et présentent leur propre bilan de la concertation dans les dossiers de leurs procédures respectives.



Le programme du GPSO

est constitué des 4 opérations suivantes :

- aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse ;
- ligne nouvelle Dax-Espagne ;

dont les trois premières sont en phase d'enquête publique.

chapitre 2

LES DÉBATS PUBLICS DE 2005 ET 2006



Le premier débat public s'est tenu sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse du 8 juin au 25 novembre 2005 (avec une interruption estivale du 14 juillet au 31 août).

Le second débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006.

À l'issue des deux débats publics, et en fonction de l'avancement des réflexions sur les enjeux de mutualisation possibles, les partenaires publics - État, collectivités, RFF - ont convenu de regrouper les deux projets de lignes nouvelles qui deviennent alors les « Grands Projets du Sud-Ouest », puis en 2010, le GPSO « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest[1] ».

RFF a ensuite conduit les études préliminaires et d'avant-projet sommaire sur le GPSO.

1) *L'appellation « Le GPSO » est utilisée tout au long du dossier.*

2.1 Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse au stade du débat public de 2005

2.1.1 Les points-clés du débat public

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et a prévu le lancement du débat public correspondant en 2005.

Saisie par RFF, maître d'ouvrage du projet, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé, le 8 septembre 2004, la tenue d'un débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

La CNDP a confié l'organisation du débat public à une Commission particulière du débat public (CPDP), présidée par Henri Demange et constituée de cinq autres membres (Jacques Barel, Reine-Claude Mader, Philippe Mathis, Michel Sablayrolles, Jean-Claude Sabin).

Le débat public s'est tenu du 8 juin au 25 novembre 2005 (avec une interruption estivale du 14 juillet au 31 août). Il a permis de débattre de l'opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse et de ses principales caractéristiques, sur la base de trois options de passage possibles entre Bordeaux et Agen et une option entre Agen et Toulouse.



Le projet présenté en 2005 au débat public concerne **la création d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse destinée aux voyageurs,** d'une longueur de 220 km environ et à double voie, entre le Sud de Bordeaux et le Nord de Toulouse ainsi que la desserte des villes de Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse. La vitesse des trains sur cette ligne pourrait atteindre 320 km/h.

Trois options de passage de la LGV et quatre scénarios de desserte des agglomérations entre Bordeaux et Toulouse ont été débattus, en particulier au regard des enjeux environnementaux.

L'intérêt pour ce débat a été important. **4 700 personnes** ont participé aux **15 réunions publiques.** L'expression du public s'est manifestée au travers de :

- **170 contributions écrites** (positions argumentées) publiées sur le site, dont **20 cahiers d'acteurs ;**
- près de **1 000 questions** et avis envoyés à la CPDP par courrier ou par mail ;
- plus de **20 000 consultations** du site Internet de la CPDP, ce qui, comme l'écrivait le Président de la CNDP dans son bilan du débat, « le place parmi les fortes fréquentations de sites de CPDP ».

Comme l'indiquait le Président de la CNDP dans son bilan du débat, *« la participation peut être appréciée à partir de ces quelques chiffres qui placent ce débat public, quantitativement, dans le trio de tête ».*

Réunion publique sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse (2005)



2.1.2 L'opportunité du projet

Entre l'Atlantique et la Méditerranée, entre le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique, l'accessibilité du Sud-Ouest français doit être développée pour répondre à la demande croissante des besoins de déplacements de voyageurs et d'échanges de marchandises.

Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse représente l'une des réponses à ces enjeux d'avenir pour ces territoires. Les objectifs poursuivis par le projet sont :

- **à l'échelle régionale,** assurer une desserte ferroviaire performante, rapide et fréquente des bassins de vie, d'emploi et d'activités de la vallée de la Garonne permettant de répondre à la forte croissance démographique en Midi-Pyrénées comme en Aquitaine ;
- favoriser un aménagement équilibré des territoires et participer à leur désenclavement ferroviaire ;
- **à l'échelle nationale et internationale,** réduire les temps de parcours pour concurrencer l'aérien (Paris-Toulouse) et reporter ce trafic sur le mode ferroviaire qui est plus économe et moins polluant ;
- développer les liaisons sur l'axe Sud-Sud (telles que Toulouse-Bayonne-Bilbao et au-delà) et entre les façades atlantique et méditerranéenne (telles que Bordeaux-Toulouse-Narbonne et au-delà).

Les effets attendus sont nombreux :

- mettre Toulouse à environ 3 heures de Paris et élargir les possibilités de transport rapide pour la Région Midi-Pyrénées ;
- faciliter la mise en œuvre d'actions communes par les métropoles de Bordeaux et Toulouse, qui se trouveraient à 1 heure l'une de l'autre ;
- améliorer les liaisons entre l'Aquitaine et les régions de l'arc méditerranéen et de la vallée du Rhône.

La création d'une ligne nouvelle et la réalisation d'aménagements complémentaires sur la ligne existante faciliteraient le développement de services de proximité sur celle-ci. Cela permettrait de densifier les services régionaux de voyageurs (TER) et d'offrir de meilleures conditions de circulation aux trains de marchandises, indispensables à l'amélioration de la performance du transport ferroviaire de fret.

L'ambition du projet est de faire du rail un mode de transport performant et attractif, aussi bien pour les voyageurs que pour les acteurs du fret.

2.1.3 Les principales caractéristiques du projet

En amont du débat public, RFF a étudié de nombreuses solutions, dont celle de l'aménagement de la ligne existante.

Les performances d'une telle solution sont limitées et n'autorisent pas de perspectives de développement à long terme. Le dossier support du maître d'ouvrage rappelait la raison conduisant à écarter cette solution, au regard du diagnostic et des perspectives d'évolution :

- temps de parcours peu attractifs et ne répondant pas aux attentes, conduisant à une part de marché très faible du ferroviaire : l'aménagement de la ligne existante ne permettrait qu'un gain de temps de 12 minutes avec recours à du matériel pendulaire, pour un temps de parcours de 1 h 47 pour la liaison Bordeaux-Toulouse (gain limité à 7 minutes sans utilisation de matériel pendulaire) ;
- capacité insuffisante pour le développement de circulations de types différents (fret, TER...).

Ce constat a conduit RFF à envisager la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, démarrant au Sud de Bordeaux (entre le Sud du triage d'Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans) et se prolongeant jusqu'au Nord-Ouest de Toulouse (au Nord du triage de Saint-Jory).

Les différentes solutions privilégiées par le maître d'ouvrage pour le projet de LGV Bordeaux-Toulouse présentaient des principes communs :

- la desserte de Bordeaux et de Toulouse par leurs gares centrales ;
- une LGV permettant un gain d'une heure environ entre Bordeaux et Toulouse ;
- une LGV permettant la desserte d'Agen et de Montauban ;
- les aménagements complémentaires de la ligne actuelle permettant de mettre en œuvre ces services.

Le débat public de 2005 a permis l'examen de quatre scénarios de desserte des agglomérations situées entre Bordeaux et Toulouse, et l'étude de trois options de passage entre Bordeaux et Agen.

2.1.4 Les quatre scénarios de desserte des agglomérations entre Bordeaux et Toulouse

Les dessertes de Bordeaux et de Toulouse sont assurées par les gares centrales actuelles (Bordeaux Saint-Jean et Toulouse Matabiau) ; différentes possibilités de desserte sont présentées pour Agen et Montauban, soit par leur gare existante soit par des gares nouvelles.

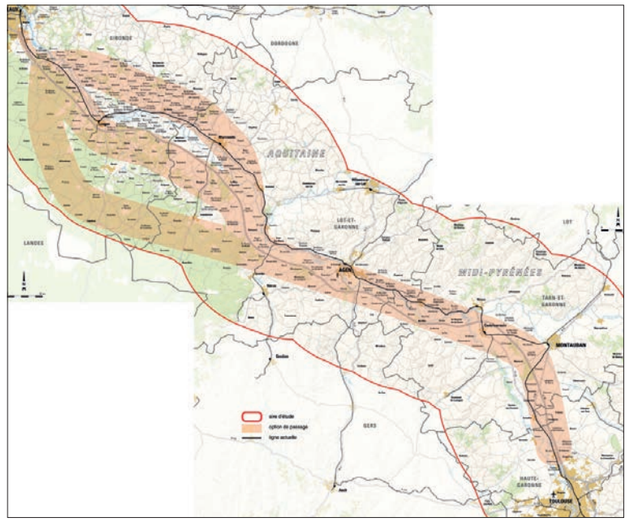
	scénario A	scénario B	scénario C	scénario D
Desserte d'Agen	gare centrale	gare centrale	gare nouvelle	gare nouvelle
Desserte de Montauban	gare centrale	gare nouvelle	gare centrale	gare nouvelle
Temps de trajet Paris-Toulouse sans arrêt	3 h 07	3 h 07	3 h 07	3 h 07
Temps de trajet Paris-Toulouse avec arrêts à Bordeaux, Agen et Montauban	3 h 47	3 h 33	3 h 42	3 h 28
Coût estimé (en Md€ valeur 2004)[1] de la ligne nouvelle avec dessertes	2,92	2,94	2,83	2,84

2.1.5 Les options de passage de la LGV

RFF a défini plusieurs options de passage de 10 km de large, à l'intérieur de l'aire d'études :

- **Trois possibilités entre Bordeaux et Agen :**
  - au Nord de la Garonne ;
  - au centre, en suivant le couloir de l'A62 ;
  - au Sud de l'autoroute. Cette option possède une sensibilité environnementale moindre et présente l'avantage de permettre un tronc commun « long » aux deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Elle apparaît nettement plus économique que les deux autres ;
- **une seule possibilité entre Agen et Toulouse,** permettant de garantir la desserte de Montauban à grande vitesse.

Options de passage proposées lors du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse



1) *Coût d'investissement estimé au stade des études préliminaires, hors matériel roulant*

2.1.6 Les aménagements complémentaires de la ligne actuelle

Des aménagements sur les sections de voies existantes, destinés à en augmenter la capacité, sont également proposés selon les hypothèses suivantes :

- sur la section de ligne comprise entre Bordeaux et le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au Sud d'Hourcade. Cet aménagement fait partie des opérations ferroviaires du GPSO dont le bilan de la concertation est détaillé dans les chapitres suivants ;
- sur la section de ligne comprise entre Saint-Jory et Toulouse (cf. encadré ci-contre).

Les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse sur la section de ligne comprise entre Saint-Jory et Toulouse

Les études pour le réaménagement de cette section de ligne, inscrites au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, ont été conduites en parallèle de celles des lignes nouvelles par la Direction régionale RFF de Midi-Pyrénées à Toulouse.

Ce projet s'étend sur 20 km et dessert cinq communes : Toulouse, Fenouillet, Lespinasse, Saint-Jory et Castelnau d'Estrétefonds. L'augmentation de la capacité permise par ce projet a pour objectifs :

- d'améliorer la desserte des voyageurs du Nord toulousain et, au-delà, de Montauban, Brive et Agen (desserte TER) ;
- de permettre l'arrivée de la grande vitesse à la gare Matabiau, au cœur de Toulouse.

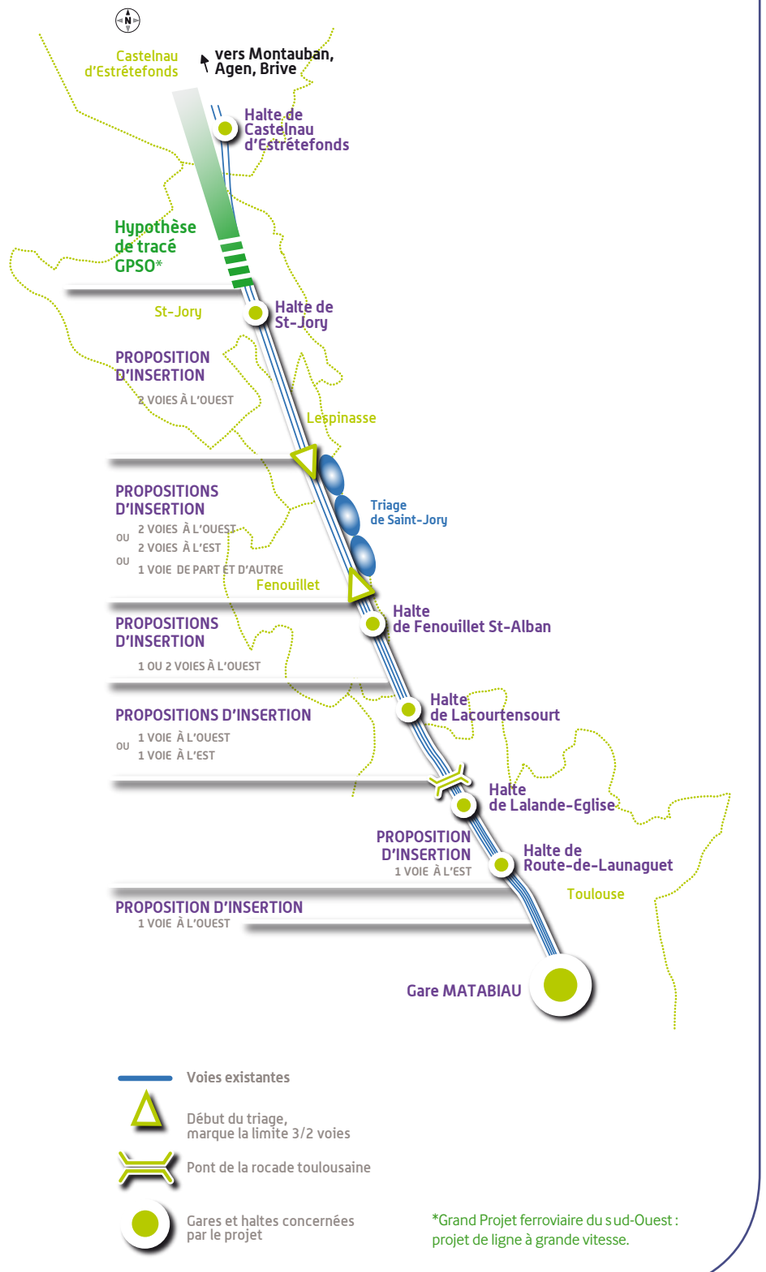
Ces besoins nécessitent de prévoir la mise à 4 voies de cette section de ligne (actuellement composée de sections à 2 ou 3 voies) et l'aménagement des points d'arrêt pour les dessertes TER.

Ces aménagements ont été présentés lors du débat public de la LGV Bordeaux-Toulouse (2005) comme des aménagements complémentaires de la ligne existante et non comme une création de ligne.

Les études préliminaires ont commencé au printemps 2010 pour déterminer le programme de ces aménagements. Un processus d'études et de concertation continu avec les acteurs du territoire (groupes de travail et réunions avec les élus) a été mis en place en 2010 afin de porter à la concertation publique un projet déjà partagé et co-construit avec les partenaires.

Cette concertation publique, menée au titre de l'application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, a eu lieu du 29 août au 29 septembre 2011. La participation du public a été importante. 7 réunions publiques ont rassemblé 420 participants, 108 interventions ont été comptabilisées. Il y a eu 63 observations déposées dans les registres et 42 mails adressés à RFF. Un bilan complet de la concertation réalisée sur ce projet est en ligne sur le site dédié www.saintjory-toulouse.fr

Partie intégrante du programme du GPSO, cette opération fait l'objet d'une procédure d'enquête publique distincte.



2.1.7 Les principaux enseignements du débat public

Le débat a été fourni et riche en prises de position et contributions. La majorité des questions a concerné les aspects généraux du projet :

- l'opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse ;
- l'implantation des gares ;
- les enjeux territoriaux et environnementaux des territoires.

Par la suite, RFF s'est attaché à apporter des réponses à ces questions et a plus particulièrement axé la concertation sur ces éléments.

Le débat public a permis de confirmer le grand intérêt porté par la Région Midi-Pyrénées, la Haute-Garonne, le Tarn-et-Garonne ainsi que le Lot-et-Garonne. Pour ces institutions, le projet est opportun, prioritaire et urgent, avec le souhait d'un prolongement jusqu'à Narbonne.



Une opposition plus importante a en revanche été observée chez les habitants du Sud Gironde, les maires et les organisations socioprofessionnelles concernés par les options de passage. Pour les institutions d'Aquitaine et de Gironde, la priorité est le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Elles demandent que, dans l'attente de la décision sur ce dernier projet, il ne soit pas pris de décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

Les deux options de passage situées le plus au Sud entre Bordeaux et Agen sont celles qui ont retenu le plus l'attention des élus. Préfigurant l'acte fondateur du GPSO, la question d'un tronc commun avec l'un des scénarios du projet Bordeaux-Espagne a alors été évoquée, mais n'a pas été approfondie à la demande de la Région Aquitaine dans l'attente des résultats du futur débat sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Dans son compte-rendu du débat public, la CPDP a formulé des suggestions à RFF afin de l'éclairer dans sa décision (extraits) :

- **« Attentes par rapport au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne**
  Le présent débat porte sur la LGV Bordeaux-Toulouse et ne concerne pas la LGV Bordeaux-Espagne. Mais le problème de la priorité entre ces deux lignes a été le sujet dominant en Gironde. Il est évident que la chronologie 2005-2006 annoncée par le CIADT du18 décembre 2003 rendait inévitable cette question, d'où la demande récurrente de l'alignement des décisions à l'issue des deux débats.
- **Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne**
  Cette demande a été fortement exprimée dans la région de Toulouse avec les regrets de voir le débat limité au tronçon Bordeaux-Toulouse alors qu'en 2001, le premier comité de pilotage s'intitulait BTN (Bordeaux-Toulouse-Narbonne). Dès la réunion publique de lancement à Toulouse le 15 juin, le maître d'ouvrage RFF a rappelé l'engagement qu'il avait pris d'entreprendre une large concertation sur ce sujet. Il convient que cet engagement soit tenu.
- **Prise en compte attentive de tous les arguments**
  Le débat a été particulièrement riche. Cahiers d'acteurs, contributions, prises de position, pétitions… ont été très nombreux. Beaucoup ont été adressés à la CPDP dans les dernières semaines du débat. Le maître d'ouvrage en a eu connaissance et répondra, pour ce qui le concerne, à toutes. Il se doit de les étudier avec la plus grande attention, dans un esprit d'écoute et d'ouverture.
- **Explication et justification de la décision**
  Lorsque RFF prendra sa décision fin avril soit de poursuivre le projet soit de l'arrêter ou de le différer, cela déclenchera inévitablement de grandes frustrations, dans un sens ou dans l'autre (opposants et partisans). C'est pourquoi les raisons de la décision quelle qu'elle soit devront être fournies de façon très stricte et exhaustive.
- **Garanties de concertation et de transparence sur la suite du projet**
  Il est essentiel que la suite du projet se passe dans la transparence en temps réel, que l'information collective et individuelle soit le plus en amont possible avec des explications précises portant sur les délais et les mesures compensatoires, que les collectivités et les associations soient consultées et associées aux choix des caractéristiques les moins préjudiciables. C'est pourquoi il est proposé que sous la "tutelle" de la CNDP, soit mis en place à l'échelon interrégional un comité de suivi qui veillerait à ce que, tout au long des études à mener, les règles de concertation, d'information et de transparence soient respectées, dans l'esprit de la loi du 27 février 2002. »

2.2 Le projet ferroviaire Bordeaux- Espagne au stade du débat public de 2006

2.2.1 Les points-clés du débat public

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 demande la poursuite des études du prolongement de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne en vue de l'organisation d'un débat public en 2006. Il précise qu'un groupement européen d'intérêt économique entre RFF et son homologue espagnol vient d'être créé afin d'étudier un projet de ligne nouvelle entre Vitoria et Dax.

Saisie par RFF, maître d'ouvrage du projet, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé, le 4 janvier 2006, la tenue d'un débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole, en se fondant notamment sur « *l'intérêt national évident du projet et même son intérêt international, reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport, l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire et l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés.* »

La CNDP a confié l'organisation du débat public à une Commission particulière du débat public (CPDP), présidée par Jean-Pierre Chaussade et constituée de cinq autres membres (Michèle Bordenave, Jean-Stéphane Devisse, José Haro, Olivier Klein et Jean-Yves Madec).

Le débat public s'est tenu du 30 août au 29 décembre 2006.



Le projet présenté en 2006 au débat public concerne **un projet de renforcement du réseau ferroviaire par la création de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne**, pour bénéficier, à l'horizon 2020, de capacités nouvelles de haute qualité, **pour le transport ferroviaire des marchandises et des personnes entre la péninsule ibérique, la France et l'Europe du Nord et de l'est.**

Il a permis de débattre de l'opportunité de la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et la frontière espagnole et de ses principales caractéristiques, sur la base de trois scénarios différenciés : la mise à 4 voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irún, la création d'une ligne nouvelle par l'Ouest des Landes, la création d'une ligne nouvelle par l'Est des Landes.

L'intérêt pour ce débat a été important : **6 000 personnes** ont participé aux **25 réunions publiques.** L'expression du public s'est également manifestée au travers de :

- la parution de **35 cahiers d'acteurs ;**
- plus de **1 200 questions et avis** envoyés à la CPDP par courrier ou par mail ;
- **30 000 consultations** du site Internet de la CPDP, ce qui, comme l'indiquait le Président de la CNDP dans son bilan du débat, « le place parmi les fortes fréquentations de sites de CPDP » ;
- **221 contributions écrites.**

Réunion publique sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (2006)



Ainsi que l'a écrit le Président de la CNDP, *« le débat était attendu avec impatience et avec intérêt par la plupart des gens »*. Cette attente est illustrée par la tenue de nombreuses autres réunions « hors débat public » à l'initiative des collectivités et des associations. Le recensement de plus de 400 articles dans les médias est un autre signe de cette dynamique de débat.

2.2.2 L'opportunité du projet

Deux points étroitement liés sont au cœur de la réflexion sur le projet de renforcement ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne.

Croissance des échanges entre la France et l'Espagne

Compte tenu du développement des échanges entre les pays de la péninsule ibérique, la France et le reste de l'Europe, les transports de marchandises et de voyageurs vont poursuivre leur progression à moyen et long terme. Le trafic terrestre transfrontalier de marchandises pourrait passer de 47 millions de tonnes en 2003 à une fourchette allant de 80 à 105 millions de tonnes en 2025, le trafic de voyageurs passant de 35 millions en 2003 à un volume de 54 à 73 millions en 2025. Ces échanges se font essentiellement par la route, à hauteur de 96 % pour les marchandises et de 90 % pour les voyageurs.

Région de transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, l'Aquitaine subit une saturation de ses infrastructures routières (phénomène du « mur de camions »). Le transfert d'une partie des trafics de marchandises et de voyageurs de la route vers le ferroviaire constitue un objectif majeur pour l'Aquitaine, comme pour la France et l'Espagne, pour contribuer à la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Risque de saturation de la ligne existante Bordeaux-Irun

La ligne existante entre Bordeaux et Irún, malgré les améliorations qui peuvent lui être apportées, ne pourra pas faire face, à terme, à l'augmentation des trafics ferroviaires permise par la mise en service des projets français et espagnols déjà engagés (le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière franco-espagnole permettra de mettre en relation les réseaux ferroviaires français et espagnols après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et de la ligne nouvelle espagnole à haute performance entre Vitoria et Irún, dite « Y basque »). Le nombre total des trains de marchandises et de voyageurs pourrait plus que doubler à l'horizon 2020 (plus de 350 trains, deux sens confondus, au lieu de 170 actuellement au Sud de Bordeaux, et plus de 275 trains au lieu de 100 actuellement en sortie de Bayonne, en jour moyen).

Pour faire face à ce trafic, RFF a envisagé à cet horizon la construction de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne, afin de porter à quatre voies, comme entre Paris et Bordeaux et entre Irún et Madrid, le segment de cet axe ferroviaire européen.

Partant de ce constat, les principaux objectifs du projet sont résumés ainsi dans la synthèse du dossier du maître d'ouvrage :

- réduire l'impact environnemental des transports ;
- rétablir les solidarités entre les territoires économiquement attractifs et ceux qui le sont moins ;
- faire face à la croissance des trafics et répondre à la mobilité des personnes grâce à l'augmentation de la capacité du réseau, permettant ainsi un transfert modal ;
- améliorer l'accessibilité du Sud de l'Aquitaine (avec un véritable enjeu d'aménagement par le désenclavement de ces territoires) et les liaisons avec l'Espagne ;
- favoriser le développement des transports ferroviaires régionaux.

2.2.3 Les principales caractéristiques du projet

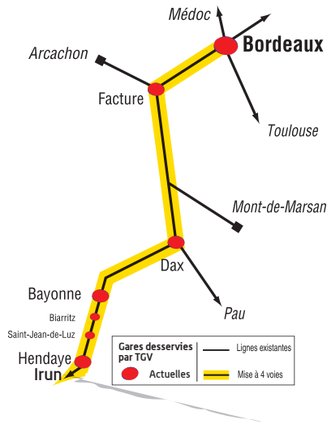
Les différents scénarios présentés par le maître d'ouvrage pour le projet de renforcement ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne avaient des principes communs :

- disposer de quatre voies entre Bordeaux et l'Espagne ;
- desservir la gare de Bordeaux Saint-Jean par les lignes existantes ;
- desservir le bassin d'Arcachon par la ligne existante ;
- desservir Dax, Orthez, Pau, Lourdes, Tarbes et les villes de la côte basque par les gares actuelles ;
- se connecter à la future ligne espagnole, le « Y basque ».

2.2.4 Les scénarios de liaison entre Bordeaux et l'Espagne

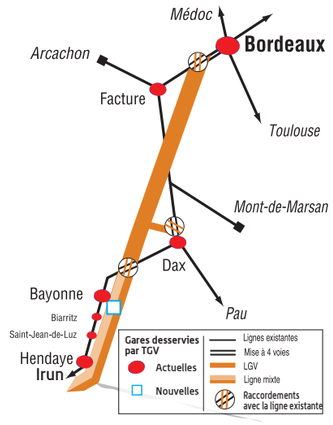
RFF a proposé lors du débat public trois scénarios permettant d'augmenter la capacité ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne, mais aussi d'améliorer les performances (temps de parcours, régularité des dessertes) et la continuité du réseau entre l'Aquitaine et l'Espagne.

De gauche à droite, représentation schématique des scénarios 1, 2 et 3



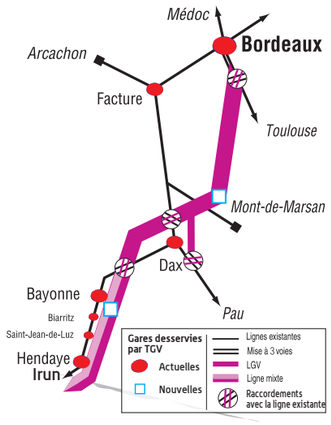
Scénario 1 :
Mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun

- Réalisation de deux voies supplémentaires (possibilité de réalisation progressive) ;
- Relèvement de la vitesse pour les trains de voyageurs (jusqu'à 160 km/h et 220 km/h selon les sections).



Scénario 2 :
Ligne nouvelle par l'Ouest des Landes

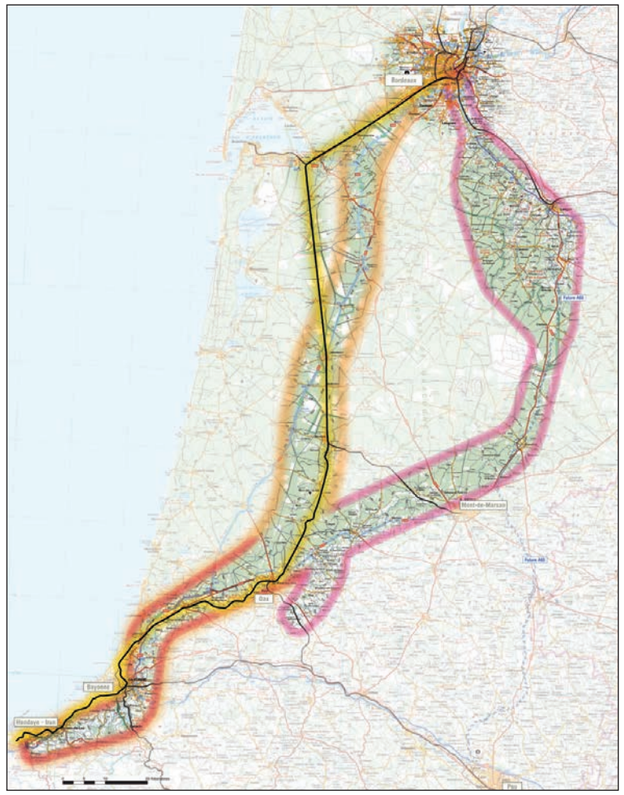
- ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'Ouest des Landes jusqu'au Sud de Dax ;
- ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Nord des Landes et dans le Pays basque connectée au « Y basque » ;
- gare nouvelle au Pays basque.



Scénario 3 :
Ligne nouvelle par l'est des Landes

- ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'est des Landes jusqu'au Sud de Dax avec raccordement direct vers Pau ;
- Ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Nord des Landes et dans le Pays basque connectée au « Y basque » ;
- Deux gares nouvelles : Mont-de-Marsan et Pays basque ;
- Possibilité d'un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse.

Options de passage proposées lors du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne



2.2.5 Les différents scénarios de desserte des agglomérations entre Bordeaux et l'Espagne

Le choix de l'un ou l'autre des scénarios a une influence à la fois sur les possibilités de desserte de Mont-de-Marsan et Bayonne et sur les temps de parcours entre les différentes villes desservies. Quel que soit le scénario retenu, les villes de Bordeaux et Dax sont desservies par leur gare centrale actuelle.

	scénario 1	scénario 2	scénario 3
Desserte de Mont-de-Marsan	/	/	gare nouvelle
Desserte de Bayonne	gare centrale	gare nouvelle	gare nouvelle
Temps de trajet Bordeaux - Mont-de-Marsan[1]	1 h 08	1 h 08	0 h 30
Temps de trajet Bordeaux – Dax[1]	0 h 50	0 h 42	0 h 43
Temps de trajet Bordeaux – Bayonne[1]	1 h 11	0 h 52	0 h 58
Temps de trajet Bordeaux – Hendaye[1]	1 h 52	1 h 32	1 h 38
Temps de trajet Bordeaux – Pau[1]	1 h 39	1 h 31	1 h 20
Coût estimé (en Md€ valeur 2004) de la ligne nouvelle avec dessertes	3,56	3,52	4,05 / 3,75[2]

1) *Les temps de trajet indiqués correspondent au meilleur temps de trajet pour un train direct.*

2) *Déduction faite du tronc commun avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse partagé à 50 %.*

2.2.6 Les aménagements complémentaires de la ligne actuelle

La desserte du bassin d'Arcachon et des villes de la côte basque nécessite d'aménager les voies existantes. Des aménagements sur les sections de voies existantes, destinés à en augmenter la capacité, sont proposés selon les hypothèses suivantes :

- section Bordeaux-Facture : mise à 4 voies dans le cadre des scénarios 1 et 2 ;
- section Bordeaux-Langon : mise à 3 voies dans le cadre du scénario 3, entre Bordeaux et le point de raccordement à la ligne nouvelle.

2.2.7 Les principaux enseignements du débat public

La richesse et l'audience des débats ont attesté de l'attente qui entoure ce projet ferroviaire.



Les débats ont principalement concerné les points suivants :

- l'opportunité de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, à travers la nécessité de limiter le transport routier, lequel est à l'origine du « mur de camions » sur le couloir atlantique. Deux points de vue bien différents sont apparus :
  - pour les élus et les acteurs économiques, la solution est un développement des transports ferroviaires,
  - pour les associations, la solution est une meilleure maîtrise de la mobilité.

  Ces deux courants s'accordent néanmoins sur le besoin de favoriser le report modal de la route vers le fer ;
- les prévisions de croissance du trafic ferroviaire de marchandises ; ce sujet a notamment fait l'objet de l'étude complémentaire de bureaux d'études SMA et Prog*Trans*[1] ;
- le choix entre les options, lequel a surtout concerné la section Bordeaux-Dax, alors qu'entre Dax et la frontière espagnole, le débat se focalisait sur l'opportunité du projet ;
- les enjeux environnementaux, qui ont été particulièrement évoqués en Sud Gironde et au Pays basque ;
- le coût du projet et son financement, avec la question du partage des efforts entre l'État et les collectivités locales.

Dans son compte-rendu du débat public, la CPDP a mis en évidence des conclusions destinées à aider RFF dans sa décision :

- **le report modal est une attente prioritaire pour une majorité d'acteurs locaux ;**
- **les questions environnementales sont particulièrement prégnantes,** avec notamment de vives oppositions en Gironde vis-à-vis d'une ligne nouvelle, la demande d'une section très enterrée ;
- pour la traversée du Pays basque, où existe une inquiétude de la part des riverains de la ligne existante par rapport aux nuisances acoustiques ;
- parmi les deux scénarios (2 et 3) prévoyant la réalisation d'une infrastructure nouvelle, **le scénario 3 a fait l'objet d'une large convergence des milieux économiques et politiques ;**
- les expertises complémentaires sur les prévisions de trafic ferroviaire (certains soulignant les incertitudes en la matière) ont fait l'objet d'interprétations très variables de la part des différents participants au débat (intérêt conforté d'un doublement des voies à un horizon recalé pour certains, remise en cause de l'opportunité pour d'autres) ;
- les acteurs de cette période de concertation ont souhaité que le processus de participation soit prolongé dans les futures phases d'élaboration du projet, en intégrant si possible des représentants de la CNDP.

1) *À la demande de plusieurs acteurs, la CNDP a approuvé le lancement d'une expertise indépendante des bureaux d'études suisses SMA et ProgTrans (décision du 4 octobre 2006). Cette expertise a été rendue publique le 5 décembre 2006 à Dax.*

2.3 Les deux projets à l'issue des débats publics

2.3.1 La décision du Conseil d'Administration de RFF à l'issue du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse

Le 13 avril 2006, à l'occasion de la 85e séance de son Conseil d'Administration, RFF a annoncé sa décision relative au projet de LGV Bordeaux-Toulouse. La décision, parue au Journal officiel du 30 mai 2006, a souligné les points marquants du débat public :

- le bien-fondé des fonctionnalités du projet envisagé est confirmé ;
- concernant les options de passages, l'hypothèse présentée par RFF sur la section Agen-Toulouse a recueilli une large adhésion, tandis que la section Bordeaux-Agen nécessite des études complémentaires ;
- la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux, étroitement liée au projet Bordeaux-Toulouse, a été confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005 ;
- à la question de la concurrence entre les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, le Conseil d'Administration a répondu que ces deux projets sont indépendants dans leurs fonctionnalités, nullement concurrents et qu'ils apportent des services complémentaires à l'échelle du Grand Sud-Ouest. Le Conseil d'Administration décide dès lors (extraits) :
- ***« de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ;***
- de conduire ces études :
  - ***en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires*** *qu'il doit traverser, avec le souci du respect :*
    1. *de l'environnement, la limitation des impacts du projet pouvant passer par la recherche de jumelages de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures et par son insertion paysagère ;*
    2. *des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles ;*
  - *en visant,* ***pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux*** *pour les territoires traversés et les impacts des différentes options de passage (larges d'une dizaine de kilomètres), afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux - frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau (large d'environ un kilomètre) ;*
  - ***en étudiant la desserte d'Agen*** *selon deux variantes :*
    1. *par une gare nouvelle située sur la LGV au droit de l'agglomération ;*
    2. *par la gare actuelle, en recherchant des raccordements de la LGV à la ligne existante au plus près de l'agglomération ;*
  - ***en étudiant la desserte de Montauban*** *par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux ;*
  - *en étudiant, pour la desserte de Bordeaux et de Toulouse, les raccordements à la ligne actuelle au plus près de chacune de ces agglomérations.*

Les études seront conduites en cohérence avec celles qui sont en cours ou envisagées pour l'amélioration :

- *des dessertes ferroviaires régionales, notamment entre Bordeaux et Langon et entre Toulouse et Montauban ;*
- *des capacités des installations ferroviaires et des conditions d'accès à la gare de Toulouse Matabiau, afin de permettre le développement de ce pôle multimodal.*

Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales concernées et selon des modalités définies par lui.

Tout au long du processus d'études, une large concertation sera menée auprès des services de l'État, des collectivités locales, des organisations professionnelles, des associations, des riverains et du public. RFF informera la Commission nationale du débat public des dispositions qu'il entend prendre à cet effet et lui proposera d'en être la garante.

Par ailleurs, RFF mènera, en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison Montpellier Perpignan, une concertation sur la liaison Toulouse-Narbonne. »

Cette décision sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse sera complétée à l'issue du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (qui s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006), par la décision du Conseil d'administration de RFF en date du 8 mars 2007, parue au Journal Officiel du 22 septembre 2007.

Cette décision figure en annexe de la Pièce B - *Informations juridiques et administratives* du présent dossier d'enquête publique.

2.3.2 La décision du Conseil d'Administration de RFF à l'issue du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Le 8 mars 2007, à l'occasion de la 94e séance de son Conseil d'Administration, RFF a annoncé sa décision relative au projet ferroviaire Bordeaux - Espagne.

La décision, parue au Journal Officiel du 22 septembre 2007, mentionne d'une part les éléments suivants :

- les études de l'axe Bordeaux - Espagne visant à définir les options d'amélioration de cette ligne en vue d'organiser un débat public ont été menées conformément aux orientations du CIADT de décembre 2003 ;
- le gouvernement espagnol a approuvé en juillet 2005 le PEIT (Plan Stratégique d'Infrastructures de Transport) 2005-2025, qui a pour objectif le développement des relations ferroviaires entre l'Espagne et la France ;
- la liaison ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole constitue le dernier tronçon non encore défini de l'axe n° 3 du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) Paris- Madrid -Lisbonne/Porto retenu dans les six projets prioritaires de l'Union Européenne en avril 2004

La décision souligne, d'autre part, les points marquants du débat public :

- il a confirmé la priorité à donner au transport ferroviaire dans une perspective de développement durable et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, afin :
  - de permettre le transfert modal d'une partie du transport de marchandises vers le ferroviaire,
  - d'améliorer l'accessibilité du Sud aquitain tant pour les français que pour les espagnols et portugais,
  - d'offrir une continuité avec le réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol, de développer les transports régionaux de voyageurs ;
- il a permis de préciser la perspective de saturation de la ligne existante à deux voies, et de montrer la nécessité de prévoir deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole ;
- il a mis en évidence la nécessité de distinguer la partie du projet comprise entre Dax et la frontière espagnole, de celle comprise entre Bordeaux et Dax.

La décision rappelle les caractéristiques des trois options envisageables entre Bordeaux et Dax, en reprenant la qualification de la CPDP :

- *« gestion capacitaire » :* utilisation maximale des capacités de la ligne existante,
- *« aménagement pragmatique »* : aménagement progressif de la ligne existante en itinéraire à haute performance,
- *« grande vitesse »* : construction d'une ligne nouvelle par l'est des Landes.

Elle conclut à l'intérêt de l'option *« grande vitesse ».*

Le Conseil d'Administration décide dès lors :

- *« **d'étudier les investissements et mesures d'exploitation à réaliser sur la ligne existante** (y compris en sortie Sud de la gare de Bordeaux Saint-Jean) en complément des opérations déjà prévues au CPER (contrat de plan Etat-Région) 2007-2013, en tenant compte de certaines données résultant de l'expertise réalisée au cours du débat public. Ils devront permettre une utilisation optimale des deux voies existantes entre Bordeaux et Hendaye, dans la perspective de la mise en service du "Y basque" et de la LGV SEA Tours-Bordeaux, en prévoyant les protections phoniques nécessaires ;*
- ***de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service,** lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins de trafics, **une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne sur la base du scénario n° 3,** à savoir :*
  - *une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes. Des mesures conservatoires devront être étudiées pour rendre possible l'utilisation ultérieure de cette ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains voyageurs régionaux à grande vitesse et des trains de marchandises. L'objectif est d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire composé des deux infrastructures entre Bordeaux et l'Espagne, l'actualisation des hypothèses et la constatation du développement des différents trafics, voyageurs et marchandises, permettant dès que nécessaire, d'affiner le partage des fonctions et des niveaux de service de la ligne existante et de la ligne nouvelle ;*
  - *une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée au "Y basque". La pertinence de faire circuler, dès sa mise en service, le trafic de marchandises sur cette ligne nouvelle entre le raccordement au Sud de Dax et celui au Nord de Dax pour éviter qu'il ne traverse cette agglomération, devra être examinée ;*
- ***de préciser l'utilisation de la ligne existante après la mise en service de la ligne nouvelle,** ainsi que ses dessertes futures, afin notamment de garantir un niveau de desserte adapté des gares actuellement desservies par les TGV. Il s'agira, outre les possibilités de développement des trains de marchandises, des possibilités de développement des services TER, ainsi que des dessertes des gares de la ligne existante par le TGV, avec notamment :*
  - *la circulation des trains de marchandises, des TER et des TGV vers Arcachon et pour la desserte de la gare de Dax, entre Bordeaux et Dax,*
  - *la circulation des TGV pour la desserte des gares existantes, des TER et des trains de marchandises assurant les dessertes locales, entre Dax et Hendaye ;*
- ***que les études menées sur la base du scénario 3 devront porter également sur les éléments suivants :***
  - *la réalisation d'un "tronc commun" entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, conformément à la décision prise par RFF le 13 avril 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour ces deux projets. Les études relatives au projet Bordeaux-Toulouse devront ainsi se concentrer, pour la section entre Bordeaux et Agen, sur les options qui permettent ce tronc commun,*
  - *l'opportunité et la localisation des gares nouvelles au niveau de Mont-de-Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays basque, indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes,*
  - *l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon et les possibilités de liaisons ferroviaires directes vers le Sud de l'Aquitaine et l'Espagne, par la ligne existante,*
  - *la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière intégrant la définition d'une section internationale (périmètre du GEIE SEA Vitoria-Dax), tant en conception qu'en exploitation ;*

- ***que les principales fonctionnalités suivantes, devront être prises en compte :***
  - *l'aménagement de la ligne existante en sortie Sud de l'agglomération de Bordeaux (ligne Bordeaux-Toulouse) avec les protections phoniques nécessaires jusqu'au point de départ de la ligne nouvelle,*
  - *la possibilité technique et économique d'un raccordement direct pour des liaisons Bayonne-Toulouse, compte tenu des possibilités de raccordement entre les projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, au niveau de leur tronc commun,*
  - *les raccordements avec les lignes existantes vers Pau et au Nord et au Sud de Dax,*
  - *le raccordement avec la ligne existante au Nord de Bayonne ;*
- ***que la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires traversés sera recherchée notamment vis-à-vis de :***
  - *l'habitat : le futur tracé privilégiera les solutions permettant de s'éloigner le plus possible des zones habitées et sera accompagné de mesures permettant de minimiser les impacts sonores de la future ligne, notamment aux abords des agglomérations, mais également dans le Sud Gironde, les Landes et le Pays basque ;*
  - *l'environnement : la limitation des incidences du projet pourra passer notamment par la recherche d'un jumelage de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures existantes ou futures (A62, A65, A63). Les études devront également détailler les mesures à prendre en ce qui concerne :*
  - *pour la sortie de Bordeaux, les protections phoniques et aménagements paysagers nécessaires,*
  - *pour la traversée du massif forestier des Landes de Gascogne, les problèmes hydrauliques, la sécurité incendie, et la protection de la flore et de la faune, notamment dans le parc naturel régional des Landes de Gascogne,*
  - *pour la traversée du Pays basque, l'intégration d'une ligne nouvelle tenant le plus grand compte de l'environnement, marqué par la présence d'un relief accentué, de paysages remarquables, de vallées inondables et écologiquement très riches ;*
  - *les activités économiques, en particulier celles relatives aux exploitations agricoles, viticoles et sylvicoles ;*
- ***que pour répondre à certaines attentes et propositions exprimées à l'occasion du débat public, seront étudiées, dans le cadre d'un partenariat financier à mettre en place :***
  - *les adaptations de tracé, notamment au Sud de Mont-de-Marsan, et infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire,*
  - *l'opportunité et les conditions de réalisation d'un contournement ferroviaire de Bordeaux, tenant compte des projets qui vont être étudiés pour Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse et des évolutions envisageables à long terme des trafics ou des contraintes* liées à l'utilisation et à l'exploitation du réseau ferroviaire ;
  - *que la poursuite des études du projet étant nécessaire, notamment pour la traversée du Pays basque, celle-ci se fera sous l'égide d'un* ***comité de pilotage*** *associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales susceptibles de participer au financement des études du projet et selon des modalités qu'il aura définies ;*
  - *que, parallèlement au processus d'études,* ***une concertation sera menée dans le cadre d'une charte*** *définissant les modalités de participation, de consultation et d'information des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations professionnelles, des associations représentatives et du public, afin d'accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence. Conscient de l'intérêt et de l'importance de cette concertation avec toutes les parties concernées par ce projet, RFF demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus. »*

Cette décision figure en annexe de la Pièce B - Informations juridiques et administratives du présent dossier d'enquête publique.

2.3.3 Le regroupement des deux projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

Les prémices d'un Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) apparaissent dans la décision du Conseil d'Administration du 8 mars 2007, avec les orientations suivantes :

- *« la réalisation d'un "tronc commun" entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, conformément à la décision prise par RFF le 13 avril 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour ces deux projets. Les études relatives au projet Bordeaux-Toulouse devront ainsi se concentrer, pour la section entre Bordeaux et Agen, sur les options qui permettent ce tronc commun » ;*
- *« la possibilité technique et économique d'un raccordement direct pour des liaisons Bayonne-Toulouse, compte tenu des possibilités de raccordement entre les projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, au niveau de leur tronc commun ».*

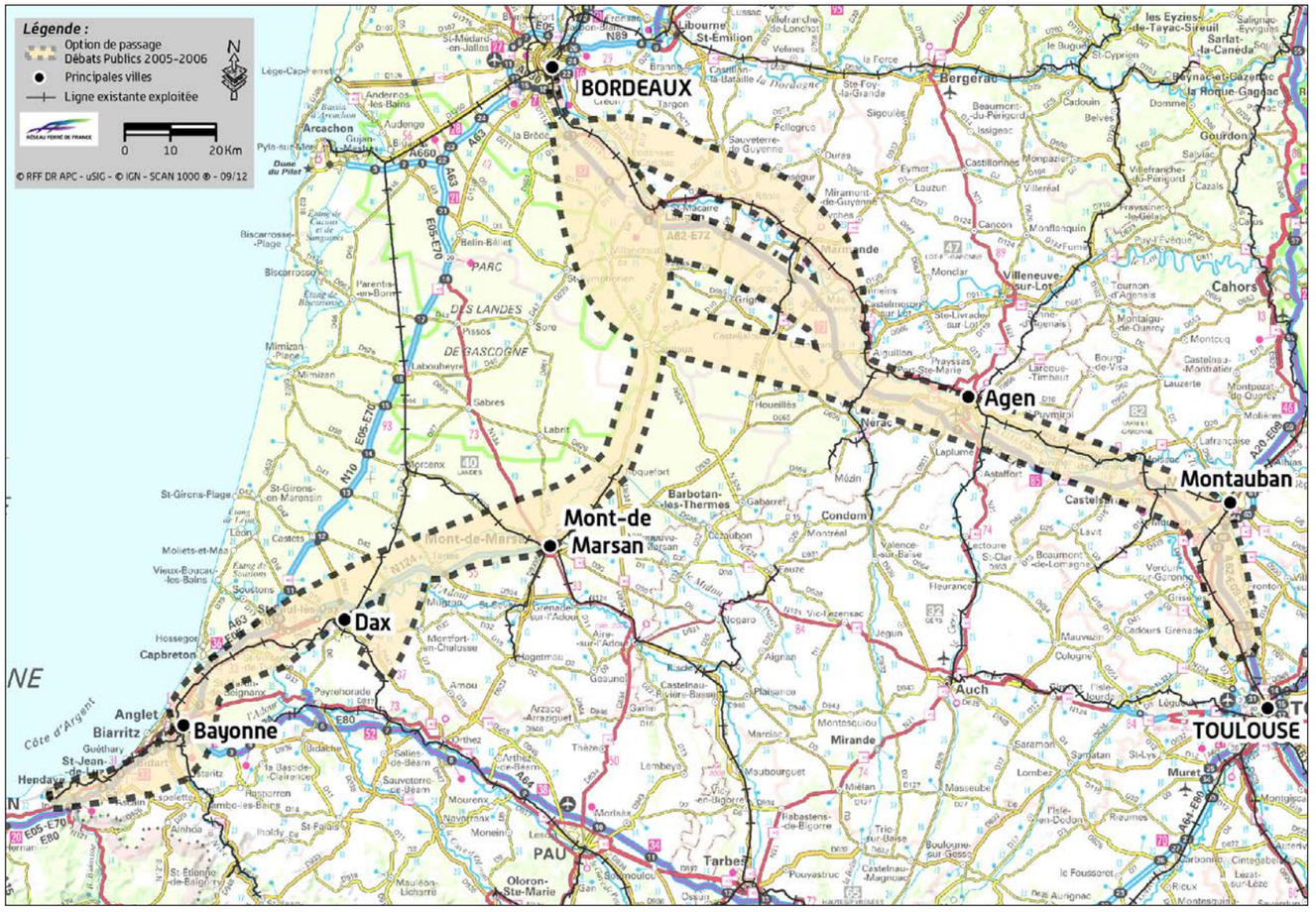
À l'issue des deux débats publics, RFF conclut que les deux projets de lignes nouvelles répondent à des enjeux comparables, sur des territoires différents. En cela, ils ne sont pas concurrents, mais bien complémentaires. Dès lors, RFF envisage de grouper ces deux projets afin d'en limiter le coût des études et de la réalisation (tronc commun, économies d'échelle, moindre empreinte environnementale) et d'en compléter les fonctionnalités (possibilité de liaison Sud-Sud).

La déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 entre le Ministre chargé des transports, les Présidents des Conseils Régionaux Aquitaine, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes et le Président de RFF, pour la réalisation de la liaison à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, envisage déjà des études conjointes sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

La notion de « Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) » apparaît à la fin de l'année 2007.

La lettre du 3 octobre 2007 du Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables au Préfet de la Région Aquitaine lui demande d'assurer *« la coordination des projets des deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne » et de présider « le Comité de Pilotage pour les Grands Projets du Sud-Ouest chargé de coordonner l'avancement de ces études ».*

Regroupement des options de passage en fin des deux débats publics



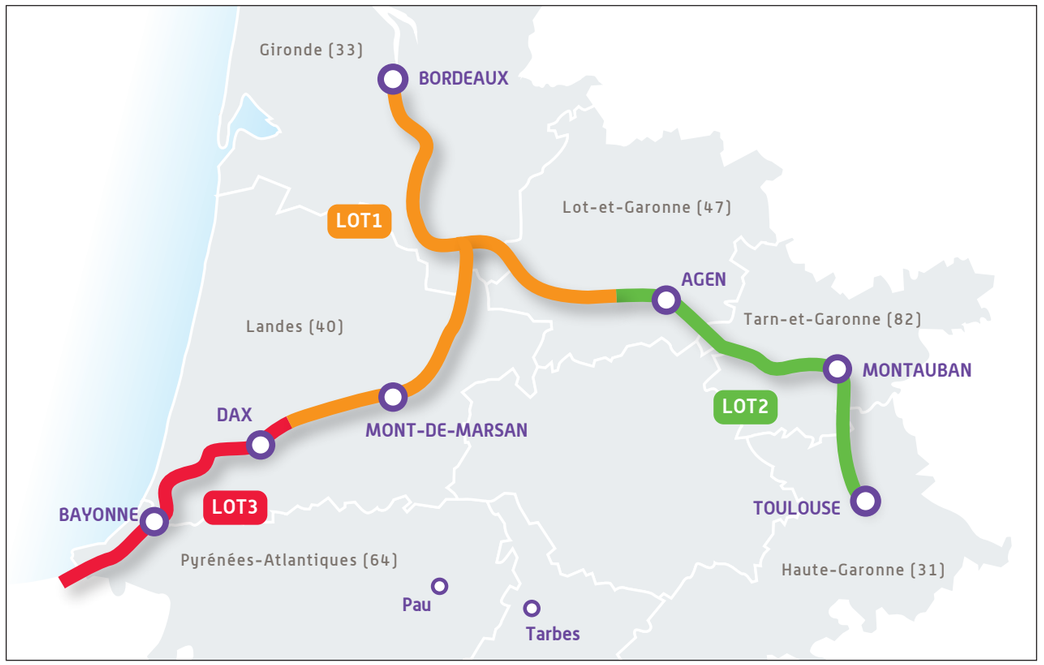
2.3.4 La définition des conditions de réalisation et de financement des études du GPSO

Le protocole-cadre du 26 décembre 2007 constitue l'acte fondateur du GPSO.

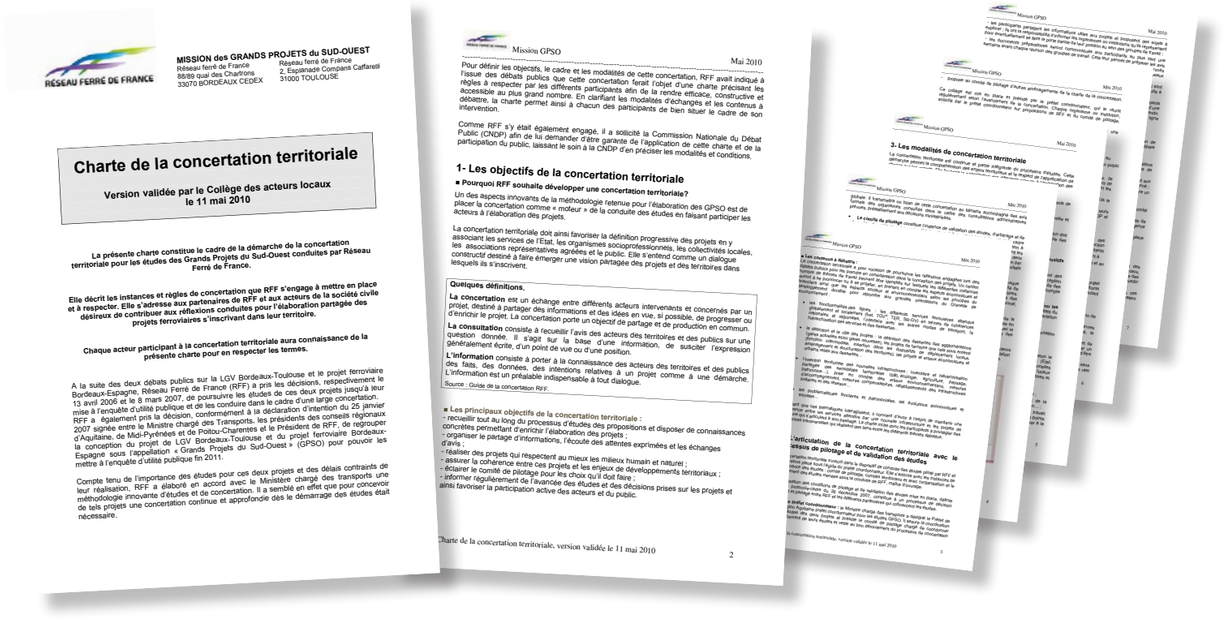
Signé entre l'État, RFF et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, il apporte plusieurs points structurants dans la perspective des études à suivre :

- il est décidé de globaliser les études des projets sous l'appellation GPSO « Grands Projets du Sud-Ouest » afin d'aboutir aux meilleures performances en matière de fonctionnalités, d'économie et d'environnement ;
- il est mis en place en première phase un processus continu des études préliminaires (EP) et des études d'avant-projet sommaire (APS). En seconde phase, le processus d'études détaillées permet la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique ;
- le processus d'études se base sur une « concertation renforcée et continue » ;
- le GPSO est divisé en 3 lots fonctionnels :
  - **le lot 1** correspond au tronc commun aux 2 branches, du Sud de Bordeaux à l'Ouest d'Agen d'une part et au Nord de Dax d'autre part ;
  - **le lot 2** correspond à la section restante vers Toulouse (Ouest Agen / Toulouse) ;
  - **le lot 3** correspond à la section restante vers l'Espagne (Nord Dax / frontière franco-espagnole). Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse englobe une partie du lot 1 jusqu'en Sud Gironde et à l'Ouest du Lot-et-Garonne et le lot 2 ;
- RFF est le maître d'ouvrage des études et de la concertation relatives au GPSO. Différentes instances de gouvernance et de concertation sont mises en place : côté gouvernance, un comité de pilotage et trois comités territoriaux (1 par lot), côté concertation, des groupes de travail ;
- une charte de la concertation territoriale précise les conditions d'association des différents acteurs et partenaires du projet et les actions d'information et de communication ;
- les modalités de financement de la phase d'études sont définies.

Découpage du GPSO en 3 lots



Charte de la concertation territoriale du GPSO


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

MISSION des GRANDS PROJETS du SUD-OUEST
Réseau ferré de France
88/89 quai des Chartrons
33070 BORDEAUX CEDEX

Réseau ferré de France
2, Esplanade Compain Caffarelli
31000 TOULOUSE

Charte de la concertation territoriale

Version validée par le Collège des acteurs locaux le 11 mai 2010

La présente charte constitue le cadre de la démarche de la concertation territoriale pour les études des Grands Projets du Sud-Ouest conduites par Réseau Ferré de France.

Elle décrit les instances et règles de concertation que RFF s'engage à mettre en place et à respecter. Elle s'adresse aux partenaires de RFF et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration partagée des projets ferroviaires s'inscrivant dans leur territoire.

Chaque acteur participant à la concertation territoriale aura connaissance de la présente charte pour en respecter les termes.

À la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, Réseau Ferré de France (RFF) a pris les décisions, respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007, de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise à l'enquête d'utilité publique et de les conduire dans le cadre d'une large concertation. RFF a également pris la décision, conformément à la déclaration d'intention du 25 janvier 2007 signée entre le Ministre chargé des Transports, les présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes et le Président de RFF, de regrouper la conception du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO) pour pouvoir les mettre à l'enquête d'utilité publique fin 2011.

Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré en accord avec le Ministère chargé des transports une méthodologie innovante d'études et de concertation. Il a semblé en effet que pour concevoir de tels projets une concertation continue et approfondie dès le démarrage des études était nécessaire.

Mission GPSO — Mai 2010

Pour définir les objectifs, le cadre et les modalités de cette concertation, RFF avait indiqué à l'issue des débats publics que cette concertation ferait l'objet d'une charte précisant les règles à respecter par les différents participants afin de la rendre efficace, constructive et accessible au plus grand nombre. En clarifiant les modalités d'échanges et les contenus à débattre, la charte permet ainsi à chacun des participants de bien situer le cadre de son intervention.

Comme RFF s'y était également engagé, il a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de lui demander d'être garante de l'application de cette charte et de la participation du public, laissant le soin à la CNDP d'en préciser les modalités et conditions.

1- Les objectifs de la concertation territoriale

■ Pourquoi RFF souhaite développer une concertation territoriale?

Un des aspects innovants de la méthodologie retenue pour l'élaboration des GPSO est de placer la concertation comme « moteur » de la conduite des études en faisant participer les acteurs à l'élaboration des projets.

La concertation territoriale doit ainsi favoriser la définition progressive des projets en y associant les services de l'Etat, les organismes socioprofessionnels, les collectivités locales, les associations représentatives agréées et le public. Elle s'entend comme un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée des projets et des territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

Quelques définitions.

La concertation est un échange entre différents acteurs intervenants et concernés par un projet, destiné à partager des informations et des idées en vue, si possible, de progresser ou d'enrichir le projet. La concertation porte un objectif de partage et de production en commun.

La consultation consiste à recueillir l'avis des acteurs des territoires et des publics sur une question donnée. Il s'agit sur la base d'une information, de susciter l'expression généralement écrite, d'un point de vue ou d'une position.

L'information consiste à porter à la connaissance des acteurs des territoires et des publics des faits, des données, des intentions relatives à un projet comme à une démarche. L'information est un préalable indispensable à tout dialogue.

Source : Guide de la concertation RFF.

■ Les principaux objectifs de la concertation territoriale :
- recueillir tout au long du processus d'études des propositions et disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration des projets ;
- organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- réaliser des projets qui respectent au mieux les milieux humain et naturel ;
- assurer la cohérence entre ces projets et les enjeux de développements territoriaux ;
- éclairer le comité de pilotage pour les choix qu'il doit faire ;
- informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur les projets et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public.

Charte de la concertation territoriale, version validée le 11 mai 2010 — 2

2.3.5 L'engagement pour un projet « Grenelle Pilote »

Plusieurs engagements forts ont été pris par RFF lors des débats publics et dans les étapes ultérieures, en lien avec le Grenelle de l'environnement. Ils constituent le socle de l'action entreprise par RFF :

- **proposer un projet de développement durable au service de l'aménagement des territoires avec 21 engagements :**
  - favorisant l'inflexion de la croissance des transports routiers et aériens au profit du ferroviaire,
  - valorisant et rapprochant les enjeux humains et ceux du milieu naturel ;
- **apporter une réponse efficace aux besoins de déplacements et de report entre les modes de transport** grâce à une offre ferroviaire performante, diversifiée et génératrice d'un service renouvelé à l'échelle des deux régions et au-delà ;


GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

Pour un aménagement et un développement durables des territoires

3,1 millions d'habitants seront situés à moins de 45 minutes des principales gares du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et 1,4 million à moins de 15 minutes.

L'arrivée d'une ligne nouvelle est un outil formidable pour apporter aux territoires qu'elle dessert une dynamique nouvelle.

Le développement durable au cœur du GPSO / Les engagements de RFF

Des exemples concrets, des retours d'expérience

www.gpso.fr

Réseau ferré de France - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

- **mettre la concertation et la logique d'évitement issue des textes d'application du Grenelle de l'environnement au cœur des études** en concevant les lignes nouvelles avec les acteurs territoriaux concernés : moindre incidence sur les milieux, opportunités sociales et économiques liées au projet ;
- **alimenter les études par les attentes et les échanges nés de la concertation :** cohérence d'ensemble d'un projet dont les hypothèses et les données d'entrée sont partagées par une majorité d'acteurs ;
- **respecter le principe de transparence prôné par le Grenelle :**
  - en informant systématiquement les acteurs et le public des suites données à leurs avis et des solutions proposées par RFF pour les intégrer dans les études,
  - en mettant à leur disposition l'ensemble des documents nécessaires à la préparation des instances de concertation (notes de synthèses des études, cartes détaillées à grande échelle...),
  - en mettant en ligne sur le site Internet dédié www.gpso.fr tous les documents produits dans le cadre de la concertation : diaporamas de présentation des instances de concertation, comptes rendus, bilans de concertation et consultation du public...

DÉVELOPPEMENT DURABLE

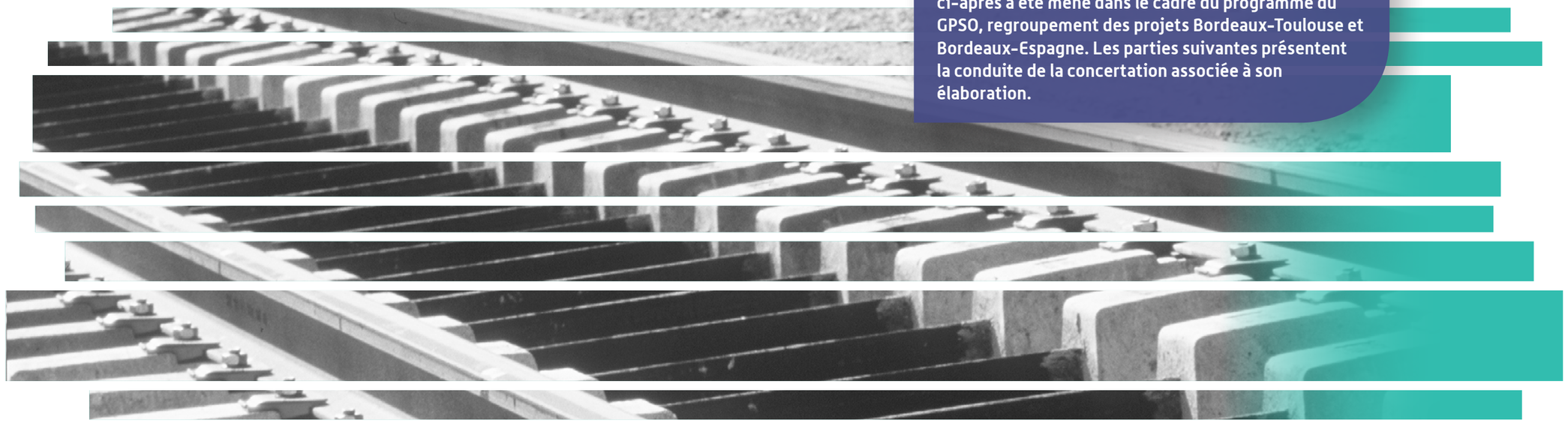
Les 21 engagements de RFF

1. Répondre aux enjeux d'une mobilité durable des personnes et des biens
2. Intégrer le développement des lignes nouvelles dans les dynamiques urbaines et territoriales
3. Réaliser l'infrastructure et les bâtiments selon les principes de l'écoconception et écoconstruction
4. Optimiser l'efficacité énergétique et le bilan carbone
5. Minimiser la vulnérabilité de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique
6. Protéger les populations vis-à-vis du bruit ferroviaire
7. Préserver la biodiversité et les milieux naturels
8. Développer une démarche paysagère exemplaire
9. Minimiser l'effet d'emprise
10. Réduire l'utilisation de produits polluants et favoriser la réhabilitation de sites pollués
11. Accompagner les politiques d'aménagement et favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés
12. Réconcilier urbanisme et transport en assurant une implantation optimale des gares
13. Préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles
14. Prendre en compte la vocation touristique des territoires
15. Accroître le développement du fret et les plates-formes logistiques
16. Engager l'ensemble des acteurs dans une démarche « développement durable »
17. Développer les actions de recherche, d'innovation, de connaissance
18. Anticiper les problématiques de réserves foncières
19. Assurer la veille et la prise en compte du retour d'expériences
20. Optimiser le Bilan Coût / Avantages du projet
21. Raisonner le projet en coût complet sur la durée de vie de l'infrastructure

chapitre 3

LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION ET LES ÉTAPES D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION (2009-2014)

Le processus de concertation et d'études décrit ci-après a été mené dans le cadre du programme du GPSO, regroupement des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Les parties suivantes présentent la conduite de la concertation associée à son élaboration.



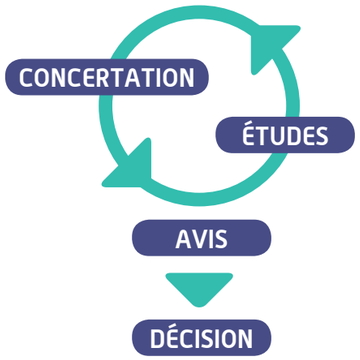
3.1 Les principes de la concertation

3.1.1 Une concertation voulue et animée par RFF

La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés et fait partie intégrante du processus d'études, avec les objectifs suivants :

- recueillir tout au long des études des propositions et disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration des projets ;
- organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- réaliser des projets qui identifient et prennent en considération les enjeux environnementaux, dont ceux concernant les milieux humain et naturel ;
- assurer la cohérence entre les projets ferroviaires et les enjeux de développement territoriaux ;
- informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur le projet et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public.

La concertation permet ainsi à RFF d'expliquer sa démarche, de partager et d'échanger, tout en alimentant les études de l'avis ou des contributions des acteurs locaux et des habitants.

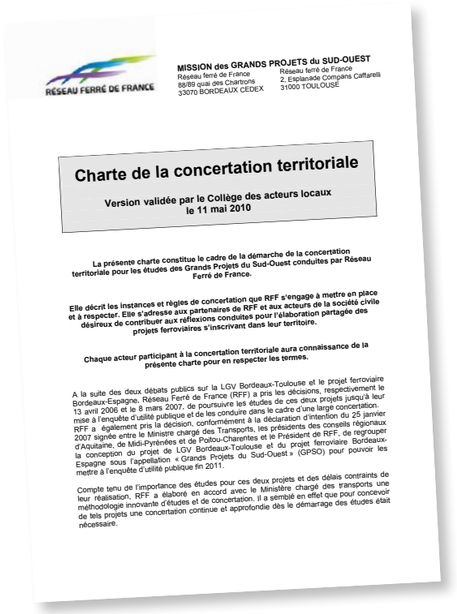


3.1.2 Une concertation encadrée

RFF a souhaité poursuivre la concertation dans l'esprit des débats publics et a défini une Charte de la concertation territoriale et nommé des garants afin d'assurer le respect de son application.

La Charte de la concertation territoriale

L'application de la concertation fait l'objet d'une charte de la concertation territoriale, qui définit les conditions de participation des acteurs et partenaires concernés ainsi que les modalités de communication et d'information.


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

MISSION des GRANDS PROJETS du SUD-OUEST
Réseau ferré de France
89/99 quai des Chartrons
33070 BORDEAUX CEDEX

Réseau ferré de France
2, Esplanade Compans Caffarelli
31000 TOULOUSE

Charte de la concertation territoriale

Version validée par le Collège des acteurs locaux le 11 mai 2010

La présente charte constitue le cadre de la démarche de la concertation territoriale pour les études des Grands Projets du Sud-Ouest conduites par Réseau Ferré de France.

Elle décrit les instances et règles de concertation que RFF s'engage à mettre en place et à respecter. Elle s'adresse aux partenaires de RFF et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration partagée des projets ferroviaires s'inscrivant dans leur territoire.

Chaque acteur participant à la concertation territoriale aura connaissance de la présente charte pour en respecter les termes.

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, Réseau Ferré de France (RFF) a pris les décisions, respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007, de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise à l'enquête d'utilité publique et de les conduire dans le cadre d'une large concertation. RFF a également pris la décision, conformément à la déclaration d'intention du 25 janvier 2007 signée entre le Ministre chargé des Transports, les présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes et le Président de RFF, de regrouper la conception du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO) pour pouvoir les mettre à l'enquête d'utilité publique fin 2011.

Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré en accord avec le Ministère chargé des transports une méthodologie innovante d'études et de concertation. Il a semblé en effet que pour concevoir de tels projets une concertation continue et approfondie dès le démarrage des études était nécessaire.

Transparence des études et dialogue avec tous sont au cœur de cette charte et sont rendus concrets grâce à l'application par RFF des principes suivants :

- avant les réunions, transmission (par mail ou clé USB) aux participants des éléments et résultats d'études et autres informations nécessaires, notamment en restituant les décisions prises au sein des instances de pilotage ;
- après les réunions, comptes rendus des réunions soumis aux participants et synthèse des propositions mis en ligne sur le site Internet du projet ;
- une présentation régulière de l'avancement des études et de la concertation au comité territorial concerné puis au comité de pilotage ;
- des informations croisées (notamment via le site www.gpso.fr et les Flash-Infos) ou points de rencontre entre les différentes instances de concertation pour permettre un partage des travaux et l'émergence d'une vision d'ensemble.

La Charte de la concertation territoriale du GPSO a été validée par le collège des acteurs locaux en octobre 2009. Elle a été actualisée en mai 2010, afin de tenir compte des enseignements de l'étape 1 des études et de la concertation.

Les garants de la concertation

La Commission nationale du débat public (CNDP), sollicitée par RFF, a recommandé que le rôle de garant de la concertation soit assuré par des personnalités neutres. Le comité de pilotage d'avril 2009 a demandé à RFF de proposer, en accord avec la CNDP, trois personnes pour assurer la mission de garant de la concertation du GPSO.

RFF a proposé les trois personnes suivantes, universitaires en Aquitaine et Midi-Pyrénées :



Jean-Michel Uhaldeborde,
pour la partie Bordeaux-Agen-Dax (lot 1) ;



Jean-Pierre Wolff,
pour la partie Ouest Agen-Toulouse (lot 2) ;



André Etchelecou,
pour la partie Dax-frontière franco-espagnole (lot 3).

Cette proposition a été acceptée par la CNDP le 1er juillet 2009 et confirmée par une lettre de mission adressée aux garants le 20 août 2009, précisant leur mission : veiller au bon déroulement de

la concertation et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la Charte de la concertation territoriale, c'est-à-dire :

- l'observation et l'analyse du déroulement de la concertation ;
- la facilitation des échanges entre les participants à la concertation ;
- un rôle de recours afin de répondre aux demandes des participants à la concertation et du public.

Régulièrement informés par RFF de l'organisation et du déroulement de la concertation, ils participent en fonction de leur appréciation aux réunions de concertation.

Leurs adresses électroniques et postales ont été rendues publiques et permettent à quiconque de les interpeller sous forme de questions ou d'avis sur la démarche de concertation et sur le projet en général.

À l'issue de chaque étape du projet, ils établissent un compte-rendu de leurs actions présenté au collège des acteurs locaux, puis transmis au comité de pilotage du GPSO.

Des rencontres sont organisées régulièrement entre la CNDP, les garants et RFF, pour informer et échanger au fur et à mesure de l'avancement des études et de la concertation.

3.1.3 Un dispositif permanent de concertation et de pilotage des études

Deux types d'instances ont été créés, les instances de pilotage des études et les instances de concertation, garantissant la conduite simultanée des études et de la concertation. La concertation est le moteur du pilotage des études. Elle alimente les études, et les résultats de ces dernières sont présentés en réponse aux demandes de la concertation.

Les instances de pilotage des études

Le comité de pilotage (COPIL)

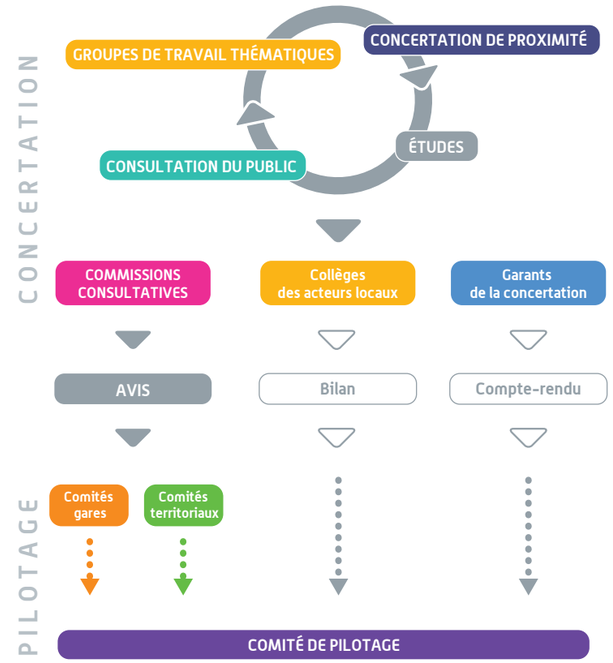
Présidé par le Préfet coordonnateur, Préfet d'Aquitaine, il est composé des préfets des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, des présidents des conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, des représentants du ministère en charge des Transports et de RFF. Son rôle est d'arbitrer et valider les études et les propositions de RFF, notamment avant approbation ministérielle.

Les comités territoriaux (COTER)

Présidés par les préfets de département, ils sont composés d'un représentant du comité de pilotage, des services de l'État, des collectivités territoriales cofinanceurs des études, du Groupement Européen d'Intérêt Économique Sud Europe Atlantique (GEIE SEA) Vitoria-Dax pour la partie Nord de Dax/frontière franco-espagnole (lot 3) et de RFF. Il y a trois comités territoriaux, un pour chaque lot du projet[1]. Leur rôle est de proposer au comité de pilotage les suites à donner aux études sur les territoires concernés.

La gouvernance du GPSO revêt une dimension franco-espagnole avec la mise en place du GEIE SEA Vitoria-Dax.

Articulation entre la concertation et le pilotage des études



Les instances de concertation

Les commissions consultatives (CC)

Composées des élus et des organismes publics des territoires concernés, elles ont pour objectifs de recueillir leurs connaissances des enjeux locaux et leurs avis au fur et à mesure de l'avancement des études, et de préparer les consultations officielles des comités territoriaux et du comité de pilotage que le Préfet coordonnateur du GPSO organise notamment avant toute décision ministérielle. Elles sont présidées par les préfets de département.

1) *Le lot 1 correspond au tronc commun aux 2 branches, du Sud de Bordeaux à l'Ouest d'Agen d'une part et au Nord de Dax d'autre part.*
Le lot 2 correspond à la section restante vers Toulouse (Ouest Agen / Toulouse).
Le lot 3 correspond à la section restante vers l'Espagne (Nord Dax / frontière franco-espagnole).

Les groupes de travail thématiques (GT)

Constitués des représentants des collectivités territoriales spécialisés sur une thématique donnée, services de l'État, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transports, gestionnaires de réseaux, ils ont un rôle double :

- s'assurer de la prise en compte des enjeux des territoires concernés dans les études du GPSO ;
- traduire et approfondir les souhaits et avis des institutions qu'ils représentent afin d'intégrer leurs attentes dans les études.

Pour compléter ce dispositif, RFF a organisé à l'étape 2 des réunions avec les associations représentatives de la population des communes concernées par le projet. Ces groupes de concertation ont permis de répondre aux questions et préoccupations des habitants, toutes thématiques confondues, ainsi que d'échanger sur les mesures à prendre pour une meilleure insertion des lignes nouvelles dans les territoires.

Réunion de groupe de travail (2009)



Le collège des acteurs locaux (CAL)

Présidé par le Préfet coordonnateur du GPSO, il est constitué de 40 représentants des différents acteurs concernés par le projet, selon le principe de gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement. Il assure la cohérence de la démarche de concertation sur les territoires et sur les thématiques du projet ; il propose des aménagements de la charte de concertation territoriale et, le cas échéant, des actions de concertation complémentaires à l'occasion de la présentation des bilans de concertation par RFF. Il donne, à la fin de chaque étape, un avis sur le dispositif de concertation et les bilans de la concertation.

En tant qu'instance de suivi, ses membres sont informés de tous les éléments d'organisation et de déroulement de la concertation ; ils peuvent assister aux instances de concertation en qualité d'observateurs.

Réunion du collège des acteurs locaux (2011)



3.1.4 La concertation de proximité

Afin d'entretenir un lien régulier avec les acteurs, les réunions des instances de concertation sont complétées par des rencontres sur le terrain entre RFF et les différentes entités (intercommunalités, organismes professionnels, services de l'État, associations...). Organisées en continu, elles font partie du dispositif de concertation de proximité qui sera intensifié avec les acteurs des territoires à l'étape 2.

Au total, près de 1 500 acteurs se sont réunis autour du GPSO lors des instances ou réunions de proximité ; ils ont pris connaissance des études, échangé des informations et fait part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux ...

3.1.5 Un dispositif associant les publics concernés

Après les deux débats publics organisés en 2005 et 2006, périodes intenses d'information et d'expression du public, RFF a privilégié en étape 1 la concertation avec les acteurs représentatifs des territoires concernés, tout en assurant au public une large information et des moyens d'expression.

Compte tenu de la longueur du projet (450 km pour l'ensemble du GPSO), les moyens d'information et d'expression du public concernaient, au démarrage des études et de la concertation, 256 communes (139 sur la branche Bordeaux-Espagne, 117 sur la branche Bordeaux-Toulouse)

Après validation du fuseau à l'étape 1, la démarche s'est ensuite poursuivie en étape 2 sur 148 communes concernées par le fuseau (68 sur la branche Bordeaux-Espagne et 80 sur la branche Bordeaux-Toulouse).

Un éventail d'outils a contribué à **l'information régulière de tous les publics :**

- un site internet dédié www.gpso.fr, ouvert dès avril 2009 et mis à jour de manière régulière en fonction de l'avancée du projet et de la concertation réalisée ;
- des Lettres d'information du GPSO distribuées depuis septembre 2009, en moyenne dans 300 000 boîtes aux lettres ;

- des newsletters mensuelles (appelées Flash-Infos) diffusées par mail, de façon intermédiaire pour informer plus rapidement ;
- des plaquettes, fiches thématiques, de films d'animation 3D, des vidéos... tous en ligne sur le site Internet dédié.

Des moyens d'expression permanents et multiples ont été également mis en place ; ils ont permis au public de questionner RFF ou d'exprimer son avis :

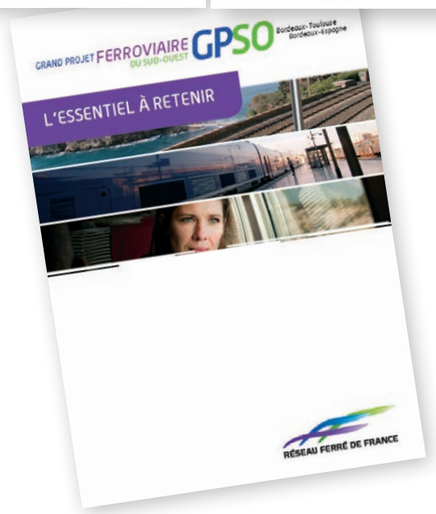
- par téléphone auprès des services de RFF (Bordeaux et Toulouse),
- par courrier ou courriel,
- par l'intermédiaire du site Internet (rubriques Contact, Foire aux questions),
- par saisine des garants de la concertation du GPSO (courrier ou courriel),
- par la participation de RFF à des réunions publiques organisées par les élus.

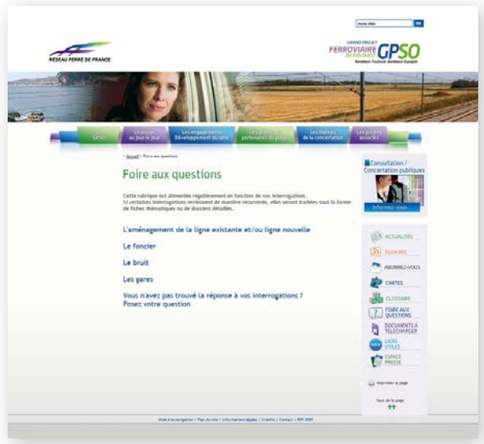
RFF a répondu favorablement aux sollicitations des collectivités (mairies et intercommunalités) qui souhaitaient sa participation à des **réunions publiques** sur le GPSO. Au total, une trentaine de réunions a permis à RFF de présenter aux habitants le projet et ses évolutions, et de répondre à leurs questions.

Pour l'étape 2 du GPSO, RFF a renforcé le dispositif de **consultation du public**. Entre octobre 2010 et novembre 2011, quatre temps de consultation ont été organisés pour la définition du tracé des deux lignes nouvelles et un temps pour la conception des 11 gares et haltes TER, TaGV et SRGV[1] inscrits dans le programme du GPSO.

Des espaces dédiés à cette consultation ont été installés pendant plus d'une année dans les mairies des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres, des collectivités territoriales et partenaires de RFF (qui ont accepté le dispositif), et dans les locaux de certains services de l'État. Plus de 160 points de consultation proposaient au public l'ensemble de l'information sur le tracé et 28 points sur le sujet des gares et haltes. Le public a fait part de son avis par bulletin-réponse ou par mail sur le site dédié www.gpso.fr



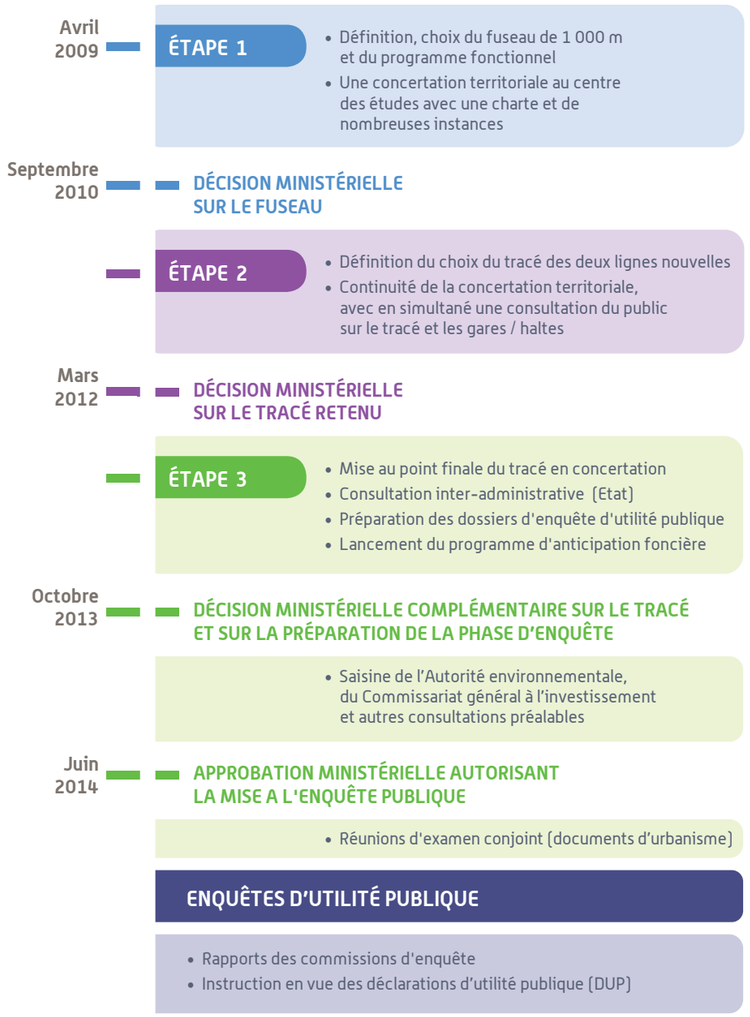




1) *Rappel : TER - Train Express Régional, TaGV - Train apte à la Grande Vitesse, SRGV -Service Régional à Grande Vitesse*

3.2 Les trois étapes d'études et de concertation

À partir des options de passage et des fonctionnalités précisées dans les décisions du Conseil d'Administration de RFF, les études et la concertation sur le GPSO ont été structurées en trois étapes.



L'étape 1 (mai 2009 - mai 2010) a permis de définir un fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études, et de définir les fonctionnalités et dessertes restant à préciser à l'issue du débat public. Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 27 septembre 2010, puis de deux décisions ministérielles complémentaires le 3 juin 2011 sur le choix du fuseau en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne et le 29 juillet 2011 sur la desserte d'Agen.

L'étape 2 (juin 2010 - janvier 2012) a eu pour objectifs d'approfondir les services ferroviaires retenus à l'issue de l'étape 1, de rechercher un tracé et de préciser les conditions d'insertion de la ligne. Toutes les variantes de tracés ont été étudiées, présentées en concertation et les variantes apparaissant les plus pertinentes en termes d'insertion locale ont été analysées, comparées et hiérarchisées dans l'objectif d'identifier le meilleur tracé possible.

Les études ont également porté sur la définition d'un pré-programme des cinq gares TaGV (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne), et de deux haltes SRGV (Sud Gironde et côte landaise), avec la création des groupes de travail sur les gares. Elle s'est conclue par l'approbation ministérielle du 30 mars 2012.

L'étape 3 (janvier 2012 - juin 2014) vise à la mise au point finale du tracé et des mesures environnementales et compensatoires à mettre en œuvre, et à la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique. Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 13 juin 2014 autorisant la mise à l'enquête publique de l'opération lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

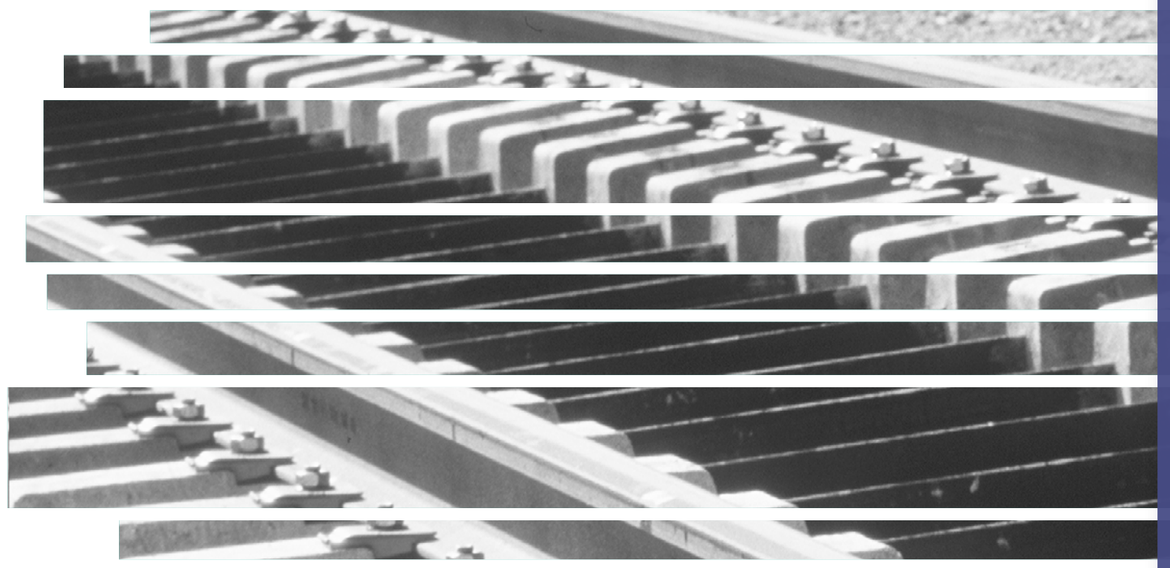
Les chapitres qui suivent permettent d'apprécier le résultat des études et de la concertation. Les avancées en matière de services, fonctionnalités et dessertes y sont mises en évidence.

Les instances de concertation et de pilotage des études sont conduites de manière simultanée, ce qui permet de valider les études et de préparer les décisions ministérielles.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans de concertation à l'issue des étapes 1 et 2 ; ils sont présentés pour avis au collège des acteurs locaux, puis au comité de pilotage du GPSO. Après transmission à la CNDP, ils sont rendus publics sur le site Internet dédié www.gpso.fr.

chapitre 4

L'ÉTAPE 1 (2009-2010) : LA CONCERTATION POUR DÉFINIR UN FUSEAU DE PASSAGE ET LES PRINCIPALES FONCTIONNALITÉS



Chiffres-clés de la concertation en étape 1

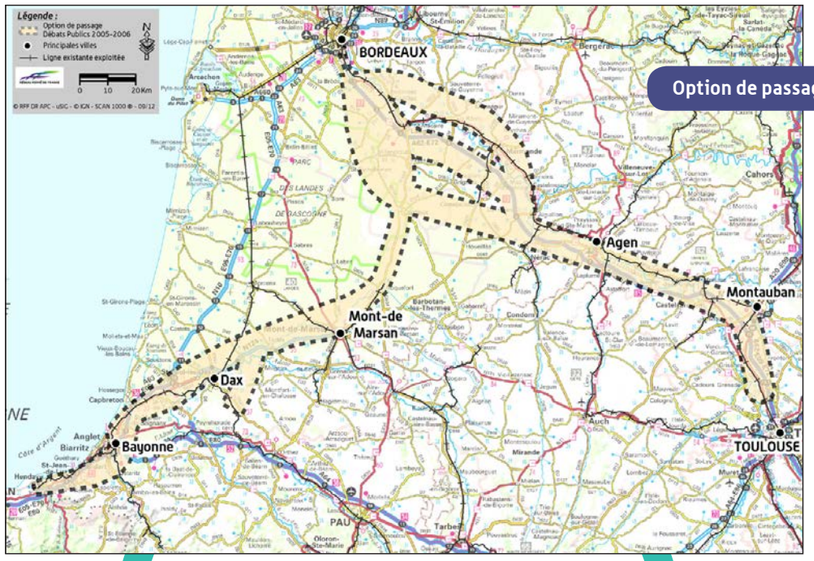
- **12** mois de concertation
- **256** communes concernées
- **10** Commissions consultatives, avec 51 réunions de commissions
- **20** groupes de travail thématiques et géographiques sur **6** thématiques, avec 86 réunions
- Au total, **140** réunions de concertation (avec le collège des acteurs locaux), et plus de **400** réunions de proximité
- Présence des garants à une cinquantaine de réunions de concertation

Pour plus de détails sur le déroulement de la concertation en étape 1, il convient de se reporter au « Bilan de la concertation de l'étape 1 » sur le site Internet dédié www.gpso.fr.

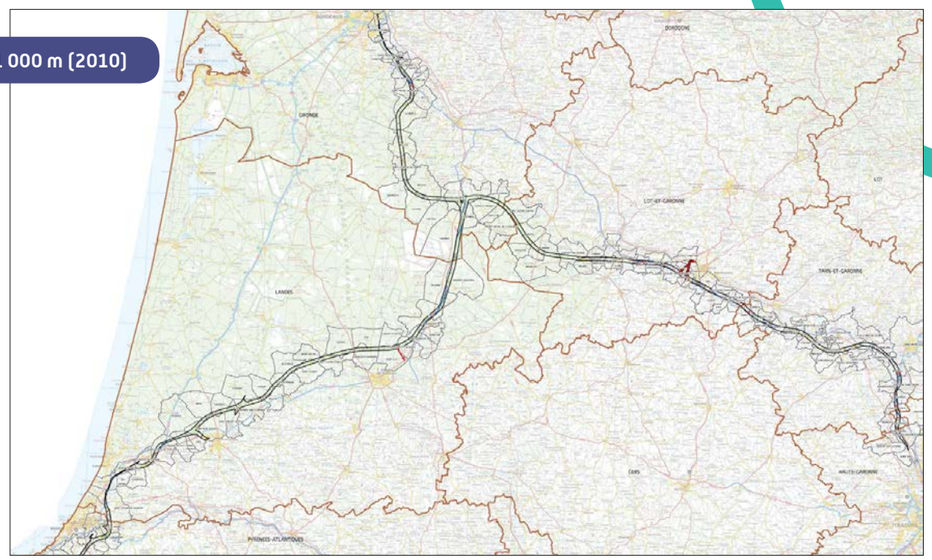
4.1 Des options de passage au fuseau de 1 000 mètres de large

À partir des options de passage des débats publics (larges d'une dizaine de kilomètres), un périmètre d'études a été défini dans le respect des fonctionnalités retenues à l'issue des débats publics et validé lors des réunions du comité de pilotage du GPSO en avril et septembre 2009 ; 256 communes étaient concernées à ce stade.

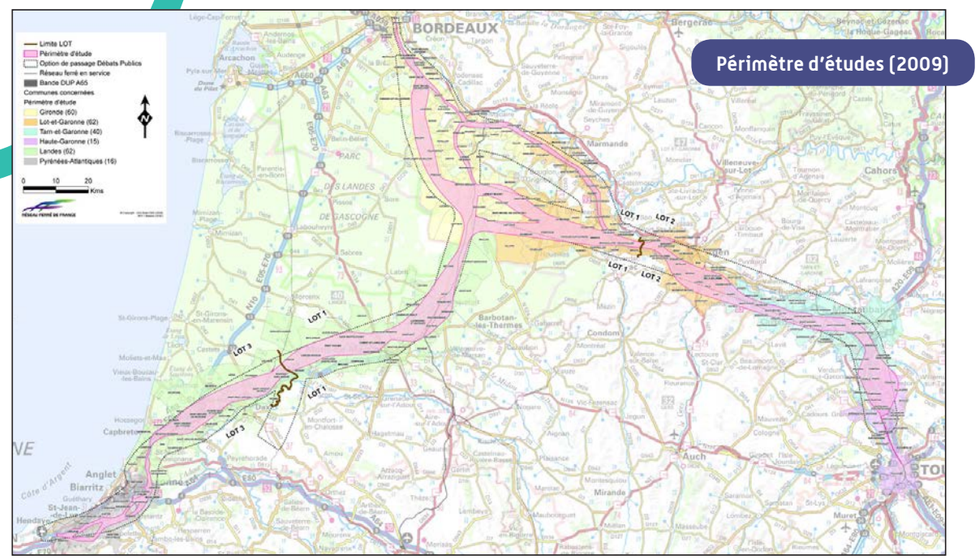
L'étape 1 avait pour finalité d'aboutir à un fuseau unique de 1 000 mètres de large à l'intérieur de ce périmètre d'études et au choix du tronc commun aux deux projets de lignes nouvelles, mais aussi d'arrêter les principales fonctionnalités et dessertes restant à définir. Ce dernier point a fait l'objet d'un temps particulier de concertation et d'études.



Option de passage débats publics 2005/2006



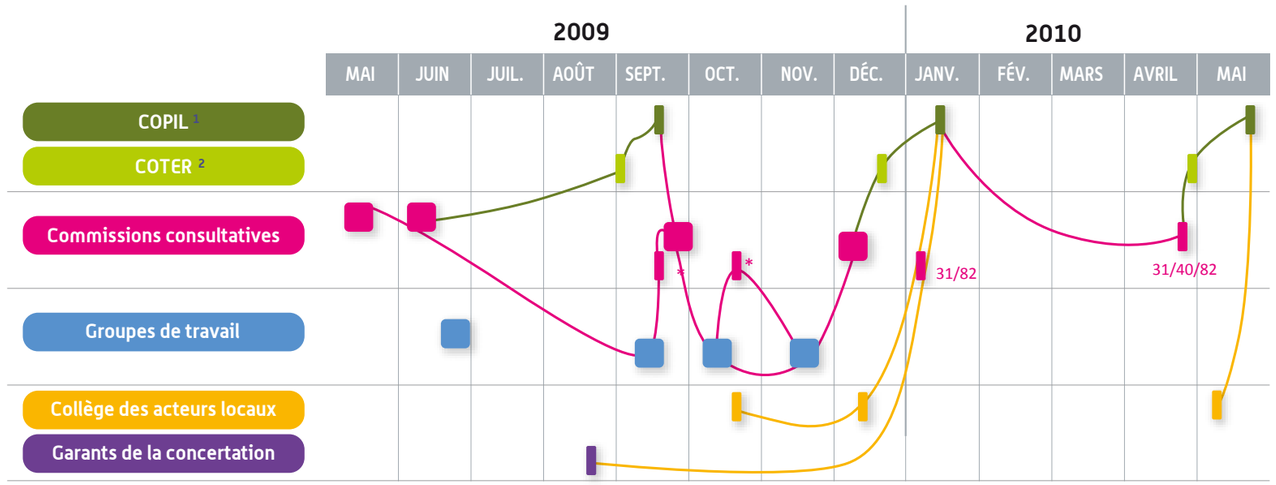
Fuseau de 1 000 m (2010)



Périmètre d'études (2009)

4.2 La conduite de la concertation

L'ensemble des instances décrites dans le chapitre 3 du présent dossier a été mis en œuvre tout au long de l'étape 1.



* *Premières commissions consultatives du Pays Basque réunies après la validation du périmètre d'études lors du COPIL de septembre 2009*

Réunion en groupe de travail (2009)



1) *COPIL : comité de pilotage*
2) *COTER : comité territorial*
3) *CAL : collège des acteurs locaux*

4.2.1 Les commissions consultatives

Chaque session de commission consultative avait un objectif précis, en fonction de l'avancée des études. Il y a eu au total 4 sessions principales de commissions consultatives au cours de l'étape 1. La première a été organisée en mai 2009 afin de présenter le périmètre d'études ; la dernière a eu lieu en décembre 2009 afin de recueillir l'avis des élus et organismes publics sur les esquisses de fuseaux potentiels et sur le programme fonctionnel associé.

Pour l'étape 1, les **10 commissions consultatives** étaient découpées de la manière suivante :

- 2 pour le département de la Gironde
- 2 pour le département du Lot-et-Garonne
- 2 pour le département des Landes
- 2 pour le département des Pyrénées-Atlantiques
- 1 pour le département du Tarn-et-Garonne
- 1 pour le département de Haute-Garonne

Pour les 10 commissions, RFF a invité environ 400 élus ou représentants des institutions, en moyenne 200 ont participé.

Les préfets de département ont organisé au total 51 réunions de commissions consultatives, l'ensemble des communes y était systématiquement représenté.

4.2.2 Les groupes de travail thématiques

Dans un premier temps, deux groupes de travail ont été constitués pour animer les études exploratoires qui ont alimenté les décisions des comités de pilotage du 6 avril et du 17 septembre 2009 :

- GT[1]1 Dessertes des agglomérations
- GT2 Mixités voyageurs/fret et TaGV/SRGV

Dans un second temps, 4 nouveaux groupes de travail thématiques ont été créés, en conformité avec les décisions du comité de pilotage du 6 avril 2009 :

- GT3 Fonctionnalités et services de transport
- GT4 Aménagement des territoires et développement local
- GT5 Environnement et développement durable
- GT6 Enjeux fonciers et patrimoniaux

Il y a eu au total **20 groupes de travail différents sur 6 thématiques** selon la répartition géographique suivante :

- 4 GT1, pour les dessertes de Bayonne, Agen, Mont-de-Marsan/Dax et Montauban
- 2 GT2, pour les mixités voyageurs/fret et TaGV[2]/SRGV[3]
- 3 GT3, pour Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et Dax-Espagne
- 4 GT4 et 4 GT5, pour Gironde/Lot-et-Garonne, Landes, Pays basque/Sud Landes, et Tarn-et-Garonne/Haute-Garonne.
- 3 GT6, pour Gironde/Landes, Pays basque/BAB (Biarritz/Anglet/Bayonne) et Lot-et-Garonne/Tarn-et-Garonne/Haute-Garonne

Pour les 20 groupes de travail, RFF a invité environ 450 organismes (collectivités territoriales, services de l'État, organismes socio-professionnels...), avec une participation de 10 à 20 personnes par groupe de travail. Les taux de participation ont été suffisants pour donner une représentativité satisfaisante à cette instance.

À partir du mois de juin 2009, les GT 1 et 2 ont été fusionnés avec les GT 3 et 4.

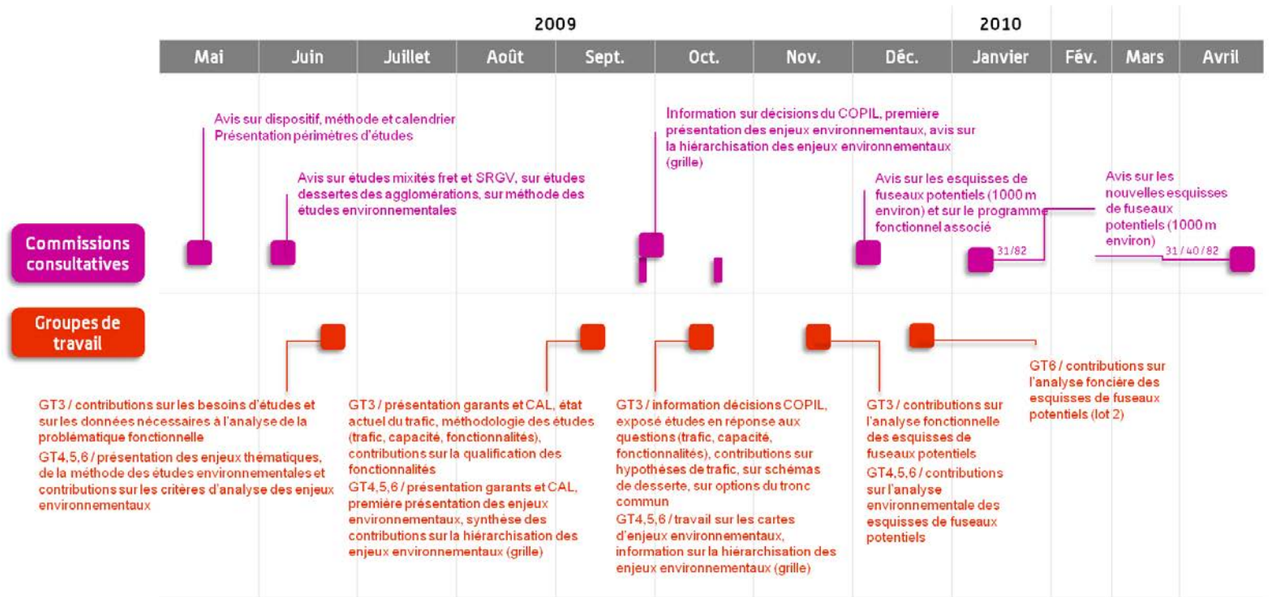
Les groupes de travail se sont réunis à 4 reprises au cours de l'étape 1 afin d'apporter leurs contributions, pour chaque thématique, sur les résultats des études proposés par RFF.

RFF a organisé **au total 86 réunions de groupes de travail au cours de l'étape 1.** Certaines réunions thématiques étaient transversales et concernaient aussi bien la branche Bordeaux-Toulouse que la branche Bordeaux-Espagne.

Réunion de groupe de travail 2009



Les principaux thèmes abordés dans les instances



1) *GT : groupe de travail*

2) *TaGV : Train apte à la Grande Vitesse*

3) *SRGV : Service Régional à Grande Vitesse*

4.2.3 La concertation de proximité

Entre les différentes réunions des instances de concertation, RFF a rencontré de manière régulière les acteurs suivants :

- les collectivités territoriales : **plus de 1 000 représentants ont participé à ces rencontres réparties sur près de 400 réunions ;**
- les services de l'État, la SNCF, les organisations socioprofessionnelles (agricole, viticole, forestière…), les associations de protection de l'environnement…

Ces rencontres ont permis de favoriser l'appropriation du projet par l'ensemble des acteurs concernés et d'approfondir certains points. Elles se sont déroulées de la manière suivante.

Programme de la concertation de proximité jusqu'au comité de pilotage de janvier 2010

Période	Objectifs
Après les commissions consultatives du mois de juin 2009	◗ Présenter les cartes d'élaboration des périmètres d'études. ◗ Engager la discussion sur les enjeux du territoire intercommunal. ◗ Identifier les données disponibles pour cartographier ces enjeux environnementaux.
Après les groupes de travail de juin et courant juillet 2009	◗ Echanger sur les critères d'analyse des enjeux environnementaux (grille de définition et de hiérarchisation des enjeux). ◗ Recueillir les données cartographiques utiles à l'identification des enjeux. ◗ Présenter les résultats d'études sur les dessertes des agglomérations.
En amont et en aval des groupes de travail du mois de septembre 2009	◗ Exposer les premières cartes des enjeux environnementaux. ◗ Synthétiser les contributions recueillies relatives à la hiérarchisation des critères d'analyse des enjeux environnementaux.
En amont et en aval des groupes de travail du mois d'octobre 2009	◗ Exposer les cartes des enjeux environnementaux (sans et avec hiérarchisation des enjeux par thème). ◗ Échanger sur la définition des zones de moindres enjeux.
Entre fin octobre et mi-novembre 2009	◗ Suite aux souhaits des élus des commissions consultatives de la Gironde et de l'Ouest du Lot-et-Garonne, effectuer un choix d'une option pour le tronc commun dès le mois de novembre 2009. ◗ Exposer l'analyse environnementale et fonctionnelle des options du tronc commun et recueillir leurs remarques quant à cette analyse.
Pendant les groupes de travail de novembre 2009	◗ Échanger (avec l'accord des préfets) avec les élus siégeant dans les commissions lors d'une réunion plénière dans la semaine du 16- 20 novembre. ◗ Assurer aux élus une communication prioritaire des esquisses de fuseaux potentiels. ◗ Préparer l'expression d'un avis lors de la commission consultative.
Entre les groupes de travail de novembre et les commissions consultatives 2009	◗ Exposer les esquisses de fuseaux potentiels. ◗ Expliquer les spécificités environnementales et fonctionnelles de chaque option. ◗ Recueillir les remarques et préparer l'expression d'un avis lors de la commission consultative.
Après les commissions consultatives de novembre et décembre 2009	◗ Suite à une demande du Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne d'études de variantes du fuseau, trois réunions de travail avec les services de l'État (DDEA). ◗ Expliquer les spécificités environnementales et fonctionnelles de ces variantes et les résultats de l'analyse comparative. ◗ Recueillir les remarques sur cette analyse comparative.

Programme de la concertation de proximité après le comité de pilotage de janvier 2010

Février/mars 2010	À la demande d'élus, RFF a assuré des présentations du fuseau retenu devant les conseils municipaux (Bégaar, Lesgor) ou communautaires (Communauté de communes de Roquefort).
Mars/avril 2010	À la demande des maires de Uchacq-et-Parentis et Saint-Martin-d'Oney, RFF a organisé des rencontres avec les élus des communes de la communauté d'agglomération du Marsan pour y étudier un fuseau complémentaire.
Avril 2010	Suite à la décision du comité de pilotage de poursuivre la concertation et les études en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne : • exposer de nouvelles variantes étudiées par RFF ; • présenter les résultats de l'analyse comparative de ces nouvelles variantes : enjeux environnementaux, fonctionnels et techniques ; • recueillir les remarques sur cette analyse comparative ;

4.2.4 Le collège des acteurs locaux

Le collège s'est réuni trois fois, en présence des garants, pour exprimer son avis sur le déroulement de la concertation lors de l'étape 1.

4.2.5 Autres actions

Au-delà de la concertation conduite pour la définition d'un fuseau de passage et du programme fonctionnel de la ligne nouvelle, RFF a cherché, tout au long de cette étape à partager avec les acteurs les enjeux d'une ligne à grande vitesse pour les territoires et à illustrer sa possible intégration.

Une journée-débat sur « L'avenir des territoires avec le GPSO »

RFF a initié une journée d'échanges et de débats le 23 novembre 2009 à Mont-de-Marsan. Il s'agissait de réunir les acteurs de la concertation, les responsables des politiques locales d'aménagement du territoire et de transports, pour leur présenter les conclusions d'une étude sur les dynamiques urbaines et territoriales dans le grand Sud-Ouest, menée conjointement par les différentes agences d'urbanisme à la demande de RFF.

Journée-débat du 23 novembre 2009



Cette journée était aussi l'occasion de réfléchir aux atouts du GPSO, en tant que grand projet d'infrastructure, mais aussi l'opportunité qu'il représente pour les acteurs locaux, par territoire et collectivement, s'ils s'en emparent dès aujourd'hui pour les inscrire dans l'élaboration de leurs projets d'avenir.

La journée a réuni près de 130 acteurs venus des deux régions. Élus et techniciens des villes et des communautés de communes, services de l'État, représentants des associations composaient l'auditoire. À la tribune, experts techniques, urbanistes, universitaires et chercheurs se sont succédés pour apporter leurs connaissances, leur analyse et leur éclairage.

Les débats ont également porté sur les gares nouvelles, sur les relations entre les villes (principales et secondaires) et entre les territoires (urbains et ruraux), ainsi que sur l'avenir et la « préparation » des territoires. La journée a notamment permis aux acteurs de la concertation de prendre conscience de la nécessité d'anticiper la conception de tout projet d'aménagement, notamment par une réflexion sur la pertinence et la cohérence entre périmètre des projets et territoire.

Deux visites de la LGV Est-européenne

Ces visites étaient destinées aux élus dont les territoires sont concernés par le fuseau de 1 000 mètres. L'objectif était de leur permettre d'appréhender l'insertion d'une telle infrastructure dans un territoire, en présentant de manière concrète des équipements et des aménagements, et d'échanger avec les élus de la région Champagne-Ardenne sur les stratégies adoptées pour anticiper les retombées locales d'une ligne à grande vitesse.

Sur l'ensemble des 256 communes invitées, **60 personnes** représentant 58 collectivités de Gironde, Landes et Lot-et-Garonne (communes, intercommunalités, conseils généraux, conseil régional) étaient présentes les 18 et 19 mai 2010. Une seconde visite rassemblant **35 personnes** représentant 24 collectivités de Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne a été organisée les 29 et 30 juin 2010,

Vue d'un merlon paysager, visite en gare de Champagne-Ardenne TGV et vue d'une ancienne base travaux après remise en état, le long de la LGV Est européenne







4.3 L'information sur le projet

Dès le début de la concertation, un ensemble d'outils a permis d'informer les acteurs et l'ensemble de la population concernée et de recueillir leur avis.

Des outils d'information à large audience

Une dizaine de plaquettes et fiches thématiques a été éditée afin d'expliquer les objectifs et caractéristiques du projet ou des points techniques (études réalisées, termes de tracé ou d'emprise utilisés…). Diffusées dans un premier temps sur le site Internet du projet, elles ont été mises à la disposition du public en étape 2 lors de la consultation du public dans les communes concernées et chez les partenaires de RFF.



6 Lettres d'information ont été diffusées :

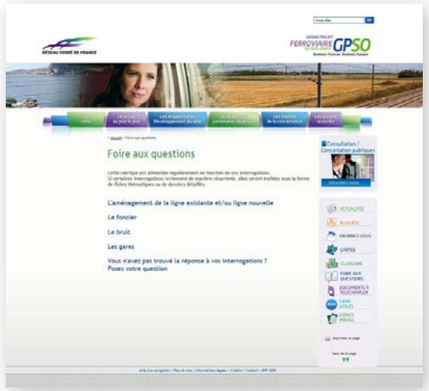
- les numéros 1 (sept. 2009) et 3 (janv. 2010), à 640 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des 256 communes concernées plus les villes de Bordeaux et Toulouse ;
- le numéro 2 (nov.2009), en dépôt dans les mairies des 256 communes concernées ;
- les trois numéros suivants, à environ 300 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des 256 communes.

Le site internet www.gpso.fr est l'outil central de l'information et de la participation du public. Il comporte de nombreuses rubriques (le projet au jour le jour, les engagements Développement durable, les thèmes de la concertation, les projets associés…) et la possibilité pour le public de poser des questions ou de donner un avis. Il permet également de télécharger des documents tout au long de l'avancée du projet tels que :

- les présentations faites par RFF lors des réunions de concertation, les notes de synthèse des études ainsi que les relevés de conclusions, ou la Charte de la concertation ;
- les Lettres d'information du GPSO ;
- les Flash-Infos (newsletters) envoyés par mail aux acteurs et abonnés ;
- les cartes des périmètres d'études et des esquisses des fuseaux potentiel ;
- les fiches ou vidéos pédagogiques…



Une rubrique « Foire aux questions » a été ouverte dès novembre 2009, répondant de manière globale aux questions posées. Pour toute question personnelle, des réponses par courrier, mail ou téléphone sont apportées, de manière continue et régulière tout au long des trois étapes.



Les relations média ont été un élément important du dispositif d'information de la population. Plus d'une douzaine de rencontres a été organisée par RFF.

Le Préfet coordonnateur a également tenu des conférences de presse à l'issue des réunions du comité de pilotage des 17 septembre 2009, 11 janvier et 31 mai 2010.

Entre mi-mai et mi-octobre 2010 (date des derniers articles relatifs à l'étape 1), 3 422 retombées (tous sujets confondus) ont été dénombrées, dans la presse quotidienne régionale et nationale, à la radio ou à la télévision. Cela représente en moyenne 6 retombées par jour.

Le tableau ci-dessous présente en détail la date de parution et les principaux contenus de chaque document édité en étape 1, ainsi que leur mode de diffusion.

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Janvier 2009	Plaquette « Les Grands Projets du Sud-Ouest, des projets au service des territoires »	Site gpso.fr	GPSO et le développement durable Focus sur la conception des lignes et l'organisation de la concertation
Septembre 2009	Fiche « Aménagement de la gare de Dax »	Site gpso.fr	Création d'un pôle intermodal (explications, planning, financement, organisation, etc.)
Septembre 2009	Plaquette « RFF modernise la ligne Bordeaux-Hendaye »	Site gpso.fr	Détail du financement du projet de modernisation
Septembre 2009	**Lettre d'information n° 1**	Boîtes aux lettres (640 000 ex)	Présentation des lignes nouvelles comme des services dédiés aux habitants Explications du processus de concertation
Novembre 2009	**Lettre d'information n° 2**	Boîtes aux lettres (14 000 ex)	Focus sur les processus de concertation et présentation des études mis en place pour GPSO
Décembre 2009	Flash Infos n° 1	Mail	Choix du fuseau du GPSO à venir
Janvier 2010	**Lettre d'information n° 3**	Boîtes aux lettres (640 000 ex)	Point sur le fuseau de passage retenu (carte grand format) et sur les gares et haltes SRGV. Explications sur les apports futurs du GPSO. Présentation des objectifs pour fin 2010. Enquête auprès du public sur leurs attentes en matière d'information.
Janvier 2010	Flash Infos n° 2	Mail	Focus sur le COPIL du 11 janvier
Février 2010	Flash Infos n° 3	Mail	Poursuite des réflexions sur le fuseau, et du processus de concertation
Mars 2010	Flash Infos n° 4	Mail	Présentation de l'agenda pour le choix du fuseau en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne
Mars 2010	Fiche thématique n° 1	Site gpso.fr	Inventaires écologiques
Mars 2010	Fiche thématique n° 2	Site gpso.fr	Reconnaissances géotechniques
Mars 2010	Fiche thématique n° 3	Site gpso.fr	Reconnaissances hydrogéologiques
Avril 2010	**Lettre d'information n° 4**	Boîtes aux lettres (340 000 ex)	Point d'étape avant le choix d'un fuseau unique. Programme de modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Position de la Région Aquitaine sur le GPSO. Résultats de l'enquête lancée en janvier.
Mai 2010	Flash Infos n° 5	Mail	Réunion du COPIL fin mai Points autour de la concertation
Information diffusée après le comité de pilotage du 31 mai 2010			
Juin 2010	Flash Infos n° 6	Mail	Fuseau retenu et soumis au ministre pour approbation
Juin 2010	**Lettre d'information n° 5**	Boîtes aux lettres (285 000 ex)	Présentation du fuseau retenu et soumis au Ministre pour approbation (carte grand format) et synthèse des études complémentaires réalisées. Ouverture de la concertation pour l'étape 2. Interview de la médiatrice nommée pour une meilleure traversée au Pays basque. Position de la région Midi-Pyrénées sur le GPSO.
Juin 2010	Fiche thématique n° 4	Site gpso.fr	Tracé d'une ligne nouvelle
Septembre 2010	Flash Infos n° 7	Mail	Approbation du Ministre pour poursuite des études, début des consultations publiques
Septembre 2010	Fiche thématique n° 5	Site gpso.fr	Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales
Septembre 2010	Fiche thématique n° 6	Site gpso.fr	Acquisitions des propriétés bâties
Septembre 2010	Fiche thématique n° 7	Site gpso.fr	Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles
Septembre 2010	Fiche thématique n° 8	Site gpso.fr	Emprise d'une ligne nouvelle
Septembre 2010	**Lettre d'information n° 6**	Boîtes aux lettres (285 000 ex)	Orientations du Ministère pour la poursuite des études et de la concertation du GPSO. Lancement de la consultation du public sur 148 communes du GPSO en 4 temps successifs.

4.4 Le projet à l'issue de l'étape 1 et les apports de la concertation

4.4.1 Le projet à l'issue de l'étape 1

La méthode de concertation et d'études a permis de faire avancer le projet dans le cadre fixé à l'issue du débat public de 2006. Elle a conduit à définir le fuseau de 1 000 mètres à l'intérieur des options de passage du débat public et à préciser les services et fonctionnalités générales restant à définir.

À l'issue de l'étape 1, ces fonctionnalités ont été précisées :

- réaménagement de la ligne existante au Sud de Bordeaux : décision de construire une troisième voie et d'aménager les gares/haltes TER existantes de Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- choix de l'option de passage du tronc commun (tronc commun long) ;
- décision d'inscrire dans le programme fonctionnel du GPSO un raccordement direct entre les deux lignes nouvelles, au niveau de leur tronc commun (raccordement Sud-Sud) ;
- poursuite des études sur la mixité voyageurs/fret entre Bordeaux et Dax ;
- possibilité de développer le service régional à grande vitesse (SRGV, cf. ci-après) et choix des haltes en Sud Gironde et côte landaise, ainsi qu'une réservation technique pour une éventuelle halte en Pays Tarusate, dans la continuité du Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) aquitain ;
- choix de la desserte d'Agen par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, en rive gauche de la Garonne, et poursuite des études pour la création d'une infrastructure ferroviaire reliant la gare centre existante à la gare nouvelle ;
- précision de la localisation de la gare nouvelle de Montauban à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne existante, au Sud de la zone d'activités d'AlbaSud ;
- localisation de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan au Nord-est de l'agglomération ;
- confirmation de la desserte de Dax par sa gare existante, complétée par un raccordement au Sud de l'agglomération ;
- choix de la gare centrale de Bayonne comme hypothèse de référence avec poursuite des études sur l'opportunité d'une gare nouvelle ;
- pour la desserte du Béarn et la Bigorre, réservation de deux familles de raccordement à l'Est de Mont-de-Marsan et de Dax, et étude de quatre scénarios d'amélioration de la desserte.

Le 27 septembre 2010, le Ministère a approuvé le fuseau de 1 000 mètres et le programme fonctionnel du GPSO, décision complétée de deux autres décisions ministérielles le 3 juin 2011 sur le choix du fuseau en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne et le 29 juillet 2011 sur la desserte d'Agen.

4.4.2 Les apports de la concertation de manière générale

RFF a élaboré pour l'étape 1 du GPSO un programme de concertation homogène sur les 6 départements concernés. Ce dispositif s'appuyait notamment sur le rôle de pilotage et de validation des études par les élus locaux, à l'occasion des commissions consultatives. Il intégrait aussi une part importante de concertation de proximité, afin de parfaire le partage et la connaissance des territoires.

Ce principe a généralement bien fonctionné. RFF a apporté des éléments qui ont permis aux élus et aux experts de s'impliquer concrètement dans la définition du fuseau de 1 000 mètres et du programme fonctionnel. Le climat des échanges a globalement été serein, l'écoute mutuelle et la diversité des positions respectée, même si les élus et associations de riverains ont rappelé leur opposition de principe au projet de ligne nouvelle. La mobilisation des acteurs a été réelle et régulière.

La concertation a produit :

- un partage de la connaissance des territoires, élément fondamental de la méthode des études environnementales sur la base de représentations cartographiques ;
- un partage de l'analyse des esquisses de fuseaux potentiels. Ce temps fort de l'étape 1 a été très attendu par l'ensemble des acteurs de la concertation. Il a apporté une illustration concrète de la méthode des études environnementales et fonctionnelles, ainsi que la matérialisation de la prise en compte des apports de la concertation ;
- un partage de la culture ferroviaire et des opportunités de développement des territoires. Les enjeux de desserte et de raccordement au réseau ferré national, combinés aux performances des services de transport, ont initié (dans les territoires nouvellement desservis) ou catalysé les réflexions sur l'aménagement futur des territoires et les opportunités de développement économique local.

Deux points de difficulté ont été constatés :

- en Gironde, les élus et associations de riverains ont rappelé leur opposition de principe au projet de ligne nouvelle ;
- dans les Pyrénées-Atlantiques (cf. ci-après), les questions prévues à l'étape 1 ont parfois été reléguées au second plan, car certains acteurs locaux ont souhaité placer le débat sur le plan de l'opportunité du projet.

4.4.3 Les apports de la concertation pour le choix d'un fuseau de 1 000 mètres

La prise en compte des enjeux environnementaux

La prise en compte des enjeux environnementaux a été le point de départ de la définition des esquisses de fuseaux. Elle a été opérée via **une grille d'analyse multicritères** permettant de qualifier un spectre très large d'enjeux environnementaux (humains, naturels et biologiques, physiques, patrimoniaux et fonciers).



Cette grille visant à décrire et hiérarchiser les enjeux des territoires a été initiée avec les membres des groupes de travail en juin 2009. De juin à septembre 2009, **elle a fait l'objet de nombreuses contributions en groupes de travail et lors des commissions consultatives**, et a été finalisée à l'issue des commissions consultatives de septembre 2009. Elle a constitué le socle de la réflexion pour la définition des fuseaux dont la présentation et la comparaison ont débuté fin 2009.

La présence importante d'activités viticoles et sylvicoles a largement nourri les échanges autour des enjeux correspondants, lesquels ont fait l'objet de demandes de classement à des niveaux de sensibilité élevés. Par exemple, les acteurs de la Maison de la Forêt avaient signalé les nombreux enjeux avec les niveaux d'enjeux associés au sein du massif des Landes de Gascogne. Au terme des échanges, un ajustement de la méthodologie a été opéré afin de mieux correspondre aux enjeux rencontrés.

Exemple de modifications apportées à la grille d'analyse multicritères suite aux contributions des acteurs de la concertation

Thèmes / Niveaux d'enjeux	Faibles	Moyens	Forts	Très forts
ENVIRONNEMENT HUMAIN				
Activités				
Ancienne grille	Sylviculture / Forestière	Forêts non gérées	Forêt communale et autres forêts soumises au régime forestier Forêt domaniale (hors production, protection et expérimentale)	Activités de transformation du bois (scieries) Forêt (privée) dotée d'un PSG (Plan Simple de Gestion) Forêt de production	Forêt de production sous certification (PEFC) Forêt de protection Forêt expérimentale
Grille définitive	Sylviculture / Forestière	Forêts non gérées	Forêt de production	Forêt dotée d'un document de gestion durable Activités de transformation du bois (scieries…)	Forêt expérimentale

La présentation et la comparaison des esquisses de fuseaux potentiels

Les esquisses de fuseaux potentiels ont été présentées à partir de fin 2009. En groupes de travail, les acteurs ont exprimé leurs remarques sur ces esquisses et sur leur qualification environnementale et fonctionnelle.

Dans plusieurs secteurs, les échanges ont permis de faire émerger des fuseaux de passage complémentaires, compatibles avec les sensibilités environnementales et fonctionnelles, et donnant lieu à des études complémentaires. La concertation entre RFF et les acteurs locaux a conduit à retenir dans certains cas ces fuseaux potentiels et à les soumettre au comité de pilotage.

On peut citer l'exemple de la concertation avec le Conseil Général des Landes qui a orienté le passage du fuseau sur la commune de Saint-Geours de Maremne à travers la zone d'AtlantiSud pour positionner la halte SRGV et ainsi améliorer son attractivité, alors qu'à l'origine RFF prévoyait l'évitement de cette zone.

Ou encore la demande d'études de fuseaux alternatifs de la part du Conseil Général du Tarn-et-Garonne et de la communauté d'agglomération de Montauban, reposant sur un jumelage plus étroit avec l'A62 dans le secteur allant du Sud de Campsas au raccordement à la ligne existante plus au Sud vers Toulouse, afin de chercher à diminuer encore l'impact de la ligne nouvelle sur l'environnement, et notamment sur le milieu humain.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a retenu un fuseau de 1 000 mètres, sauf entre le Sud de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne) et Castelnau-d'Estrétefonds (Haute-Garonne). Dans ce secteur, le comité de pilotage a demandé à RFF de poursuivre les études afin d'examiner les propositions issues des acteurs locaux : riverains potentiels, associations, collectivités. RFF a également mené des études complémentaires dans des secteurs où le fuseau avait été retenu en janvier. Ces demandes ont concerné quatre secteurs : sortie de l'agglomération de Bordeaux, secteur de Préchac (Gironde), secteur d'Auvillar (Tarn-et-Garonne) et secteur de Mont-de-Marsan (Landes).

Le comité de pilotage du 31 mai 2010 a examiné les résultats de ces études complémentaires et a proposé au ministère de retenir un fuseau entre le Sud de Castelsarrasin et Castelnau-d'Estrétefonds, et des ajustements du fuseau dans les secteurs d'Auvillar et de Mont-de-Marsan. Il a confirmé un fuseau dans les Pyrénées-Atlantiques suite à la remise du rapport de mission du CGEDD intitulé Ligne ferroviaire mixte Dax-frontière espagnole Section « Sud marais d'Orx-Bidassoa ».

La décision ministérielle du 27 septembre 2010 a abouti au choix d'un fuseau de passage du GPSO, en se basant sur les éléments produits en concertation et sur les recommandations du comité de pilotage. Elle a globalement entériné les choix proposés et a apporté des modifications sur les points suivants : sortie de l'agglomération de Bordeaux, secteur de Préchac (Gironde), secteur d'Auvillar et de Caumont (Tarn-et-Garonne), secteur situé entre Castelsarrasin et Castelnau d'Estrétefonds.

4.4.4 Le cas particulier des Pyrénées-Atlantiques

Une contestation sur l'opportunité du projet

Une mobilisation d'élus de la côte basque et d'une partie de la société civile s'est opérée pour contester l'opportunité d'une ligne nouvelle, question déjà longuement discutée lors du débat public de 2006.

Les premières difficultés sont intervenues au printemps 2009. Le comité de pilotage réuni le 6 avril 2009 n'a pas pu valider le périmètre d'études sur la partie correspondant au lot 3 dans les Pyrénées-Atlantiques. Les élus souhaitaient en effet que des solutions (périmètres d'études) soient étudiées en dehors des options de passage du débat public (sous le massif de la Rhune). De fait, les commissions consultatives n'ont pas pu se tenir en mai et juin 2009. RFF a mené une étude de faisabilité qui a conduit à l'abandon de ces propositions pour des raisons environnementales (préservation de la ressource en eau, effet sur les bâtis, effet sur les zones Natura 2000, servitudes techniques très importantes).

Le périmètre d'études complet du GPSO a été retenu par le comité de pilotage du 17 septembre 2009, en même temps que les conditions de desserte de l'agglomération de Bayonne.

Par la suite, les élus des Pyrénées-Atlantiques ont largement participé aux commissions consultatives de l'automne, mais le choix du périmètre d'études n'a pas rencontré de consensus.

À la suite du comité de pilotage du 11 janvier 2010, qui a retenu un fuseau de 1 000 mètres y compris dans les Pyrénées-Atlantiques, de nombreux élus ont participé à une manifestation pour marquer leur opposition au projet et au choix du fuseau.

La désignation d'une mission du CGEDD pour l'insertion du projet entre le Sud des Landeset la frontière franco-espagnole

Face à cette situation de blocage, le Gouvernement a confié en février 2010 au CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) une mission de médiation, coordonnée par Marie-Line Meaux. Cette mission visait à préciser les conditions d'une insertion optimale de la ligne nouvelle entre le Sud du marais d'Orx (Landes) et la frontière franco-espagnole (45 km dans le Sud des Landes et les Pyrénées-Atlantiques, dont 38 km entre l'Adour et la Bidassoa) et les garanties à apporter.

En mai 2010, après avoir rencontré l'ensemble des parties prenantes, Marie-Line Meaux a présenté son rapport aux élus puis aux associations en présence du Préfet des Pyrénées-Atlantiques, et ses recommandations pour la poursuite des études :

- étudier les familles de tracés pour affiner l'impact territorial et proposer les termes du choix du tracé définitif (le fuseau proposé doit permettre la mise au point du tracé, compte tenu des modes de passage possibles, avec notamment une mise en souterrain sur des longueurs conséquentes) ;
- garantir la qualité de l'évaluation environnementale du projet et de son tracé, avec en particulier le cadrage préalable des études d'impact par l'Autorité Environnementale ;
- créer les conditions d'une offre ferroviaire de qualité (diffusion de l'effet grande vitesse sur le territoire, services contribuant à une mobilité locale rénovée).



Ces conclusions ont été prises en compte par RFF dans la suite de l'élaboration des lignes nouvelles, en s'engageant :

- à adopter la méthode de définition des zones sensibles pour la détermination des hypothèses de tracés sur l'ensemble du GPSO ;
- à demander à l'Autorité Environnementale un cadrage préalable des études d'impact afin de prendre en compte les éléments d'appréciation nécessaires avec la plus grande objectivité.

La mission a facilité l'adoption d'un fuseau unique sur la branche Bordeaux-Espagne par le comité de pilotage du 31 mai 2010, et confirmé par l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010.

4.4.5 Les apports de la concertation pour la définition des fonctionnalités du tronc commun aux deux lignes nouvelles

Le choix d'une option de passage du **tronc commun** n'ayant pas été arrêté lors des débats publics, il appartenait aux études et à la concertation développées lors de l'étape 1 d'en déterminer une. Trois options de passage ont été étudiées et concertées avec les acteurs concernés.

En octobre 2009, dans le cadre des groupes de travail (Environnement, foncier et aménagement du territoire), RFF a présenté l'avancement des études relatives au choix de tronc commun, sur la base d'une analyse environnementale (milieux humain, physique, naturel et biologique, paysager, patrimoine culturel et archéologique), et d'une approche des coûts.

En décembre 2009, sur la base des avis recueillis lors de la concertation et à la demande des élus concernés en Gironde et Lot-et-Garonne, RFF a proposé au comité de pilotage du GPSO de retenir l'option 3 ou tronc commun long, définissant ainsi le périmètre d'études à l'intérieur duquel seraient recherchés, étudiés et comparés les fuseaux potentiels de 1 000 mètres. Cette proposition a été validée par le comité de pilotage du 11 janvier 2010.

Conformément aux attendus des débats publics, la possibilité du **raccordement direct entre les deux lignes nouvelles** a très vite été présentée à la concertation. Les participants aux groupes de travail sur les fonctionnalités (GT3), ont porté un intérêt particulier à la proposition de RFF d'étudier les liaisons directes (sans passer par Bordeaux) entre Toulouse et l'Espagne, par un raccordement des deux lignes nouvelles au Sud de la Gironde. Ils ont demandé à RFF que cette fonctionnalité soit classée en rang 1 (nécessaire et indispensable).

La quasi-totalité des commissions consultatives a jugé cette fonctionnalité « indispensable », à l'exception des élus de Sud Gironde qui souhaitaient que cette fonctionnalité reste optionnelle.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a retenu le raccordement Sud-Sud dans le programme fonctionnel du GPSO. Il a été confirmé par le comité de pilotage du 31 mai 2010 puis par l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010.

4.4.6 Les apports de la concertation pour la précision des fonctionnalités de la ligne existante au Sud de Bordeaux

Les aménagements de la ligne existante Bordeaux-Toulouse au Sud de Bordeaux ont suscité de nombreuses questions de la part des élus des cinq communes concernées par cette ligne. Il a été le sujet de réunions organisées dans le cadre de la concertation de proximité avec les élus et de réunions publiques initiées par les maires. Les études détaillées pour déterminer la capacité future de cette section de ligne existante et les conditions de cet aménagement ont été conduites et soumises à la concertation en étape 2.

Néanmoins, dès l'étape 1, RFF a annoncé qu'une troisième voie était nécessaire entre la plateforme d'Hourcade et le débranchement ligne existante / ligne nouvelle. Il a notamment été conclu qu'outre la construction d'une troisième voie, il serait nécessaire d'aménager les quais des gares existantes afin d'améliorer le service ferroviaire périurbain (desserte TER).

Ces aménagements au Sud de Bordeaux constituent une des opérations du programme GPSO. Ils font l'objet d'une procédure d'enquête publique distincte et présentent leur propre bilan de la concertation dans les dossiers de leurs procédures respectives.

4.4.7 Les apports de la concertation pour la mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et Dax

À l'issue du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, la mixité fret/voyageurs entre le Nord de Dax et la frontière franco-espagnole était actée. La réflexion devait se poursuivre sur la section Bordeaux-Dax, en préservant la priorité aux performances des circulations à « grande vitesse » sur ce tronçon, à la différence de la LGV Bordeaux-Toulouse qui sera exclusivement utilisée par les trains aptes à la grande vitesse (TaGV).

En juin 2008, le comité de pilotage du GPSO a validé le lancement d'études « prioritaires », dont celle concernant la pertinence et la faisabilité à la fois de la mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et le Nord de Dax et de la mixité TaGV/SRGV sur les deux lignes nouvelles. Un groupe de travail dénommé « Mixité fret/voyageurs (GT2) » a été constitué pour ces études de mixité, constitué des Services de l'Etat, des deux Conseils régionaux, des transporteurs (SNCF) et utilisateurs (opérateurs fret), des Chambres régionales du commerce et de l'industrie et des associations d'usagers (FNAUT[1] et AUTF[2]) ; il s'est réuni à quatre reprises entre janvier et avril 2009.

Les conclusions de l'étude ont été partagées en groupe de travail en avril 2009. Elles ont montré l'intérêt de préserver la mixité fret/voyageurs pour répondre aux enjeux posés par le Grenelle de l'environnement, en laissant possible une utilisation de la ligne nouvelle entre Bordeaux et le Nord de Dax par des circulations de trains de marchandises à haute valeur ajoutée (dans une perspective de long terme). La pertinence restant à confirmer avec les opérateurs de fret et la fonctionnalité restant accessoire par rapport à la fonctionnalité principale voyageurs, l'optique privilégiée a été de définir les mesures conservatoires permettant le cas échéant de recourir à de telles possibilités tout en limitant leur coût.

Les conclusions de ces études ont été présentées aux membres du groupe de travail « Fonctionnalités et services de transport (GT3) » en juin 2009 : ces derniers ont fait part de leurs observations pendant l'été. Les conclusions de l'étude ont aussi été présentées dans les commissions consultatives et les instances de gouvernance. Le comité de pilotage du GPSO du 17 septembre 2009 a suivi les propositions de RFF et a demandé de :

- poursuivre les études de mixité fret pour définir les mesures conservatoires nécessaires à la circulation de trains de fret à 160 km/h ou plus. L'idée est de privilégier les circulations à haute valeur ajoutée de type messagerie, c'est-à-dire des trains de fret rapides (supérieur à 160 km/h), les trains de fret circulant à 100 et 120 km/h empruntant la ligne existante Bordeaux-Hendaye ;
- évaluer les aménagements supplémentaires nécessaires à la circulation effective de ce type de trains ;
- étudier les impacts supplémentaires (infrastructures et coûts) de la possibilité de faire circuler, à titre exceptionnel, des trains de fret conventionnels, sans mixité totale, en cas de problème grave sur la ligne existante.

Les résultats de cette étude prioritaire ont été publiés sur le site Internet dédié www.gpso.fr dans une note spécifique à l'été 2009. Les coûts dits de « réservation » étaient alors estimés à 200 M€. Les Lettres d'information du GPSO, n° 3/janvier 2010 et n° 6/septembre 2010, faisaient état de la suite des réflexions.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a confirmé la nécessité de poursuivre les études sur les conditions de mise en œuvre de la mixité sur la ligne nouvelle entre Bordeaux et le Nord de Dax en vue de réserver, si cela s'avère pertinent, la possibilité de pouvoir réaliser ultérieurement et à long terme cette mixité. Les mesures conservatoires et les coûts associés devront être précisés au cours de l'étape 2, ainsi que les aménagements supplémentaires nécessaires à la circulation effective, le moment venu, de ce type de trains.

(Crédit photo : RFF/CAPA/Frédéric Christophorides (TOMA))



1) *FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*

2) *AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret*

4.4.8 Les apports de la concertation pour la circulation des TaGV / SRGV sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

En juin 2009, les membres des groupes de travail et les élus concernés ont exposé leurs points de vue sur les possibilités d'utiliser les lignes nouvelles pour faire circuler des trains de SRGV[1] en plus des TaGV[2]. L'objectif était de compléter les dessertes à grande vitesse à l'échelle nationale (Grandes Lignes) par des dessertes à grande vitesse à l'échelle régionale voire transfrontalière, Aquitaine-Euskadi. Cette possibilité avait été esquissée lors du débat public Bordeaux-Espagne de 2006 par la Région Aquitaine. Elle a ensuite été actée dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) aquitain, approuvé le 9 juillet 2009.

Sur les territoires concernés par la ligne Bordeaux-Espagne, l'ensemble des acteurs participant à la concertation a reconnu la pertinence de ce service de transport, qui répond à une logique d'aménagement du territoire, offrant une complémentarité des services voyageurs avec des temps de parcours attractifs.

Le comité de pilotage du 17 septembre 2009 a confirmé la poursuite d'études en Aquitaine, la Région Aquitaine ayant exprimé sa volonté de devenir autorité organisatrice de ce futur service ferroviaire sur son territoire, les études ont par la suite porté sur le potentiel de marché du SRGV, sur les matériels roulants envisageables et sur les types de dessertes à envisager, que ce soit par les gares prévues au stade du débat public ou par des haltes SRGV complémentaires sur la ligne nouvelle.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a confirmé le développement du SRGV, retenu la réalisation des haltes en Sud Gironde et Côte landaise dès la mise en service du GPSO et demandé de réserver l'emplacement pour une éventuelle halte en Pays Tarusate. L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 retient le principe de développement du SRGV et les haltes SRGV.

Halte ferroviaire écodurable de Niederbronn-les-bains *(Crédit photo : SNCF-J.M. Dugas)*



1) *SRGV : Service Régional à Grande Vitesse*

2) *TaGV : Train apte à la Grande Vitesse*

4.4.9 Les apports de la concertation pour la définition de la desserte des agglomérations

Agen

Le choix de la desserte d'Agen par une gare nouvelle ou par sa gare existante n'était pas fait à l'issue du débat public de 2005. Des études ont donc été menées en concertation avec les élus et acteurs du territoire afin d'éclairer la décision.

Les participants aux groupes de travail (GT1 et GT3) sur les fonctionnalités ont contribué à la définition du mode de desserte d'Agen. Ils ont préconisé que la desserte TER de la gare centre-ville soit associée à la fonctionnalité de la gare nouvelle d'Agen par une correspondance ferroviaire. Ils ont également souhaité que le critère d'accessibilité à la gare d'Agen soit détaillé.

Fin décembre 2009, les assemblées communales et intercommunales ont délibéré en faveur d'une gare nouvelle rive gauche de la Garonne sur ligne nouvelle sous réserve d'un raccordement direct par TER à la gare centre et d'un plan de financement d'une infrastructure routière permettant d'assurer l'accessibilité de la gare nouvelle.

Le choix d'une desserte d'Agen par une gare nouvelle rive gauche a été entériné par le comité de pilotage du 11 janvier 2010 puis confirmé par le comité de pilotage du 31 mai 2010.

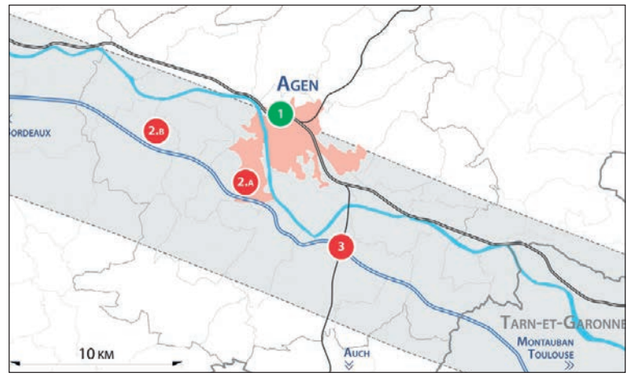
L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a complété la proposition du comité de pilotage en demandant de nouvelles études pour une gare nouvelle rive gauche reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre.

Montauban

Pour la desserte de Montauban, les élus ont rapidement confirmé l'orientation issue du débat public en faveur d'une gare nouvelle au Sud de Montauban. La concertation a permis de confirmer la localisation de la gare à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne existante au Sud-est de l'agglomération, sur la commune de Bressols.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 puis l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 ont confirmé cette option pour la desserte de Montauban, et précisé que la gare devrait se situer au Sud de la zone d'activités d'AlbaSud.

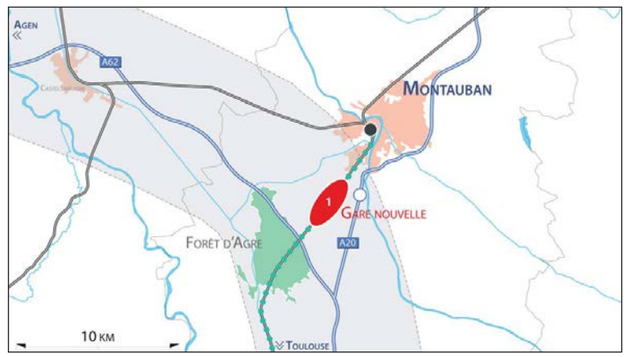
Dessertes d'Agen envisagées



OPTIONS DE DESSERTE :

- 1 — Gare actuelle d'Agen
- 2A — Gare nouvelle à proximité de l'échangeur avec l'A62
- 2B — Gare nouvelle à proximité de l'aire de service de l'A62 «Porte d'Aquitaine»
- 3 — Gare nouvelle au croisement de la voie ferrée Agen - Auch
- Fuseau GPSO (Débats Publics)
- Lignes ferrovaires actuelles

Option de desserte de Montauban confirmée



- FUSEAU GPSO (DÉBATS PUBLICS)
- GARE ACTUELLE DE MONTAUBAN VILLE-BOURBON
- 1 — OPTION DE DESSERTE : GARE NOUVELLE A L'INTERSECTION AVEC LA LIGNE EXISTANTE
- LIGNES FERROVIAIRES ACTUELLES
- LIAISON TER EXISTANTE ENTRE MONTAUBAN ET TOULOUSE

Mont-de-Marsan

À la suite du débat public Bordeaux-Espagne, RFF a acté la réalisation d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne pour desservir Mont-de-Marsan et, par conséquent, l'Est des Landes et l'Ouest du Gers.

Les études ont porté sur les services souhaités pour la gare nouvelle et sur son positionnement. Les membres du groupe de travail GT1 (Dessertes des agglomérations) puis du groupe de travail GT4 (Aménagement des territoires et développement local) et les élus, réunis en commission consultative, ont donné un avis favorable à la poursuite des études pour l'implantation de la gare nouvelle à proximité de la voie ferrée Mont-de-Marsan/Roquefort et de l'échangeur du Caloy de l'A65 à l'Est de Mont-de-Marsan. Cette localisation facilite l'accessibilité de la gare nouvelle et permet de l'adosser aux projets de développement de territoire sur ce secteur des Landes.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a retenu la création d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle au Nord-est de l'agglomération, à proximité de l'A65 et de l'échangeur du Caloy, permettant sa desserte routière depuis Mont-de-Marsan, complétée par une liaison TER avec la gare centre par la ligne Mont-de-Marsan/Roquefort afin d'assurer des correspondances TaGV ou SRGV/TER au sein de la gare nouvelle.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 confirme la proposition du comité de pilotage.

Dax

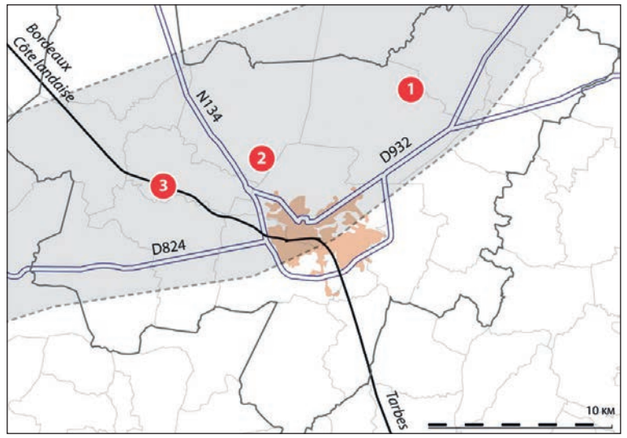
Pour la desserte de Dax, le débat public avait fait de la desserte par la gare existante l'hypothèse la plus probable, tout en signalant le besoin d'étudier la desserte par une gare nouvelle. La concertation et les études devaient donc répondre à un double questionnement :

- faut-il desservir Dax et ses environs par la seule gare actuelle ?
- faut-il envisager une desserte de Dax et de ses environs par la gare actuelle et par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle ? (Si oui, les études devraient aussi préciser les services et le positionnement de cette gare nouvelle.)

Les membres du GT 1 (dessertes des agglomérations), puis du GT 4 (aménagement des territoires et développement local) et les élus, réunis en commission consultative ont rappelé leur attachement à une desserte par la gare actuelle en cœur de ville avec des raccordements Nord et Sud entre la ligne nouvelle et la ligne existante, au plus près de l'agglomération de Dax.

Cet avis a été soumis au comité de pilotage du 17 septembre 2009 et adopté en rapprochant la localisation d'une « éventuelle » gare nouvelle à la localisation de la halte SRGV Côte landaise. Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a confirmé la desserte de Dax par la gare existante en cœur de ville. L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a retenu la proposition du comité de pilotage, en ces termes : *« La desserte de l'agglomération de Dax sera assurée par la gare existante en centre-ville. Pour le trafic de voyageurs, deux raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique seront réalisés au Sud de Laluque et au Nord des Mées. Un raccordement supplémentaire pour le trafic fret sera prévu au Nord de Dax afin de permettre aux trains de marchandises de rejoindre la ligne existante depuis la ligne nouvelle en évitant la traversée de l'agglomération ».*

Dessertes de Mont-de-Marsan envisagées



OPTIONS DE DESSERTE :

1. Gare nouvelle à l'Est de Mont-de-Marsan sur la commune de Saint-Avit
2. Gare nouvelle au Nord de Mont-de-Marsan à proximité de la N134
3. Gare nouvelle à l'Ouest de Mont-de-Marsan au croisement avec la ligne ferroviaire existante

Fuseau GPSO (Débats Publics)

Lignes ferrovaires actuelles

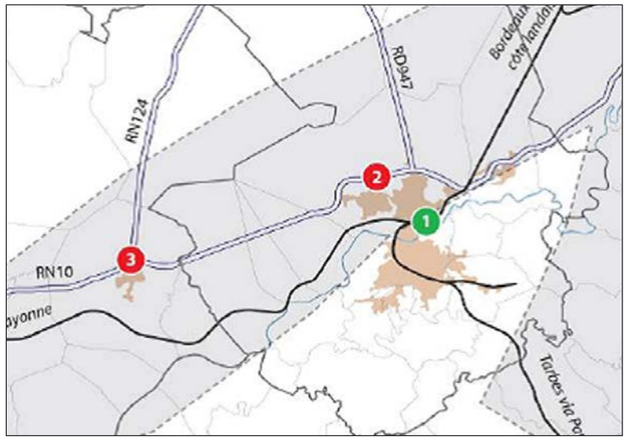
Bayonne

Pour la desserte de Bayonne, suite au débat public Bordeaux-Espagne, RFF a retenu que les gares existantes de l'agglomération de Bayonne et des villes de la côte basque jusqu'à Hendaye (soit Biarritz et Saint-Jean-de-Luz) continueraient à être desservies par des trains à grande vitesse nationaux. Cependant, vu l'orientation de la dynamique territoriale, et dans le but d'améliorer les conditions de desserte entre la France et l'Espagne, s'est posée la question de l'opportunité de disposer d'une gare nouvelle à proximité de l'agglomération Côte basque-Adour en plus de la gare existante de Bayonne.

Le questionnement était donc double :

- faut-il desservir Bayonne et ses environs par la seule gare actuelle ?

Dessertes de Dax envisagées



OPTIONS DE DESSERTE :

1. Gare actuelle de Dax
2. Gare nouvelle à Saint-Paul-lès-Dax à proximité de l'échangeur avec la D947
3. Gare nouvelle à Saint-Geours-de-Maremne à proximité de l'échangeur N10/N124

Fuseau GPSO (Débats Publics)

- faut-il envisager une desserte de Bayonne et de ses environs par la gare actuelle et par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle ? Si oui, les études devraient aussi préciser les services et le positionnement de cette gare nouvelle.

En août 2009, les élus et les participants du groupe de travail dédié à la desserte de Bayonne ont émis un avis favorable à une desserte par la gare actuelle avec un raccordement Nord au niveau du marais d'Orx, dans le Sud des Landes, et un raccordement Sud empruntant les lignes existantes Bayonne-Puyoô ou Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port. Cette option a été adoptée par le comité de pilotage du 17 septembre 2009.

Le comité de pilotage du 11 janvier 2010 a confirmé la desserte de Bayonne par la gare existante en conservant la possibilité d'inscrire une nouvelle gare sur le réseau existant à proximité de la gare cœur de ville à Bayonne, dans l'attente des résultats d'une étude complémentaire sur les capacités du plateau ferroviaire de la gare actuelle de Bayonne à absorber le trafic envisagé 20 à 30 ans après la mise en service du GPSO.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a complété la proposition du comité de pilotage, en ces termes : *« Les études conduites par RFF et les échanges avec les collectivités territoriales ont montré l'intérêt d'une desserte de Bayonne par la gare centre actuelle, tout en préservant la possibilité d'inscrire une nouvelle gare sur le réseau existant en centre-ville. Pour cette raison, nous retenons cette configuration comme solution de référence.*

4.4.10 Les apports de la concertation pour la définition de la desserte du Béarn et de la Bigorre

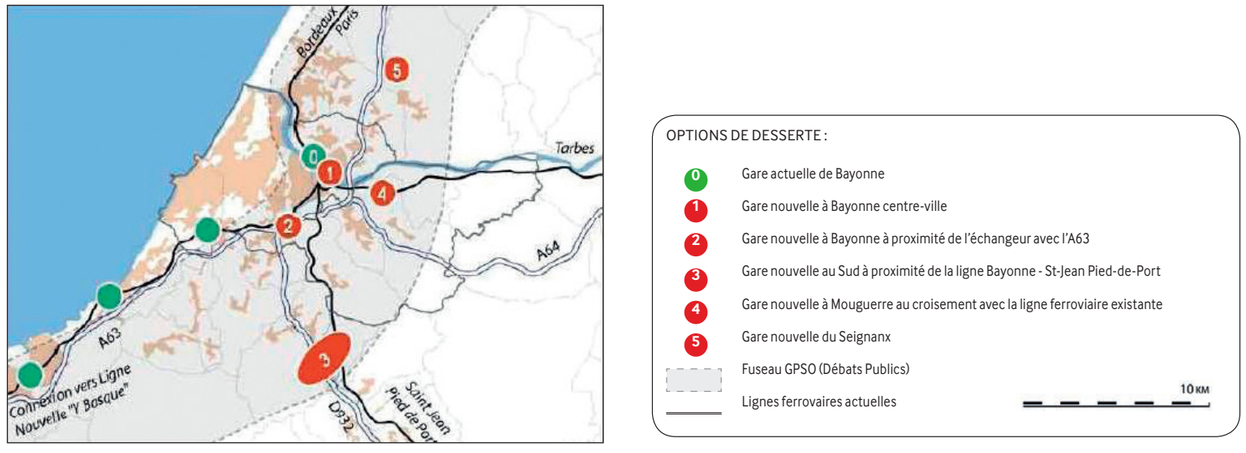
Compte tenu des scénarios proposés pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre par des prolongements de lignes nouvelles, le comité de pilotage du 17 septembre 2009 a décidé de réserver deux familles de possibilités de raccordements : à l'Est de Dax et au Nord-Est de Mont-de-Marsan. Cette décision a été confirmée par le comité de pilotage du GPSO (11 janvier 2010).

Le 13 juillet 2010, RFF a présenté 4 scénarios d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre au comité de pilotage de l'étude de cette liaison.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 précise que *« dans l'attente des conclusions du futur débat public relatif aux infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte du Béarn et de la Bigorre, les études relatives au GPSO intégreront des réservations à l'Est de Mont-de-Marsan et à l'Est de Dax afin de permettre, le cas échéant, la connexion avec la nouvelle infrastructure qui sera éventuellement retenue ».*

Dès lors, RFF a suspendu l'étude du raccordement initialement proposé lors du débat public en attente des conclusions d'un futur débat. En revanche, des réservations ont été intégrées dans les fonctionnalités du GPSO pour permettre de réaliser l'ensemble des options présentées.

Dessertes de Bayonne envisagées



4.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation

4.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux

Le collège des acteurs locaux s'est réuni les 23 octobre et 18 décembre 2009, puis le 11 mai 2010 pour exprimer son avis sur le déroulement de concertation conduite lors de l'étape 1.

Le 23 octobre 2009, il a validé le projet de charte de la concertation et a formulé un certain nombre de remarques afin d'améliorer le dispositif général et d'élargir le cadre de la concertation :

- apporter un soin particulier à la retranscription des débats ;
- aborder dans la mesure du possible les questions de financement, de capacité et de trafic ;
- renforcer le traitement des questions de foncier ;
- renforcer la prise en compte du travail des élus ;
- aborder le volet social du projet.

Le 18 décembre 2009, il s'est réuni pour donner un avis sur le bilan de la concertation de l'étape 1. Chaque famille d'acteurs a globalement exprimé un avis positif sur le déroulement de la concertation et a fait les suggestions suivantes :

- argumenter davantage et mieux le GPSO et renforcer la justification des lignes nouvelles ;
- compléter et améliorer l'information sur les sujets TER, fret… afin de rendre plus lisible l'approche globale du GPSO auprès des bassins concernés, comme le Gers par exemple, auprès des syndicats professionnels (viticulteurs, sylviculteurs…) ;
- développer la communication vers les citoyens et accentuer l'effort auprès des riverains concernés ;
- s'appuyer sur les outils de communication des collectivités, en particulier les bulletins municipaux ;
- intégrer les organisations syndicales à la démarche de concertation.

Le 11 mai 2010, le collège a validé les évolutions de la charte de la concertation et a conduit aux suggestions suivantes :

- maintenir la concertation de proximité, qui a donné satisfaction ;
- aborder la question de l'équilibre économique du GPSO ;
- expliquer la méthode d'élaboration du bilan socio-économique du GPSO ;
- intégrer l'avis du public ;
- rendre publiques des prévisions de trafic actualisées ;
- clarifier le coût du projet et les retombées attendues ;
- mieux argumenter la justification du GPSO.

4.5.2 Les garants de la concertation

Comme cela est décrit dans leur mission, les garants peuvent participer, en fonction de leur appréciation, aux réunions de concertation. En 2009, ils ont assisté à 28 réunions. Ils ont été saisis par les acteurs et le public sur les thématiques suivantes :

- absence de validation des « relevés de conclusions » par les participants aux groupes de travail ;
- inquiétude des propriétaires de maison au sujet du tracé de la nouvelle voie ;
- peu de démocratie participative dans la procédure de concertation ;
- nécessité de préserver des terrains AOC ;
- localisation de nouvelles gares ;
- demande de participation à la concertation, d'organisations et d'élus hors périmètre d'études ;
- conclusions tendancieuses d'études demandées par RFF ;
- nécessité de préserver les sites abritant des espèces protégées.

En décembre 2009, ils ont établi un compte-rendu décrivant en particulier leurs actions et leurs suggestions (en annexe du présent document). Ils ont également exprimé leur avis sur le bilan de la concertation réalisé par RFF. Les garants ont présenté une synthèse de ce compte-rendu aux membres du collège des acteurs locaux du 18 décembre 2009, puis au comité de pilotage de janvier 2010.

Les trois garants ont fait part à RFF de plusieurs suggestions, et en particulier sur les parties organisation et méthode :

- diffusion plus rapide de comptes rendus des réunions de concertation *: « Il serait indispensable de veiller à réduire drastiquement le délai de diffusion des comptes rendus synthétiques des diverses réunions. De manière plus générale, le site GPSO aussi bien documenté fut-il à sa création, doit, pour continuer d'être attractif, être très régulièrement mis à jour dans les plus brefs délais » ;*
- ouverture des instances de concertation à un plus grand nombre d'acteurs : *« Ne serait-il pas souhaitable de faire participer les professionnels du fret (logisticiens, chargeurs, transporteurs) qui ne paraissent pas figurer dans l'organigramme de la procédure de concertation ? » ;*
- espacement plus important entre chaque séquence de groupe de travail pour garantir la prise en compte des informations délivrées lors des réunions précédentes : *« Ne serait-il pas souhaitable d'espacer de 6 semaines les réunions des groupes de travail afin de pouvoir intégrer convenablement pour la séquence suivante les informations délivrées lors de la précédente ? » ;*
- intégration de dispositifs de visualisation des informations : *« Pour améliorer la compréhension paysagère des fuseaux puis du tracé, il serait pédagogiquement très utile de visualiser les diverses couches d'information géographique (topographie, patrimoine naturel, culturel, cadastre, photographies aériennes) en trois dimensions ».*

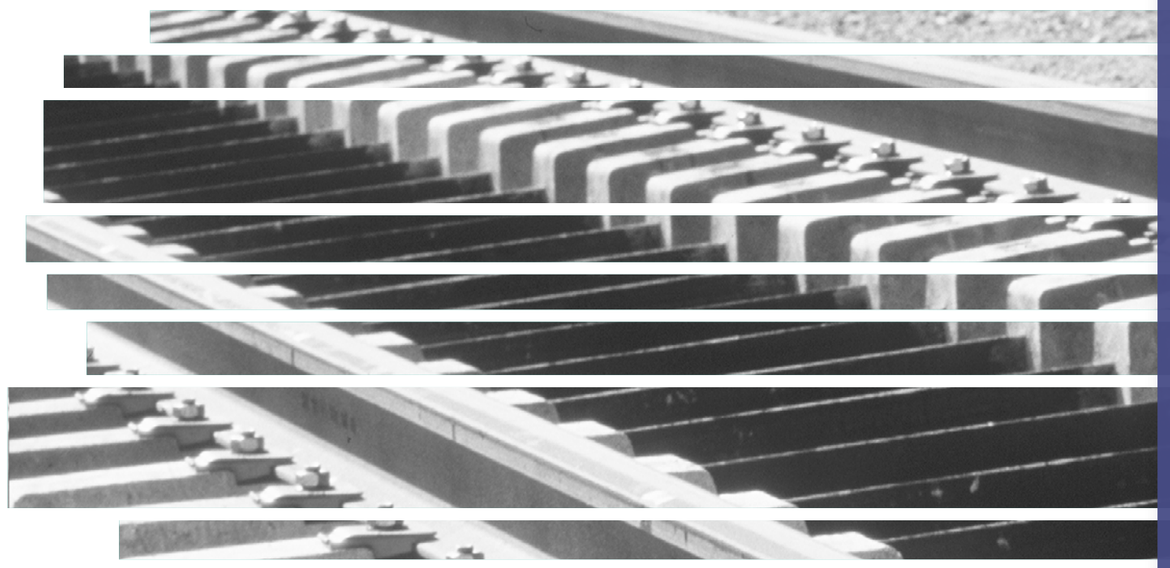
Ces suggestions ont été intégrées par RFF lors de l'étape 2.

J.-M. Uhaldeborde en réunion de concertation en Gironde



chapitre 5

L'ÉTAPE 2 (2010-2011) : LA CONCERTATION POUR DÉFINIR UN TRACÉ OPTIMISÉ ET UN PROJET D'AMÉNAGEMENT DES GARES



Chiffres-clés de la concertation en étape 2

- **18** mois de concertation
- **148** communes concernées
- **6** Commissions consultatives, avec 39 réunions
- **24** Groupes de travail thématiques et géographiques sur **6** thématiques, avec 114 réunions
- Au total **155** réunions de concertation (avec le collège),
  avec plus de **500** réunions de proximité
- Présence des garants à une cinquantaine de réunions
- **16** semaines de consultation du public en 4 temps sur le tracé et 1 temps sur les **11** gares et haltes inscrites au programme du GPSO, dont 3 concertations réglementaires.

Pour plus de détails sur le déroulement de la concertation en étape 2, il convient de se reporter au « Bilan de la concertation de l'étape 2 » sur le site Internet dédié www.gpso.fr

5.1 Du fuseau de 1 000 mètres au tracé optimisé

L'étape 2 avait pour objectif de passer d'un fuseau de 1 000 mètres à un tracé avec ses spécificités techniques, comme le profil en long (hauteur de la ligne par rapport au niveau du sol : déblai ou remblai), le tracé en plan et les principes de rétablissement de voiries. Elle concernait le territoire de 148 communes correspondant au fuseau retenu en fin d'étape 1, soit une population de plus de 600 000 habitants.

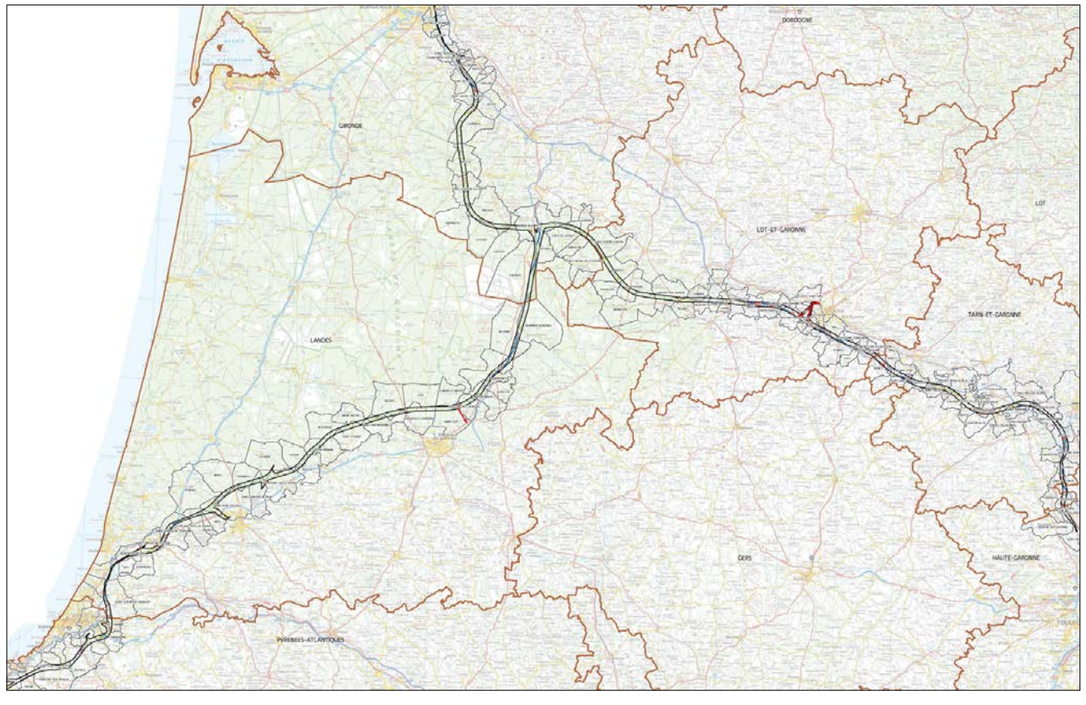
Initialement prévue sur 12 mois, l'étape 2 a finalement duré 18 mois, afin de conduire les études complémentaires demandées par les acteurs de la concertation. L'écoute et la prise en considération de ces demandes dans les études ont permis d'aboutir au tracé validé par le comité de pilotage du 9 janvier 2012 et proposé à la décision du ministre.

La concertation et les études ont été structurées en quatre temps forts :

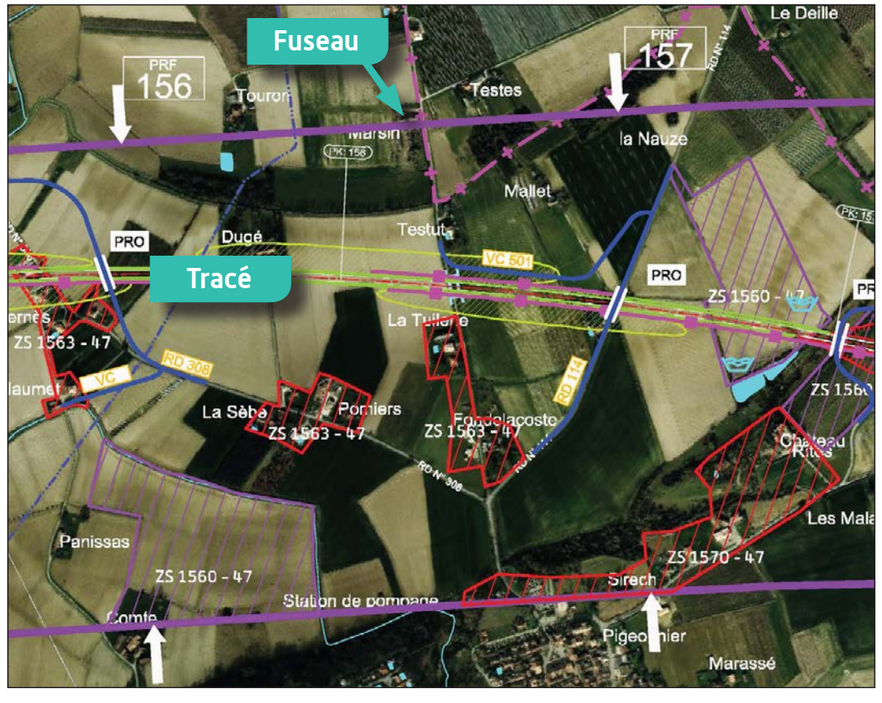
- **temps 1 (juin à sept. 2010) :** la définition des zones sensibles, c'est-à-dire déterminer les zones sensibles à préserver au sein du fuseau et expliquer la méthode de conception avant de concevoir la première hypothèse de tracé ;
- **temps 2 (sept. 2010 à janvier 2011) :** la conception des hypothèses de tracé et la sélection des hypothèses les plus pertinentes afin de les comparer ;
- **temps 3 (févr. à juin 2011) :** la comparaison des hypothèses et la sélection d'un tracé à approfondir ;
- **temps 4 (juil. 2011 à janv.2012) :** la mise au point d'un tracé à optimiser et ses mesures d'insertion sur le territoire à soumettre au ministère chargé des Transports.

L'étape 2 avait également pour objectifs de définir le programme d'aménagement des gares en lien avec les projets de développement économique et/ou d'aménagement du territoire, ainsi que le programme fonctionnel des lignes existantes. C'est pourquoi de nouveaux groupes de travail spécifiques GT8 « Gares et dynamiques territoriales » et GT10 « Aménagement des lignes existantes » ont été créés, et particulièrement sur la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

2010 : Fuseau de 1 000 mètres



2011 : Tracé et mesures d'insertion



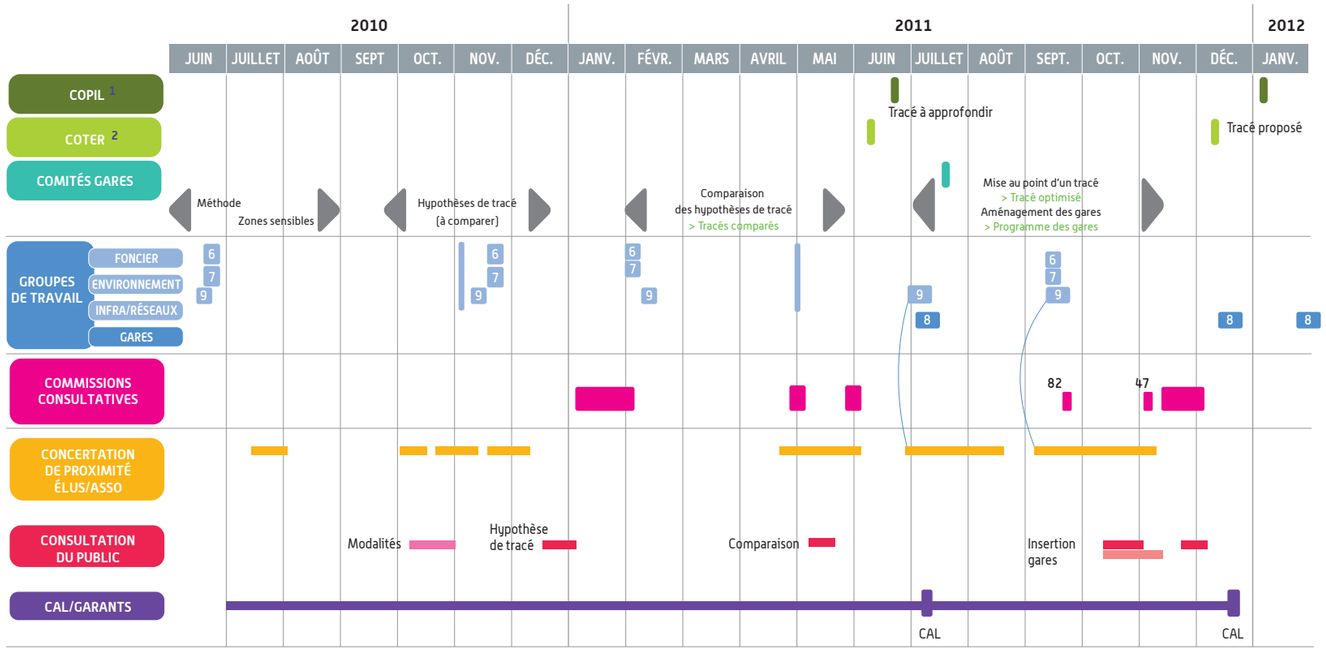
5.2 La conduite de la concertation

La complémentarité entre concertation et études demeure le principe central de la démarche de RFF.

En se fondant sur ses échanges avec les membres des différentes instances de concertation, avec les garants de la concertation du GPSO, et avec la CNDP, RFF a fait évoluer pour l'étape 2 le dispositif de concertation de la manière suivante :

- **une adaptation du processus,** notamment du rythme des réunions (plus espacées dans le temps), des thématiques différentes des groupes de travail et de l'organisation des instances de concertation (séquences de concertation plus longues pour permettre l'expression et la prise en considération optimales des contributions et avis) ;
- **un renforcement de la participation du public** (groupes de travail avec les associations et consultation des habitants) par un dispositif à la fois continu, progressif et accessible à tous ;
- une intensification de la **concertation de proximité** avec les acteurs des territoires inscrits dans le fuseau de 1 000 mètres ;
- la création de **comités gares** pour préparer les décisions du comité de pilotage sur le sujet des gares ;
- **l'optimisation de la diffusion de l'information :** diffusion de supports de concertation synthétiques, tout en assurant une argumentation suffisante, présentation plus visuelle du résultat des études sous forme de cartes, tableaux, schémas, etc. ;
- la réalisation de cartes sur des photos aériennes récentes (dits orthophotoplans) ainsi que des **visualisations animées 3D** de toutes les hypothèses de tracé (c'était une première pour RFF à ce stade des études et à l'échelle de ce projet).

L'ensemble des instances de concertation et de gouvernance ont été mis en œuvre tout au long de l'étape 2



1) *COPIL : comité de pilotage*

2) *COTER : comité territorial*

3) *CAL : collège des acteurs locaux*

Les films d'animation 3D des hypothèses de tracé



Dans le cadre de l'étape 2 pour la recherche du meilleur tracé à l'intérieur du fuseau de 1 000 mètres, RFF a réalisé des films d'animation 3D (en trois dimensions) pour les hypothèses de tracé sur les six départements. Ces films ont permis de mieux s'approprier le projet, ses caractéristiques et son intégration dans le territoire. Ils ont permis au public de prendre connaissance d'une grande majorité d'hypothèses de tracé étudiées, au même titre que les participants aux groupes de travail et aux commissions consultatives. Pour une large diffusion, ils ont été mis en ligne sur le site Internet dédié www.gpso.fr au fur et à mesure de l'avancée des études du GPSO :

- janvier 2011 : hypothèses de tracé proposées à la concertation ;
- avril 2011 : hypothèses de tracé après comparaison ;
- juin 2011 : hypothèses de tracé à approfondir retenues par le comité de pilotage.

La mise en ligne de ces films sur le site Internet dédié a été relayée dans la presse régionale.

En étape 1, ce type de support avait été mobilisé pour la médiation Sud Landes / frontière franco-espagnole ; il a par la suite été généralisé sur l'ensemble du GPSO.

5.2.1 Les commissions consultatives

En étape 2, les commissions sont passées de 10 à 6, soit une par département. Il y a eu trois sessions principales de commissions au cours de l'étape 2. La première a été organisée en janvier 2011, afin de présenter aux élus les hypothèses de tracé à comparer, la dernière a eu lieu en décembre 2011 afin de recueillir l'avis des élus et organismes publics sur le tracé optimisé et les mesures d'insertion associées.

La concertation a fait l'objet de **39 réunions de commissions consultatives.** Le taux de participation a été identique à celui de l'étape 1.

5.2.2 Les groupes de travail thématiques

Les groupes de travail ont été adaptés aux objectifs de cette nouvelle étape :

- GT6 Enjeux fonciers et patrimoniaux, groupe identique à celui de l'étape 1
- GT7 Environnement, remplaçant le GT5 Aménagement du territoire de l'étape 1
- **GT8 Gares et dynamiques territoriales**
- **GT9 Infrastructures linéaires et réseaux**
- **GT10 Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye**
- **GT11 Opérateurs et utilisateurs**

Nouveaux groupes

Il y a eu au total **24 groupes de travail différents sur 6 thématiques** selon la répartition géographique suivante :

- 5 GT6, pour la Gironde, le Lot-et-Garonne, les Landes, le Tarn-et-Garonne/Haute-Garonne et le Pays basque ;
- 5 GT7 pour la Gironde, le Lot-et-Garonne, les Landes, le Tarn-et-Garonne/Haute-Garonne et le Pays basque ;
- 6 GT8 pour les gares d'Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Bayonne, Dax/halte côte Landaise, et la halte Sud Gironde ;
- 5 GT9 pour la Gironde, le Lot-et-Garonne, les Landes, le Tarn-et-Garonne/Haute-Garonne et le Pays basque ;
- 1 GT10 pour l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye ;
- 2 GT11 pour le fret et les voyageurs[1].

Pour la seule étape 2, RFF a organisé **114 réunions des groupes de travail.** Ce nombre élevé s'explique notamment par le séquençage en quatre étapes du processus d'élaboration du tracé.

Le taux de participation a été de 30 % en moyenne, avec la plus forte participation observée en GT9 sur les rétablissements des voiries et réseaux.

Les groupes de travail GT6 sur le foncier et GT7 sur l'environnement ont poursuivi leur activité afin d'approfondir ces thématiques sur l'étape suivante. D'autres groupes de travail ont vu le jour, comme le sujet des gares et haltes ferroviaires et celui des rétablissements des infrastructures linéaires et réseaux.

Pour les premiers (GT8), les objectifs étaient d'engager la réflexion sur la dynamique des quartiers de gare/halte, comme le proposait en mars 2009 Fabienne Keller dans son rapport sur « la gare contemporaine » et de suciter des réflexions sur les questions de multimodalité.

Pour les seconds (GT9), les objectifs étaient de mesurer les enjeux de rétablissements de voiries et réseaux interceptés et d'aborder la problématique de l'alimentation électrique et d'en mesurer les incidences.



5.2.3 La concertation de proximité

La concertation de proximité a été pérennisée et renforcée lors de l'étape 2 en complément des autres instances, avec plus de 500 réunions. Cette concertation traite de sujets très localisés, de thèmes particuliers ou de problématiques ne concernant qu'un nombre réduit d'acteurs, tout en garantissant le respect des enjeux globaux du GPSO.

En complément des rencontres régulières et continues, RFF a organisé deux sessions particulières :

- la première a eu lieu de juin à fin juillet 2010, à l'échelle intercommunale, avec trois objectifs :
  - présenter le fuseau retenu par le comité de pilotage au sein duquel les hypothèses de tracé ont été recherchées ;
  - présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO suite au comité de pilotage du 31 mai 2010 ;
  - exposer les principes d'élaboration du tracé, la méthode et son calendrier ;
- la seconde a eu lieu de mi-novembre à mi-décembre 2010, avec deux objectifs :
  - recueillir leurs remarques sur les hypothèses de tracé présentées quelques semaines auparavant ;
  - présenter les nouvelles hypothèses sollicitées au cours de la première série de réunions.

1) *Compte tenu des enjeux de concurrence, la concertation dans les GT11 avec les exploitants ferroviaires publics et privés ainsi que les autorités organisatrices de transport ferroviaire a été conduite sous forme de réunions bilatérales.*

5.2.4 La concertation avec les représentants associatifs départementaux

Animées à l'échelon départemental avec les représentants des associations de protection de l'environnement et de collectifs de riverains, ces réunions avaient pour objectif de présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 et le fuseau validé par le comité de pilotage du 31 mai 2010, puis approuvé par la décision ministérielle du 27 septembre 2010.

Synthèse des réunions de concertation pour l'étape 2

Période de concertation	Nombre de réunions
Temps 1 juin à sept. 2010	18 réunions des groupes de travail GT 6, 7 et 9 1 rencontre avec chaque instance intercommunale (concertation de proximité) 1 rencontre avec les représentants associatifs départementaux
Temps 2 sept. 2010 à janvier 2011	10 réunions de commission consultative 24 réunions des groupes de travail GT 6, 7 et 9 2 rencontres avec chaque instance intercommunale (concertation de proximité) 1 rencontre avec les représentants associatifs départementaux
Temps 3 févr. à juin 2011	15 réunions de commission consultative 24 réunions des groupes de travail GT 6, 7 et 9 1 réunion du collège des acteurs locaux 2 rencontres avec chaque instance intercommunale (concertation de proximité) 1 rencontre avec les représentants associatifs départementaux
Temps 4 juillet 2011 à février 2012	14 réunions de commission consultative 48 réunions des groupes de travail GT 6, 7, 8, 9 et 10 1 réunion du collège des acteurs locaux 2 rencontres avec chaque instance intercommunale (concertation de proximité) 1 rencontre avec les représentants associatifs départementaux

1) *Temps décalé sur novembre dans les Pyrénées-Atlantiques pour prendre en compte les apports de la concertation bilatérale avec les élus menée par le Sous-préfet de Bayonne.*

5.2.5 Les consultations menées par les Préfets de région

Conformément à la décision du comité de pilotage du 23 juin 2011, les deux Préfets de région ont procédé à une consultation officielle relative à la fin de la deuxième étape des études.

Cette consultation, effectuée en plusieurs fois, a concerné :

- les collectivités membres des commissions consultatives :
  - en Aquitaine, avec un premier envoi en juillet pour la Gironde, les Landes et le Lot-et-Garonne, puis un second en septembre 2011 pour les Pyrénées-Atlantiques,
  - en Midi-Pyrénées, avec un envoi en juillet 2011 pour le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne ;
- les parlementaires, acteurs socio-économiques, associations, services et établissements publics de l'État.

Le résultat de ces consultations est venu nourrir les réflexions sur la poursuite de la mise au point du projet en fin d'étape 2, ainsi que les prises de position de l'État lors du comité de pilotage du 9 janvier 2012.

5.2.6 La consultation du public

La consultation du public a été un moment clé de l'étape 2. À l'initiative de RFF, elle a permis à chacun de prendre connaissance des enjeux du projet, et d'apporter des informations utiles pour la meilleure conception et insertion du GPSO dans son environnement.

Elle a porté sur les deux thèmes majeurs de la concertation et des études de l'étape 2 : **le tracé et les gares, et en particulier les deux haltes SRGV, nouvelle fonctionnalité postérieure au débat public Bordeaux-Espagne.**

Période de la consultation	Objectifs
4 au 30 octobre 2010	**1er temps** de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation et les thématiques souhaitées
20 décembre 2010 au 8 janvier 2011	Après présentation des hypothèses de tracé dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, **2ème temps** de consultation du public sur ces hypothèses
9 au 21 mai 2011	Après présentation des tracés comparés dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, **3ème temps** de consultation du public sur ces tracés
10 au 29 octobre 2011 et 21 novembre au 3 décembre 2011[1]	Après présentation du tracé proposé dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, **4ème temps** de consultation du public sur ce tracé avec ses mesures d'insertion envisagées

LA CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE TRACÉ

Cette consultation continue du public a été organisée en lien avec les sessions des commissions consultatives et des groupes de travail. Chaque temps de consultation a fait l'objet en préalable d'une importante campagne d'information

Afin de favoriser la plus grande mobilisation possible, RFF a privilégié la proximité des habitants.

Un totem (ou présentoir) GPSO a été installé dans le hall d'accueil des mairies des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres (sous réserve de l'accord du maire), des collectivités territoriales et partenaires de RFF, et dans les locaux des services de l'État (Préfectures, DREAL, Directions départementales des territoires DDT). **Plus de 160 lieux de consultation** proposaient ainsi au public l'ensemble de l'information nécessaire à la compréhension de l'avancée du projet (brochures d'information, cartes détaillées à grande échelle regroupant l'ensemble des données environnementales, esquisses de tracés...).

La majorité des communes du GPSO a accepté le dispositif de consultation, à l'exception de 14 communes des Pyrénées-Atlantiques. Les habitants avaient néanmoins la possibilité de participer dans les points de consultation suivants : mairies de Bayonne et d'Arcangues, Préfecture à Pau et Bayonne, DDTM à Pau et Anglet, siège de la communauté d'agglomération Côte basque Adour et Conseil général à Pau. De nombreux riverains ont contacté directement RFF (mails, téléphones ou questions sur le site dédié gpso.fr) pour obtenir des informations sur l'état d'avancement du projet et son insertion au sein du territoire.

Côté participation, des bulletins-réponses et des enveloppes préaffranchies ont été mis à la disposition des habitants dans ces totems GPSO pour favoriser leur participation. Il était également possible de participer par voie dématérialisée, rubrique « Consultation du public » du site www.gpso.fr,

Chaque temps de consultation a fait l'objet d'une annonce préalable dans la presse, avec un encart sur les journaux de Sud-Ouest, la Dépêche du Midi et Le Journal du Pays basque, une semaine avant.

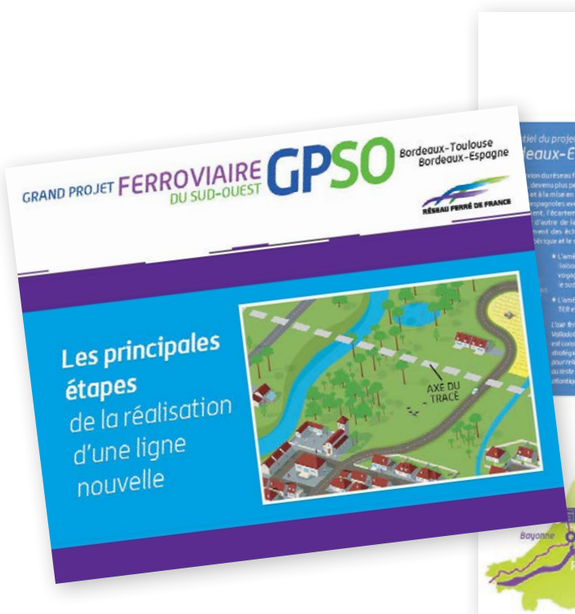
À chaque temps de consultation, le totem GPSO proposait les documents d'information et de participation suivants :

- « L'essentiel à retenir » sur le GPSO et des fiches thématiques ;
- une plaquette de présentation de la consultation (mode d'emploi) ;
- les cahiers de cartes en fonction de l'avancée du projet, chaque cahier étant accompagné d'un guide de lecture permettant au public de s'approprier son contenu et donnant les éléments pour répondre aux questions posées sur les bulletins-réponses ;
- des bulletins-réponses avec enveloppes (dispensées d'affranchissement).

Ces documents étaient et sont toujours consultables et téléchargeables sur le site www.gpso.fr. Pour la consultation, les internautes pouvaient directement participer sur le site, rubrique *Consultation du public*.

Totem GPSO installé dans les mairies ou collectivités







Les modalités et les enseignements pour chaque temps de consultation

Pour chaque temps de consultation, un bilan détaillé a été établi et est en ligne sur www.gpso.fr.

Premier temps de consultation sur les modalités et les thématiques souhaitées par les habitants

Avant de demander au public de se prononcer sur les sujets de fond, RFF a engagé dès octobre 2010 ce premier temps en liaison avec les garants de la concertation. Il a permis d'ajuster le dispositif aux besoins exprimés pour les trois temps suivants.

Les questions posées :

- Que pensez-vous du dispositif de consultation du public mis en place : lieux, calendrier… ?
- Y a-t-il des thèmes sur lesquels vous souhaiteriez être particulièrement informés et consultés : gares, services aux voyageurs… ?
- Que pensez-vous des brochures d'information mises à disposition : traitement de l'information, clarté, forme… ?
- Avez-vous des suggestions pour améliorer ce dispositif de consultation ?



Le dispositif d'information et de consultation : Il y a eu une large adhésion des communes à la démarche de consultation, à l'exception des communes de trois communautés de communes du Pays basque (sauf Arcangues). Plus de 130 d'entre elles (soit 86 % des communes intégrés au fuseau de 1 000 mètres) ont accepté d'accueillir un totem GPSO dans leur mairie. Quatre communes ne faisant pas partie du fuseau ont reçu un totem GPSO, à leur demande ou sur proposition de RFF : Dax et Mont-de-Marsan (Landes), Agen (Lot-et-Garonne) et Montech (Tarn-et-Garonne).

La participation : 281 avis ont été adressés à RFF, 243 avis ont été pris en considération et 38 avis ont été jugés nuls car ils n'avaient aucun lien avec la consultation du public ni avec le projet : demandes de dons, tracts, enveloppes vides… Ce fut dans les Landes que l'on compte le plus grand nombre d'avis, avec plus de 30 %. 60,5 % des avis ont été envoyés par courrier postal contre 39,5 % par courrier électronique



Le bilan a porté sur 243 avis, dont 154 répondaient à au moins une des questions posées sur le dispositif de consultation à proprement parler. De ces avis, il ressort que :

- 13,8 % portaient sur l'opportunité de réunions publiques organisées par RFF ;
- 13,6 % mentionnaient les gares comme thèmes d'information ou de consultation à organiser ;
- 8 % jugeaient le délai de consultation (3 semaines) trop court ou le dispositif d'annonce insuffisant ;
- 6,4 % exprimaient une difficulté à participer à une consultation sans connaître le tracé ;
- 5 % portaient sur la manière dont les avis exprimés seront pris en considération, en particulier dans le choix final des tracés.
- 3,2 % ont fait part de difficultés lors de la saisie de l'avis en ligne.

Les remarques formulées par les participants ont permis d'apporter des modifications sur les modalités de consultation et d'information. RFF a décidé :

- de renforcer le dispositif d'information destiné à annoncer la consultation, y compris en proposant aux mairies et autres partenaires de relayer l'information dans leurs supports de communication ;
- de maintenir une consultation sur une période de 3 semaines mais de l'organiser à cheval sur les vacances de Noël, du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011, les personnes étant généralement plus disponibles à cette période de l'année pour consulter les documents et donner leur avis. Ce choix permet également à celles qui viendraient en vacances dans la région de participer à cette consultation ;
- d'insister sur l'opportunité proposée aux habitants de participer à l'élaboration du projet en amont du choix du tracé ;
- de communiquer dans un délai court sur les sujets relatifs aux gares ;
- de mettre à disposition les fiches pédagogiques sur les problématiques d'acquisition dans les totems ;
- de continuer à participer aux réunions publiques à la demande des collectivités les organisant, considérant l'importance du dispositif de concertation avec les institutions et les associations mis en place.

Deuxième temps de consultation sur les hypothèses de tracé proposées par RFF

L'objectif était de recueillir l'avis du public sur les propositions de RFF mais également sur celles proposées par les groupes de travail ou lors des réunions de proximité avec les élus (avec un niveau de définition moindre). La consultation devait permettre de valider ces hypothèses, d'en rajouter de nouvelles selon d'autres options ou combinaisons, ou d'en éliminer certaines. Les modalités de mise en œuvre étaient similaires au 1er temps de consultation.

Les questions posées :

- d'après vous, la liste des principaux enjeux environnementaux identifiés est-elle complète sur votre territoire ?
- d'après vous, la liste des objectifs recherchés pour la conception des hypothèses de tracé est-elle complète sur votre territoire ?
- d'après vous, y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau sur votre territoire ?



Le dispositif d'information et de consultation : toutes les communes ont accepté le dispositif, à l'exception des Pyrénées-Atlantiques où seules 2 communes sur les 16 concernées par le projet ont accepté d'accueillir le dispositif de consultation. Au total, 141 communes (soit 90 % des communes présentes dans le fuseau de 1 000 mètres) ont accepté d'organiser ce 2ème temps de consultation dans leur mairie. En Haute-Garonne, 5 communes ont été ajoutées au dispositif car elles sont concernées par l'étude de la variante de tracé entre Campsas et le Nord de Toulouse : Saint-Sauveur, Bruguières, Lespinasse, Bouloc et Villeneuve-les-Bouloc. Dans les Landes et le Lot-et-Garonne, Dax, Mont-de-Marsan et Agen ont participé à la consultation ; ces communes sont concernées par des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant.

La réponse aux questions nécessitant de bien appréhender les hypothèses de tracé, des fiches descriptives des hypothèses de tracé ont été réunies dans un cahier des hypothèses, à l'échelle des communautés de communes ou communautés d'agglomération.

Ces fiches présentaient notamment les enjeux pris en compte et les objectifs visés lors de la conception de chaque hypothèse.

La participation : 3 581 avis ont été reçus par RFF. 285 avis n'ont pas été retenus (sans lien direct avec l'objet de la consultation). 54 % des avis ont été envoyés par courrier postal contre 46 % par courrier électronique.

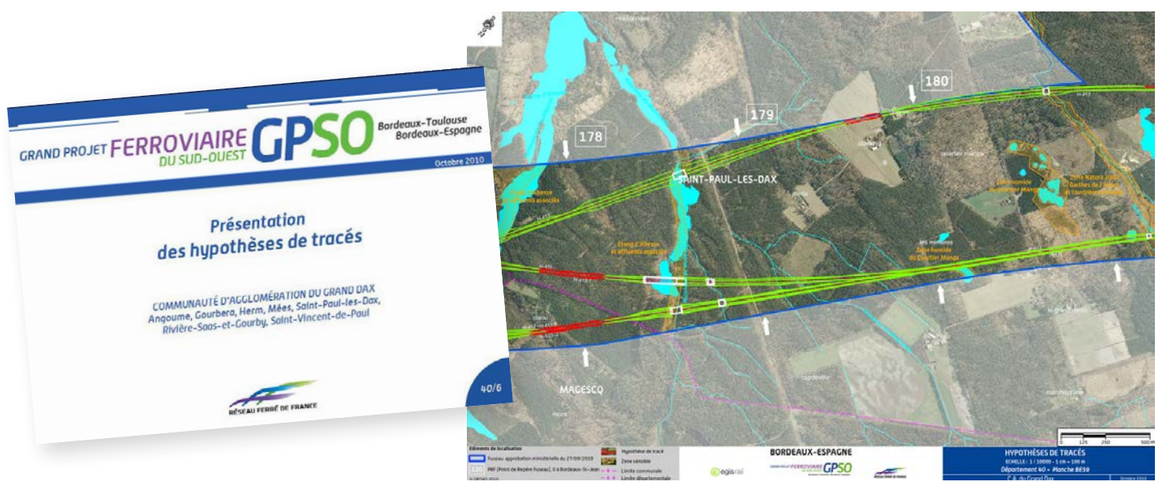
Le bilan a porté sur 3 296 avis, soit une augmentation très significative du nombre d'avis par rapport au 1er temps de consultation. Le plus grand nombre d'avis provenait des Pyrénées-Atlantiques, avec 44 % des avis exprimés (soit 1 454 avis).

Un total de 2 056 « avis identiques » ont été recensé, soit 62,4 % des avis pris en compte. Les « avis identiques » sont des avis exprimés par différentes personnes mais présentant exactement le même contenu. Ces avis multiples sont le résultat d'une mobilisation des associations autour du projet. Des associations de riverains ont également adressé à RFF des pétitions pour faire part de leurs inquiétudes quant à l'impact des lignes nouvelles sur l'environnement, notamment sur les milieux humain et naturel. 8 pétitions différentes ont été remises à RFF.

Dans ces contributions, les habitants des territoires concernés étaient invités à se prononcer sur les hypothèses de tracé, et éventuellement à proposer de nouvelles hypothèses. S'ils n'ont pas proposé de nouvelle hypothèse (nouveau tracé d'un bout à l'autre du secteur), ils ont en revanche formulé des variantes des hypothèses de tracé, localisées sur des points précis.

En voici quelques exemples :

- certains ont fait part de leur connaissance des territoires en précisant les enjeux à respecter et à éviter au maximum, au titre des sites emblématiques ou patrimoniaux : vestiges archéologiques à Saint-Michel de Rieufret, à Xaintrailles ou à Saint-Rustice, châteaux de Pompignan ou de Layrac… ; de la faune caractéristique de la région : salamandres en Gironde, migrateurs amphihalins à Saint-Pée sur Nivelle, écosystèmes aquatiques à Lacourt-Saint-Pierre… de façon générale, une faune importante pour laquelle il sera nécessaire de rétablir les passages ;
- d'autres ont exprimé leur inquiétude par rapport au risque d'inondation (en particulier dans la Vallée de la Garonne) ou à celui de mouvement de terrain (comme à Pompignan) ;
- d'autres encore ont demandé que le tracé retenu soit celui qui concerne le moins d'habitations, celui qui coupe le moins possible d'exploitations agricoles et qu'un traitement optimal des nuisances soit recherché : protections phoniques esthétiques, ouvrages d'art (viaduc en particulier) le moins haut possible, nécessité ou non de franchir la Garonne à hauteur de Boé…



Troisième temps de consultation sur les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de tracé

L'objectif était de recueillir, par secteur, l'avis du public sur les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de tracé et sur la préconisation de RFF d'étudier par la suite l'une de ces hypothèses de tracé. Pour ce temps important de la démarche, RFF a ainsi permis aux habitants de donner leur avis sur le choix du futur tracé. Les modalités de mise en œuvre sont similaires aux premiers temps de consultation.

Les questions posées : 3 questions ont été posées aux participants à cette consultation, elles sont précédées d'un propos essentiel précisant la place de la préconisation dans les temps de concertation : *« Au terme de l'analyse comparative tous domaines confondus et dans l'attente des apports de la consultation et de la concertation avec les élus, RFF considère que l'hypothèse de tracé Hxxx est la plus favorable pour le secteur XXX. ».*

- Etes-vous d'accord avec cette analyse ?
- Si non pour vous, quelle est l'hypothèse la plus favorable ?
- Pour quels motifs : environnementaux, fonctionnels, économiques ?

Le dispositif d'information et de consultation : pour répondre à ces questions, une compréhension des résultats de l'analyse comparative était indispensable. Les dossiers de comparaison et leurs annexes garantissaient un accès exhaustif aux données d'études. L'exhaustivité et la technicité de ces informations ont conduit à produire des dossiers « complexes », mais ces dossiers reflètent bien la complexité d'un travail de comparaison objectivement et sans a priori.

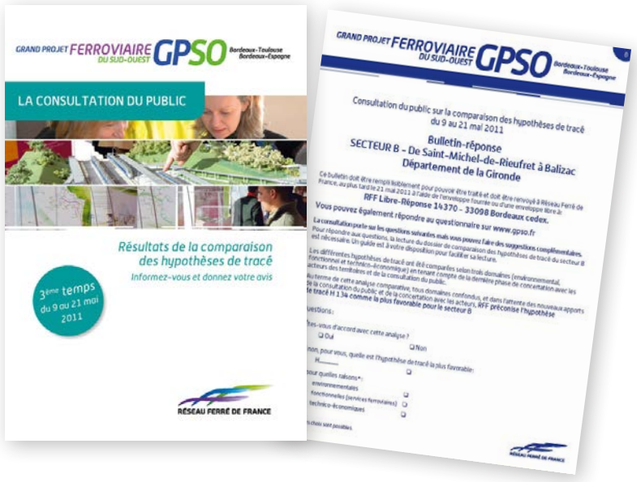
Un guide de lecture a été rédigé afin de permettre au lecteur de « décoder » les informations délivrées à chaque page du dossier et de suivre les étapes de la comparaison des hypothèses.

La participation : 6 937 avis ont été adressés à RFF. 336 avis ayant été jugés nuls, ce sont 6 601 avis qui ont été analysés. 87 % des avis étaient similaires et principalement localisés dans les Pyrénées-Atlantiques. Ils exprimaient la même position de refus de nouvelles lignes au profit d'un aménagement des lignes existantes. 13 % environ des avis (soit 812 avis) ont porté sur l'objet de la consultation, dont 61 % ont été adressés par voie électronique.

Ces participants nous ont fait part de remarques constructives, ce qui a permis d'enrichir de manière efficace les études sur le tracé :

- 23 % sont d'accord avec l'analyse de RFF et avec sa préconisation d'hypothèse de tracé à approfondir ;
- 77 % ont fait des remarques et propositions sur l'hypothèse de tracé préconisée par RFF : 33 % proposent des ajustements de l'hypothèse préconisée ou préfèrent une autre hypothèse de tracé étudiée mais non préconisée par RFF, 67 % remettent en question l'hypothèse préconisée par RFF (les mesures d'insertion en particulier) ou font de nouvelles propositions (longer les infrastructures existantes...).

Toutes les demandes d'ajustement concernant l'hypothèse de tracé à approfondir retenue par le comité de pilotage du 23 juin 2011 contribuent à son optimisation.





Quatrième temps de consultation sur le tracé proposé et ses mesures d'insertion envisagées

Les modalités logistiques et pratiques ont été similaires aux autres temps de consultation, cependant elles ont varié suivant les départements. Ainsi le calendrier a été le suivant :

- du 10 au 29 octobre 2011 dans les départements de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne ;
- du 21 novembre au 3 décembre 2011 dans les Pyrénées-Atlantiques.

Les questions posées étaient les suivantes :

- Que pensez-vous des mesures d'insertion proposées ?
- Selon vous, y aurait-il d'autres mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet de ligne nouvelle dans votre territoire ?

Le dispositif d'information et de consultation : pour y répondre, RFF avait mis à disposition un cahier de cartes par département, cartes établies sur des vues aériennes récentes. Une légende précisant les symboles utilisés a été associée pour faciliter le repérage des éléments caractéristiques de territoire, du tracé et des mesures d'insertion environnementale.

La participation : 5 834 avis ont été adressés à RFF. 205 avis ayant été jugés nuls, ce sont 5 629 avis qui ont été analysés. 97 % des avis étaient similaires et principalement localisés dans les Pyrénées-Atlantiques. Ils exprimaient la même position de refus de nouvelles lignes au profit d'un aménagement des lignes existantes.

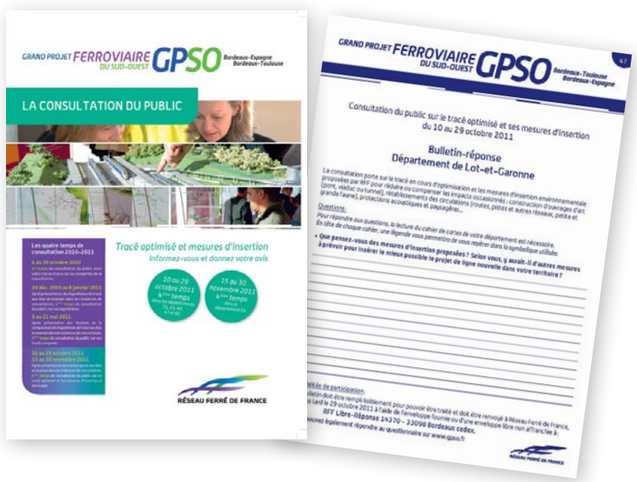
Le bilan a porté sur environ 3 % des avis (157 avis), objet de la consultation. Ce sont les mesures mises en œuvre pour protéger les habitations du bruit et des vibrations qui ont suscité le plus d'avis. Il est demandé à RFF de porter une attention particulière aux protections acoustiques. Viennent ensuite l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles et le rétablissement des voies de circulation. Les lignes nouvelles devront être le mieux insérées possible, surtout dans les zones de paysage remarquable. Il est demandé que les aménagements paysagers protègent également du bruit : la hauteur des merlons doit être prévue dans ce sens.

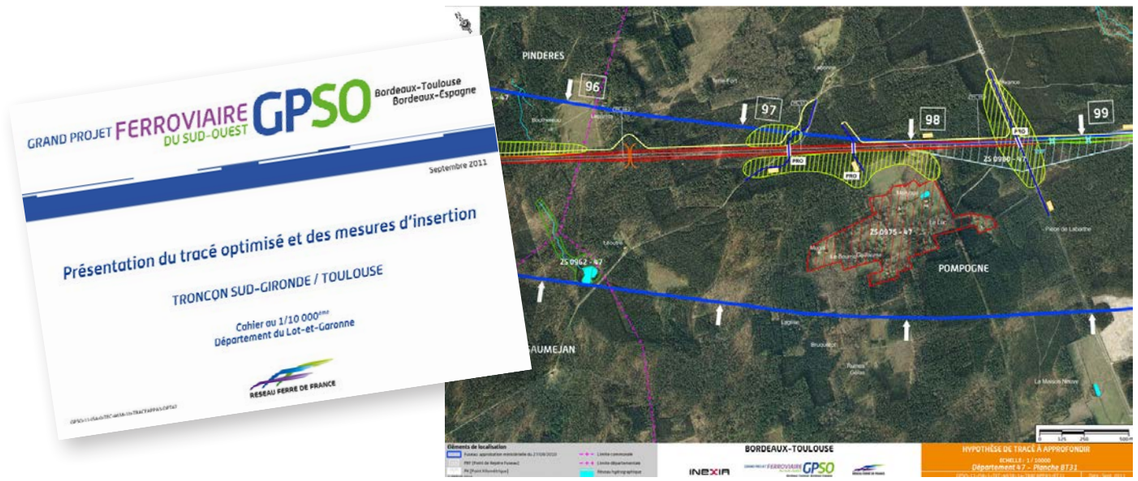
Le traitement des ouvrages d'art, en particulier des viaducs, a fait également l'objet de propositions.

De nombreux avis expriment enfin la nécessité de maintenir un maximum de liaisons de part et d'autre de la ligne nouvelle.

Enfin, dans certains secteurs, plusieurs ajustements du tracé ont été suggérés afin de s'éloigner au maximum des habitations et du patrimoine culturel et naturel des territoires.

Globalement, les quatre temps de consultation du public sur le tracé ont permis de recueillir **environ 16 600 avis.** Environ 80% des avis exprimés ont concerné l'opportunité du projet et plus particulièrement la préférence pour la modernisation des lignes existantes, sans contribution au projet mis à la concertation. En revanche, les 20% restants ont participé à l'amélioration du projet. Ces expressions ont permis à RFF de mieux connaître les attentes et préoccupations des habitants quant à la bonne intégration du GPSO dans les territoires.





LA CONSULTATION DU PUBLIC SUR LES GARES/HALTES

Du 10 octobre au 5 novembre 2011, un temps de consultation a été organisé sur les 11 projets d'aménagement des gares et haltes inscrites au programme du GPSO :

- **les 5 gares TaGV** (Agen et Montauban sur la branche Bordeaux-Toulouse et Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne pour la branche Bordeaux-Espagne),
- **les 4 gares/haltes TER au Sud de Bordeaux** (Bègles, Villenave-d'Ornon, Saint-Médard-d'Eyrans, Cadaujac et Ayguemorte-Les-Graves) ainsi que la suppression des passages à niveau,
- **les 2 haltes SRGV** (Sud Gironde et Côte landaise).



RFF a décidé de consulter le public en même temps et de manière analogue sur toutes les gares du GPSO ; c'est pourquoi les 5 gares TaGV ont également fait l'objet d'une consultation en parallèle, et selon un dispositif analogue à celle conduite sur les deux haltes SRGV et sur les quatre gares/haltes de la ligne Bordeaux-Sète, et cela bien qu'elles ne soient pas soumises à une obligation réglementaire en matière de consultation du public.

Deux types de concertation avec le public ont ainsi été organisés : une concertation réglementaire et une concertation volontaire.

La concertation réglementaire a porté sur les aménagements des gares et haltes nécessitant un investissement dont le montant est supérieur à 1,9 million d'euros. Conformément au code de l'urbanisme (articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3), cette consultation dite préalable a concerné :

- la gare TER de Bègles et des haltes TER au Sud de Bordeaux : Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- la suppression de passages à niveau au Sud de Bordeaux : Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- les deux haltes SRGV dans le Sud de la Gironde et sur la Côte landaise.



En effet, dès le débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, il était envisagé d'aménager la voie ferrée Bordeaux-Sète au Sud de Bordeaux pour offrir de nouveaux services ferroviaires voyageurs et marchandises. Néanmoins, des aménagements importants dans les gares/haltes TER (comme des déplacements ou reconstruction de haltes) n'avaient pas été abordés. Par ailleurs, la création de haltes SRGV issue de l'étape 1 n'avait pas été évoquée en débat public.

Les objectifs de ces concertations étaient les suivants :

- informer sur les aménagements des gares/haltes TER, leur intermodalité, ainsi que les rétablissements des circulations routières et piétonnes envisagés en liaison avec le projet de suppression des 7 passages à niveau ;
- informer sur la halte, les services que doit proposer la halte (système d'information aux voyageurs, abri), les moyens d'accéder à la halte (voiture, transport en commun, pistes cyclables), les zones de stationnement pour les voitures, bus ou 2 roues...

ou tout autre sujet qui semblait important.

Lors des précédentes consultations, les habitants avaient été nombreux à poser des questions sur les gares et à demander à être informés sur ces sujets. RFF a donc décidé d'organiser **une concertation volontaire** sur les 5 gares TaGV inscrites au programme du GPSO, et dont le principe avait été débattu lors des débats publics de 2005 et 2006. Il s'agit des 3 gares nouvelles : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan, et de l'aménagement des 2 gares existantes : Dax et Bayonne.



Les participants à cette concertation ont été invités à s'exprimer sur :

- l'implantation des gares nouvelles ;
- le principe d'aménagement ou de réaménagement proposé (parfois sous forme de scénarios) ;
- les services qu'elles doivent proposer (comme le système d'information aux voyageurs, l'abri voyageurs sur les quais), les moyens d'accès (voiture, transport en commun, pistes cyclables), les zones de stationnement pour les voitures, bus, 2 roues, ou encore les aménagements pour se déplacer dans la gare (escalators, ascenseurs, rampes d'accès) ;

ou tout autre sujet qui semblait important.

1) *TaGV : Train apte à la Grande Vitesse*

2) *SRGV : Service Régional à grande Vitesse*

Déroulement commun des concertations publiques sur les gares et haltes

Pour garantir la traçabilité des contributions spécifiques sur les gares, RFF a retenu le principe de dissocier matériellement et physiquement les moyens d'information et de contributions entre ce dispositif de consultation du public et celui qui portait concomitamment sur les mesures d'insertion du tracé, mais le dispositif gare était le même pour la concertation réglementaire et pour la concertation volontaire.

Les documents d'information (brochures de présentation du projet et panneaux d'exposition) et de participation ont été déposés en mairies et dans les intercommunalités directement concernées par la gare ou halte, sauf à Agen et à Montauban où la consultation a été organisée dans la gare existante, en Préfecture et à la DDT (Direction Départementale des Territoires).

Panneau d'Information dans le hall voyageurs de la gare d'Agen



Consultation du public dans le hall d'accueil de la mairie de Bègles, à la fois sur le tracé (totem GPSO) et sur la gare TER (présentoir et panneau d'exposition)



En effet, la Communauté d'agglomération de Montauban et la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois n'ont pas accepté d'accueillir dans leurs locaux le dispositif de consultation sur les projets de gare nouvelle, du fait de leur désaccord sur le tracé proposé par RFF sur leurs communes. Cependant, elles ont continué à travailler sur le sujet avec RFF et les acteurs locaux concernés.

Il y a eu 28 lieux de consultation pour les 11 projets d'aménagement de gare/halte.

Les habitants et voyageurs pouvaient donner leur avis soit par écrit grâce aux registres mis à leur disposition dans les différents points de consultation, soit par courrier (mise en place d'une adresse en Libre-réponse dispensant d'affranchissement pour faciliter la participation), ou par le biais du site Internet www.gpso.fr, rubrique Consultation / concertation publiques.



Trois réunions publiques ont également été organisées à la demande des élus locaux à Bègles, Cadaujac (cf photo ci-dessous) et Villenave-d'Ornon (Gironde). Les autres communes concernées n'ont pas souhaité la tenue de réunion publique.



Cette consultation sur les gares/haltes a recueilli environ 1 200 avis et a permis d'accueillir 350 personnes lors des trois réunions publiques.

Pour les 4 gares/haltes TER et la suppression des passages à niveau au Sud de Bordeaux :

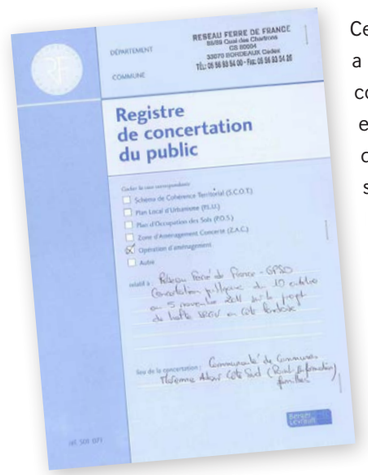
- 143 avis reçus (50 sur les registres, 28 par courriel et 65 lors des réunions publiques)
- 350 participants ont fait le déplacement dans les 3 réunions publiques organisées en Gironde.

Pour les 2 projets de haltes SRGV :

- 4 avis reçus (3 par courriel et 1 par courrier) sur le projet de halte SRGV Sud Gironde
- 9 avis reçus sur le projet de halte SRGV Côte landaise.

Pour les projets de gares TaGV :

- 66 avis reçus sur le projet de gare nouvelle d'Agen
- 22 avis reçus sur le projet de gare nouvelle à Mont-de-Marsan
- 15 avis reçus sur le projet de gare nouvelle de Montauban
- 28 avis reçus sur le projet d'aménagement de la gare de Dax
- 882 avis reçus sur le projet d'aménagement de la gare de Bayonne (dont 873 avis similaires contestant l'opportunité de créer des lignes nouvelles au Pays basque).



Cette concertation publique a permis de recueillir des contributions intéressantes en particulier sur les enjeux des dessertes et de mobilité, sur l'intermodalité, sur les liaisons de part et d'autre des nouvelles voies ferrées... Globalement, la participation à la concertation sur les projets d'aménagement des gares a été qualitative.

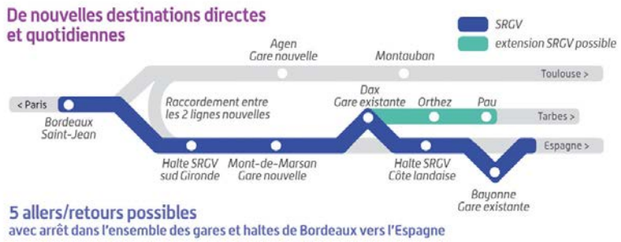
Les thèmes les plus fréquemment abordés par le public ont été les suivants :

- pour les **gares/haltes TER :**
  - les nuisances sonores et vibratoires,
  - les acquisitions foncières, en particulier le montant de l'indemnisation et le calendrier,
  - l'opportunité de l'ajout d'une voie supplémentaire à la sortie Sud de Bordeaux. Le projet est globalement perçu comme positif, à la fois pour l'aménagement urbain, la mise en sécurité des passages à niveau et la mobilité des habitants.
- pour les projets de **haltes SRGV** Sud Gironde et Côte landaise :
  - les nouvelles opportunités de déplacement offertes par les haltes, et plus particulièrement les correspondances entre le SRGV, les TER et les TaGV ;
- pour les projets de **gares TaGV :**
  - l'opportunité d'une gare nouvelle pour le développement économique et l'aménagement urbain, mais l'éloignement du centre-ville et l'apparition de nuisances sonores et visuelles pour les riverains,
  - les bénéfices du projet pour une meilleure mobilité, et le report modal voiture/train qu'il va permettre.

Pour le projet de gare nouvelle d'Agen, la plupart des avis exprimaient la volonté d'aménager la gare existante plutôt que d'en créer une nouvelle. Il y a une incompréhension autour de ce projet qui est surtout perçu comme coûteux et non adapté car trop éloigné de la ville (perte de temps pour les usagers).

Pour le projet de gare nouvelle à Mont-de-Marsan, la position de la gare nouvelle et les moyens d'y accéder recueillaient également le plus d'avis. Pour les habitants qui se sont exprimés, il n'y a pas de gain de temps de parcours en raison de l'éloignement de la gare nouvelle avec le centre-ville (perte de temps pour les usagers). Les différents modes de transport utilisés (TER, voiture, taxi, bus, 2 roues) et les aménagements prévus (raccordement à l'échangeur du Caloy) ne compenseront pas cette perte de temps. Ils sont donc plutôt favorables à l'aménagement de la gare actuelle de Mont-de-Marsan.

Le projet de gare nouvelle de Montauban, même s'il est intéressant et nécessaire pour certains (développement économique, attractivité régionale, projet d'aménagement urbain autour de la gare, équipement structurant d'aménagement du territoire...), est considéré comme inutile et coûteux pour d'autres (proximité gare de Toulouse-Matabiau, seconde gare TGV plus pertinente sur le site de l'aéroport de Blagnac...).



Pour les projets des gares existantes, à Dax les avis portaient essentiellement sur les nouvelles opportunités de déplacement, le raccordement ligne nouvelle/gare existante et les aménagements à réaliser pour la gare actuelle. À Bayonne, la concertation sur l'aménagement de la gare existante a mobilisé surtout les opposants au GPSO. La plupart des avis étaient identiques et reproduisaient la phrase suivante : *« Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent sans changement de train dans les gares de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye »*.

Les avis recueillis ont permis d'enrichir les éléments de programme d'aménagement de ces gares.

Pour ces différents types de gares et haltes (TER, TaGV et SRGV), quatre bilans détaillés ont été établis : un bilan sur les gares/haltes TER, un autre pour chaque halte SRGV et un dernier pour les 5 gares nouvelles et existantes. Les deux bilans sur les deux haltes SRGV sont données en Annexe de cette pièce G et, comme pour les bilans de la consultation du public sur le tracé, les autres sont en ligne sur www.gpso.fr.

NOTA : les 4 gares/haltes TER et la suppression des passages à niveau au Sud de Bordeaux font partie de l'opération Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux.

5.2.7 Autres actions

Mission du CGEDD sur le développement des trafics

En août 2010, le Gouvernement a confié au CGEDD[1] une nouvelle mission visant à *« préciser les projections de trafics associées à la réalisation des projets, notamment dans le cadre du développement des réseaux transeuropéens », considérant que « les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus sur les lignes nouvelles ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles »*. Elle demande au CGEDD de fournir un rapport constituant *« un examen transparent afin de tendre vers une vision partagée de l'apport de la grande vitesse et des perspectives d'évolution du fret ferroviaire sur les territoires concernés »*.

Remis en mai 2011, le rapport comporte deux parties, portant tout d'abord sur les hypothèses et résultats des différents travaux de projection des trafics, puis sur l'horizon de mise en service de la ligne nouvelle ferroviaire mixte dans le Pays basque.



Ce rapport décrit le contexte économique dans lequel les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises sont susceptibles d'évoluer au sein du périmètre du GPSO, avec un focus sur le corridor basque. Il conclut au développement d'une situation de saturation entre 2027 et 2035, sous l'effet du transport de marchandises et du

1) *CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*

transport de voyageurs à courte distance. *« La mission a examiné si les méthodes et les données retenues par RFF pour ses nouvelles études de trafic pouvaient comporter des biais systématiques de surestimation des besoins. Tel n'est pas le cas, et l'examen auquel il a été procédé conduit à penser que les estimations présentées doivent être considérées comme prudentes. »*

Le rapport aboutit à la recommandation de mettre en service une ligne nouvelle mixte *« avant que le trafic ferroviaire de marchandises devienne incompatible avec les autres usages de la ligne actuelle ». Il souligne aussi l'intérêt de réaliser cette nouvelle infrastructure suffisamment tôt, de manière à « épargner des nuisances aux riverains de la ligne actuelle ».*

Mise en place de l'Observatoire des trafics

Le 31 août 2011, le Préfet de région Aquitaine a annoncé la création d'un Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontalières dans les Pyrénées-Atlantiques, figurant parmi les recommandations du CGEDD.

Cet Observatoire, mis en place à Bayonne le 14 novembre et auquel les élus et acteurs locaux ont été associés, est conçu comme un espace de transparence, de concertation et de dialogue permettant d'apprécier et de faire partager l'évolution des trafics transfrontaliers, en particulier ferroviaires, pour éclairer les conditions et le calendrier de réalisation de la ligne nouvelle. *« Cela ne veut pas dire qu'on attendra que la ligne existante soit saturée pour réfléchir à une ligne nouvelle mais, pour autant, personne ne comprendrait qu'on décide d'un investissement public aussi majeur sans s'être assuré que l'évolution des trafics le justifie »,* a déclaré le Préfet.

Des élus en visite sur la LGV Rhin-Rhône

Le 9 novembre 2010, une quinzaine d'élus de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine se sont rendus, à l'invitation de RFF, sur la LGV Rhin-Rhône alors en phase finale d'aménagement. En complément des deux visites organisées sur la LGV Est Européenne en mai et juin 2010, cette visite était proposée aux élus concernés par les ouvrages d'art (viaduc, tranchée couverte et tunnel). Elle leur a permis d'appréhender de manière plus concrète les aménagements envisagés pour certaines sections du GPSO et a contribué à une meilleure compréhension des propositions faites par RFF.

Les participants ont également rencontré des élus de Franche-Comté afin de recueillir leur avis et leur expérience et les questionner sur leur vécu du développement du projet, du dialogue avec RFF et de la période des travaux.

Visite des élus du Sud-Ouest concernés par les ouvrages d'art sur la LGV Rhin-Rhône



Les 1ères rencontres Initiatives des territoires

Convaincu qu'un territoire profitera d'autant mieux du GPSO qu'il s'y sera préparé, RFF a souhaité impulser une démarche innovante : identifier et aider des projets qui seraient facilités, stimulés ou conditionnés par l'arrivée de la LGV et dont les retombées seront bénéfiques pour l'ensemble du territoire concerné.

RFF a rencontré une centaine d'acteurs locaux (chambres consulaires, syndicats professionnels, entrepreneurs privés, collectivités locales, associations, ...) afin d'identifier des « pistes d'aménagement ou de développement ». Dans le cadre de la mise au point du GPSO et du déroulement de la concertation avec les acteurs des territoires, RFF a décidé d'accompagner les porteurs de différents projets pour leur permettre de les rendre plus « visibles » vis-à-vis des décideurs et aménageurs du territoire.

Rencontre Initiatives des territoires le 28 novembre 2011



L'organisation des 1ères Rencontres Initiatives des Territoires le 28 novembre 2011 à Bordeaux a été un exemple concret de cet accompagnement. En réunissant des acteurs économiques d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, RFF a favorisé la mise en relation des porteurs de projets avec des partenaires potentiels, le partage d'expérience et la valorisation de leur travail.

La concertation dans les Pyrénées-Atlantiques sous l'égide du Sous-préfet de Bayonne

Face au refus d'une grande partie des élus des Pyrénées-Atlantiques de dialoguer avec RFF sur les hypothèses de tracé et de se réunir au sein de commissions consultatives, le Préfet coordonnateur du GPSO a proposé aux maires de dialoguer avec l'État sur le projet qui serait proposé à la décision du ministre. Il a mandaté le Sous-préfet de Bayonne pour organiser ces échanges. Entre octobre et décembre 2011, tous les maires ou leurs représentants ont été rencontrés, en présence de RFF, au moins une fois soit dans le cadre de réunions à l'échelle d'une intercommunalité, soit dans le cadre d'une réunion en bilatéral.

Bien que les élus aient rappelé leur opposition à un projet de ligne nouvelle au Pays basque, ils ont pu émettre des observations sur les hypothèses de tracé. Celles-ci ont été prises en compte et ont conduit à des modifications des hypothèses en plusieurs endroits : Mouguerre, Villefranque, Arcangues, Saint-Jean-de-Luz, Biriatou.

Les hypothèses de tracé présentées au comité de pilotage du 9 janvier 2012 et approuvés par la décision ministérielle du 30 mars 2012 intègrent les apports de cette concertation encadrée par l'État dans les Pyrénées-Atlantiques.

5.3 L'information sur le projet

Des outils d'information variés et complémentaires

RFF a pérennisé l'information sur le GPSO et sur l'avancement des études avec les Lettres d'information, les Flash-Infos et le site Internet dédié.

L'information est un élément crucial dans la réussite des démarches de concertation et de consultation de l'ensemble des acteurs. RFF a renforcé son dispositif d'information en proposant de nouveaux supports en étape 2. Tous les supports d'information sont mis en ligne au fur et à mesure de leur production.

En septembre 2010, RFF a publié la plaquette « L'essentiel à retenir » sur le GPSO qui résume les objectifs et la conduite du projet de façon pédagogique, dés le 1er temps de consultation du public sur le tracé ; elle est en ligne sur le site Internet dédié.



Aussi ont été réalisées entre novembre 2010 et avril 2012, articulés le plus possible par rapport aux temps de la consultation du public :

- 8 lettres d'information du GPSO,
- 11 flash-infos (adressés par mail),
- des films d'animation modélisant le tracé en 3D,
- 20 documents d'information pédagogiques, dont des fiches thématiques, un dépliant illustré, une plaquette sur la biodiversité ou encore des Repères (chiffres-clé).

Une campagne de communication à l'échelle des deux régions : conformément à la suggestion des garants de la concertation de mieux argumenter la justification du GPSO, RFF a lancé une campagne d'information à l'automne 2010 via la presse, les réseaux d'affichage dans les gares et Internet, en direction des habitants des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, et des usagers des trains. Objectif : faire connaître le projet en termes de services ferroviaires, de développement économique et social, et de protection de l'environnement. Cette campagne était une première pour RFF à ce stade des études.

Les relations médias ont été poursuivies en étape 2. RFF a organisé 19 opérations à destination de la presse, qu'il s'agisse de communiqués, de points presse ou de conférences de presse.

Le Préfet coordonnateur a tenu des conférences de presse à l'issue des comités de pilotage du GPSO des 23 juin 2011 et 9 janvier 2012, et aussi le 28 octobre 2010 pour l'arrêté de prise en considération des études du GPSO en Aquitaine et le 7 octobre 2011 pour le lancement des consultations du public.

Les avancées des études et de la concertation font l'objet d'articles détaillés. Le GPSO s'insère fréquemment dans le cadre de dossiers relatifs à l'aménagement du territoire ou aux politiques de transport public dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Pour l'étape 2, environ 2 500 retombées ont été dénombrées, soit en moyenne 5 par jour.

Le tableau ci-après présente la liste des principaux documents d'information en étape 2.



Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Septembre 2010	Plaquette « L'essentiel du GPSO »	Totem*	Présentation du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne : un projet utile, responsable et respectueux, les fonctionnalités et les dessertes sur l'ensemble du territoire
Octobre 2010	Flash Infos n° 8	Mail	Prolongation des consultations publiques Début de présentation des hypothèses de tracés
Novembre 2010	**Lettre d'information n° 7**	Boites lettres 300 000 ex	Point d'étape après le 1er temps de consultation du public et lancement du 2e temps de consultation. Questions/réponses sur les gares et haltes SRGV. Actualité sur la modernisation de la ligne Dax-Bayonne. Point sur les arrêtés de prise en considération du fuseau en matière d'urbanisme.
Novembre 2010	Fiche thématique	Totem*	Alimentation électrique
Décembre 2010	Flash Infos n° 9	Site gpso.fr	Bilan sur le projet GPSO Première campagne d'information 2e temps de consultation publique
Décembre 2010	Flash Infos n° 10	Site gpso.fr	Bilan du 1er temps de consultation publique
Décembre 2010	Dépliant illustré	Totem*	Les grandes étapes de la construction d'une ligne nouvelle ferroviaire
Janvier 2011	**Lettre d'information n° 8**	Boites lettres 300 000 ex	Point d'étape après le 2nd temps de consultation du public. Questions/réponses sur le choix entre un aménagement de la ligne existante et la création de lignes nouvelles. Interview du directeur général des chemins de fer espagnols sur leurs projets ferroviaires
Février 2011	Flash Infos n° 11	Mail	Planning de la concertation en avril
Février 2011	Fiche thématique	Totem*	1ère évaluation du Bilan Carbone du GPSO
Mars 2011	Flash Infos n° 12	Mail	Présentation des films d'animation 3D sur le futur projet
Mars 2011	Fiche thématique	Totem*	Pour un aménagement et un développement durables des territoires
Avril 2011	**Lettre d'information n° 9**	Boites lettres 300 000 ex	Lancement du 3e temps de la consultation du public. Interview du directeur du GEIE Vitoria-Dax sur la liaison ferroviaire entre la France et l'Espagne. Actions de RFF lors de la Semaine du développement durable.
Avril 2011	Fiche thématique	Totem*	Lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes
Avril 2011	Fiche thématique	Totem*	Biodiversité et infrastructures : RFF s'engage, innove et partage
Mai 2011	Flash Infos n° 13	Mail	3e temps de consultation du public
Juin 2011	**Lettre d'information n° 10**	Boites lettres 300 000 ex	Les décisions du comité de pilotage du 23 juin 2011sur l'hypothèse de tracé (cartes grand format) et sur les gares. Bilan du 3e temps de la consultation du public et annonce du 4e temps de consultation. Contrat de concession signé pour la LGV Tours-Bordeaux. Autres projets régionaux sur le réseau. Signature d'un partenariat entre RFF et Solarézo sur les énergies renouvelables.

**Totem (présentoir) utilisé lors de la consultation du public*

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Juillet 2011	Flash Infos n° 14	Mail	Invitation des élus basques à débattre Informations sur la concertation, les tracés et les rencontres entre RFF et les représentants de l'UE
Juillet 2011	Fiche thématique	Totem*	Développement du fret : moins de camions sur les routes d'Aquitaine
Septembre 2011	**Lettre d'information n° 11**	Boites lettres 300 000 ex	Lancement du 4e temps de consultation du public sur le tracé et sur les gares et haltes SRGV et présentation des modalités. GPSO à la rencontre des projets de territoire. RFF se mobilise lors de la Semaine européenne de la mobilité.
Septembre 2011	Repères Bordeaux-Toulouse	Tout public	Justification du tracé, gain de temps, respect de l'environnement, etc…
Septembre 2011	Repères Bordeaux-Espagne	Tout public	Justification du tracé, gain de temps, respect de l'environnement, etc…
Septembre 2011	Brochure GPSO : une biodiversité exceptionnelle	Site gpso.fr	Panorama de la faune et la flore rencontrées et respectées dans le développement du projet
Septembre 2011	Fiche thématique	Totem*	Trafic voyageurs : 52 millions de passagers en 2020 dans le Sud-Ouest
Octobre 2011	Flash Infos n° 15	Mail	Nouvelle consultation publique Informations sur les nouvelles publications et sur la campagne de communication RFF
Novembre 2011	**Lettre d'information n° 12**	Boites lettres 300 000 ex	Point d'étape avant le comité de pilotage pour le choix d'un tracé. Premier bilan du 4e temps de la consultation du public. Retour des élus sur la LGV Rhin-Rhône. GPSO au coeur des échanges économiques (Sommet économique du Grand Sud et Rencontre Initiatives des territoires).
Décembre 2011	Flash Infos n° 16	Mail	Bilan sur la réunion du collège des acteurs Compte rendu sur l'étape 2 de la concertation
Information diffusée après le comité de pilotage du 9 janvier 2012			
Janvier 2012	**Lettre d'information n° 13**	Boites lettres 300 000 ex	Choix d'un tracé et de ses fonctionnalités par le comité de pilotage soumis au Ministre (cartes en ligne) et interview du Président de RFF. Retour d'expérience sue les retombées socio-économiques de la LGV Rhin-Rhône.
Janvier 2012	Flash Infos n° 17	Mail	Réponse de RFF à Alternative LGV Information sur les projets pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine
Février 2012	Flash Infos n° 18	Mail	Présentation des cartes de tracés Réponse de RFF à Alternative LGV sur la ligne Bordeaux-Toulouse
Avril 2012	**Lettre d'information n° 14**	Boites lettres 300 000 ex	Contenu de la Décision Ministérielle du 30 mars 2012 : cap vers l'enquête publique. Continuité de l'information et de la concertation d'ici l'enquête publique. Enquête publique, mode d'emploi. Bilans des consultations du public sur le tracé et sur les gares/haltes SRGV disponibles en ligne.

**Totem (présentoir) utilisé lors de la consultation du public*

5.4 Le projet à l'issue de l'étape 2 et les apports de la concertation

5.4.1 Le projet à l'issue de l'étape 2

La méthode de concertation et d'études a permis de poursuivre l'avancée du projet dans le cadre fixé à l'issue des débats publics de 2005 et 2006. Elle a conduit à :

- définir le tracé et ses mesures d'insertion à l'intérieur du fuseau et des options de passage du débat public, avec des demandes d'optimisation à poursuivre sur certains secteurs ;
- préciser la localisation de la gare nouvelle d'Agen, en rive gauche. Le choix s'est porté sur les communes de Brax et Roquefort ;
- confirmer les haltes SRGV en Sud Gironde et Côte landaise ;
- arrêter des mesures conservatoires pour le raccordement du GPSO à une éventuelle ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre.

Le 30 mars 2012, le ministère a approuvé la quasi-totalité du tracé des deux lignes nouvelles selon les propositions des comités de pilotage des 23 juin 2011 et 9 janvier 2012.

Dans quatre secteurs, le tracé doit encore être confirmé en étape 3 :

- dans le Lot-et-Garonne, pour les secteurs du Passage d'Agen à Layrac et de Fargues-sur-Ourbise à Xaintrailles ;
- dans les Pyrénées-Atlantiques, pour les secteurs d'Ustaritz à Ciboure, avec une réflexion complémentaire sur le tracé au droit de Saint-Jean-de-Luz, donnant lieu à une mission spécifique confiée au CGEDD, et de Ciboure à Biriatou, le tracé étant retenu dans ce secteur sous réserve de vérification de la cohérence avec le projet côté espagnol (franchissement de la Bidassoa).

5.4.2 Les apports de la concertation de manière générale

L'Étape 2 s'est caractérisée par la montée en puissance du dispositif de concertation et d'information, et l'association de tous les publics à l'élaboration du tracé.

La définition du tracé a fait l'objet d'une concertation très riche et progressive. Plus de 150 réunions des groupes de travail, des commissions consultatives, sans compter les réunions de proximité, ainsi que quatre temps de consultation du public ont donné lieu à de nombreux échanges et contributions sur les hypothèses de tracé, sur les mesures d'intégration et sur le projet d'aménagement des gares.

De manière globale et à l'instar de l'étape 1, la concertation sur les hypothèses de tracé a prolongé le partage des enjeux environnementaux des territoires et des contraintes techniques de conception d'un projet ferroviaire. La concertation a produit :

- un échange sur les zones sensibles du territoire, lequel a précisé la connaissance des territoires développée à l'échelle du fuseau ;
- l'émergence de nouvelles hypothèses de tracés ou des ajustements d'hypothèses de tracés. Ainsi, un tiers des hypothèses comparées est issu de la concertation ;
- un partage des enjeux à prendre en compte dans la comparaison des hypothèses ;
- des optimisations du tracé et des mesures d'insertion, notamment les rétablissements des réseaux interceptés.

La composition des instances de concertation a varié dans la durée de l'étape 2. La richesse des contributions et des échanges a été telle qu'elle a conduit RFF à adapter les instances à chaque étape : soit en sous-groupes, soit au contraire en séance plénière avec tout ou partie des acteurs d'un territoire (élus, services des collectivités, associations de riverains...).

La concertation a été l'occasion de très nombreux questionnements et échanges sur les préoccupations liées à ce type d'infrastructure :

- **les préoccupations foncières :** acquisitions, occupation d'emprise, enclavement, incidences directes ou indirectes, permanentes ou temporaires sur une activité agricole, sylvicole, viticole ou économique, sécurité incendie... ;
- **les préoccupations liées au voisinage de la ligne :** protections acoustiques, insertions paysagères, rétablissements de voiries, vibrations, champs électromagnétiques, alimentation électrique... ;
- **les préoccupations relatives au milieu naturel et physique :** transparence hydraulique et risque d'inondation, préservation de la ressource en eau, préservation et mise en valeur de la flore ou de la faune, rétablissement des passages pour la faune...

Toutefois, dans les Pyrénées-Atlantiques, les difficultés ont persisté. Estimant que la concertation en étape 1 n'avait pas suffisamment tenu compte de leurs revendications, une partie des élus du Pyrénées-Atlantiques, toujours opposés au projet de ligne nouvelle, se sont tenus à l'écart de la concertation.

Par un courrier du 7 septembre 2010 au chef de mission du GPSO, 14 maires de communes du Pays basque signalent leur intention :

- de ne pas coopérer avec les bureaux d'études de RFF *« au-delà des informations dont toute personne morale ou physique peut disposer sur les documents d'urbanisme en vigueur ou en cours d'enquête publique » ;*
- de ne pas accepter l'installation des totems de consultation du public dans les mairies, au motif que les élus *« n'ont jamais été rendus acteurs de la concertation ».*
- Les élus concluent en écrivant : *« Il nous semble difficile d'associer l'image de notre commune à un mécanisme de concertation pour lequel nous estimons ne pas avoir été entendus ».*
- Les associations de riverains se sont associées à cette démarche, jusqu'à empêcher l'accès de propriétés aux bureaux d'études malgré les arrêtés préfectoraux d'autorisation de pénétration sur les propriétés publiques et privées.

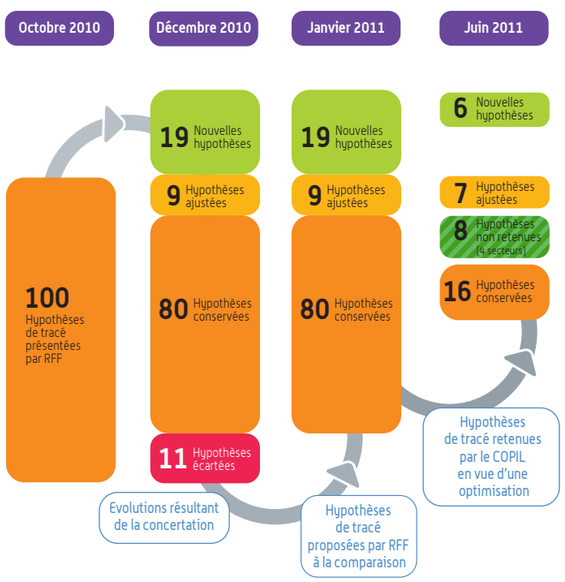
Ce refus de la concertation se manifeste aussi dans le cadre des commissions consultatives. Pendant l'étape 2, une majorité d'élus basques refuse de participer aux réunions de commission consultative, conduisant le préfet des Pyrénées-Atlantiques à en annuler deux. Deux réunions d'information présidées par le préfet coordonnateur se sont néanmoins tenues entre juin et septembre 2011 à la sous-préfecture de Bayonne en présence de l'ensemble des élus des Pyrénées-Atlantiques.

5.4.3 Les apports de la concertation pour le choix du tracé

La concertation sur le tracé a été développée pas à pas avec les acteurs et le public, en commençant par la méthode et la hiérarchisation des enjeux. Les critères de sensibilité qui en ont découlé ont servi de base à la définition des zones sensibles, ces zones constituant des points d'évitement ou contraintes de conception des hypothèses de tracé.

Les échanges ont été très concrets, sur la base de cartes de plus en plus précises (au 1/25 000 puis au 1/10 000) servant de support au dialogue, avec pour RFF la volonté de faire émerger le maximum de demandes, puis d'aider à la recherche d'un consensus local.

Sur 100 hypothèses proposées initialement par RFF, 11 ont été écartées et 19 hypothèses nouvelles ont été « co-conçues » avec les acteurs des territoires. Elles ont toutes été comparées suivant la même méthode.



1) *SRGV : Service Régional à Grande Vitesse*

2) *TaGV : Train apte à la Grande Vitesse*



Dans 70 % des cas, RFF a proposé de retenir l'hypothèse de tracé privilégiée par les acteurs de la concertation (sachant que dans 17 % des cas, les acteurs de la concertation n'ont pas exprimé d'avis).

Dans 13 % des cas, le comité de pilotage de juin 2011 a jugé que des études et une concertation complémentaires s'avéraient nécessaires avant de conclure.

Près de 60 % des nouvelles hypothèses envisagées avec les acteurs des territoires ont été retenues par le comité de pilotage en juin 2011.

On peut citer l'exemple du choix du tracé entre les communes de Préchac et Cazalis en Gironde, où la concertation avec les élus a permis de trouver un compromis en 2011 pour s'éloigner au maximum des habitations sur les deux communes (3 habitations concernées sur les 70 présentes dans le fuseau d'études) tout en permettant à la commune de Cazalis de concourir à intégrer le Parc National Régional des Landes de Gascogne (procédure en cours).

Autre exemple dans les Landes où les échanges avec les élus ont permis de finaliser le tracé au niveau de Saint-Yaguen en le décalant plus au Nord pour éviter les habitations et franchir le ruisseau du Bès perpendiculairement, réduisant ainsi les effets sur les milieux physique et naturel.

Ou encore la concertation avec les élus locaux sur le secteur de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne) qui ont demandé un tracé alternatif plus au Sud de Bénis, avec des optimisations permettant le respect de la transparence hydraulique au regard des crues de la Garonne, l'abaissement du profil en long et les rétablissements de voiries.

Le dernier temps de concertation (entre juin et décembre 2011) a permis d'apporter des optimisations géométriques en plan et en profil et de définir des principes de mesures d'insertion environnementale de la ligne nouvelle.

Les échanges à l'échelon intercommunal, parfois communal, ont contribué de manière pertinente à l'amélioration du tracé retenu à l'issue du comité de pilotage de janvier 2012.

À l'exception de quelques secteurs (comme Agen et Auvillar) où les positions divergent sur le choix de l'hypothèse de tracé entre les propositions de RFF et les souhaits des élus, le tracé optimisé a été proposé au comité de pilotage avec une très large majorité d'avis favorables.

Le comité de pilotage du 9 janvier 2012, puis la décision ministérielle du 30 mars 2012 ont acté le tracé pour la totalité des lignes nouvelles, en demandant la poursuite de l'optimisation du projet sur quelques secteurs : Xaintrailles, Agen, Auvillar, Castelsarrasin, Bressols, Pompignan et Saint-Jean-de-Luz.

5.4.4 Les apports de la concertation pour la précision des caractéristiques et fonctionnalités de la ligne existante au Sud de Bordeaux

Les études détaillées pour déterminer la capacité future de cette section de ligne existante et les conditions de cet aménagement ont été conduites et soumises à la concertation en étape 2. La concertation a permis au comité de pilotage de préparer, puis au Ministère de décider, la poursuite des études selon les orientations suivantes :

- la reconfiguration des voies existantes entre Bordeaux Saint-Jean et la gare de triage d'Hourcade à Bègles ;
- la création d'une troisième voie entre Hourcade et le débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard-d'Eyrans ;
- le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans avec deux voies TER avec un quai central et deux voies de part et d'autre pour les trains aptes à la grande vitesse ;
- la suppression des passages niveau (quatre à Cadaujac, deux à Saint-Médard-d'Eyrans et un à Ayguemorte-les-Graves).

5.4.5 Les apports de la concertation pour les fonctionnalités des lignes nouvelles

L'étape 2 a essentiellement porté sur la définition du tracé et sur son insertion au sein des territoires desservis. Les études se sont poursuivies sur les fonctionnalités du GPSO, dont celles concernant les conditions requises pour assurer la mixité des circulations entre TaGV et trains de fret à haute valeur ajoutée à 160 km/h ou plus sur la section Bordeaux-Nord de Dax.

Les résultats des études menées par RFF ont été portés à la connaissance du public via le site Internet dédié au GPSO, la Lettre/Flash d'information, et la consultation du public qui s'est déroulée en quatre temps en 2011. Ils ont aussi été présentés lors des réunions de concertation (concertation de proximité, groupes de travail, commissions consultatives) et devant les instances de gouvernance du GPSO (comités territoriaux, comité de pilotage) avant d'être actés par la décision ministérielle du 30 mars 2012.

Concernant la réservation de la circulation de trains de messagerie rapide, il est apparu, compte tenu des caractéristiques retenues pour la section Bordeaux-Dax (profil en long, entre-axes, postes de changement de voie avec évitement situés dans la gare nouvelle de Mont-de-Marsan et la halte SRGV du Sud Gironde, intégration de mesures environnementales de protection de la plateforme dans les zones sensibles), que cette possibilité restait ouverte pour l'avenir sans autre mesure conservatoire. Il a été retenu la fonctionnalité suivante : *« les mesures conservatoires sur la section Bordeaux-Dax, dédiée prioritairement au trafic de voyageurs, pour la circulation éventuelle de trains de messagerie rapide ; à ce stade, ces mesures conservatoires n'engendrent pas de surcoût ».*

5.4.6 Les apports de la concertation pour préciser les projets de gare

La concertation a été intense lors de l'étape 1 pour déterminer les modalités de desserte des territoires du GPSO ; elle s'est prolongée à la demande du Ministre durant l'étape 2 sur la desserte de l'agglomération agenaise.

Le comité de pilotage du 23 juin 2011 a retenu la proposition d'une gare nouvelle pour Agen en rive gauche au niveau des communes de Brax et Roquefort, reliée à la gare centre par une nouvelle infrastructure ferroviaire. Cette décision a été confirmée par le Ministre le 29 juillet 2011.

Par ailleurs, la concertation avec les acteurs et le public a porté sur les aménagements des gares comme objet ferroviaire et pôle de services, et comme élément polarisant de l'aménagement du territoire et de l'aménagement urbain en tant que générateur de nouveaux déplacements.

Cette concertation s'est inscrite par de larges échanges dans la mesure où la conception d'une gare nécessite de croiser les projets d'aménagement de plusieurs maîtres d'ouvrage : voies et équipements ferroviaires, bâtiment d'accueil des voyageurs, espaces connexes d'interface (parking, dépose-minute, pôle d'échange multimodal), accès, quartiers urbains...

Pour RFF, les enjeux et les apports de la concertation ont permis un enrichissement de l'aménagement global des gares, considérant que l'enjeu principal réside dans le développement d'une réflexion collective pour aménager et valoriser ces quartiers de gares.

5.4.7 Les apports de la concertation pour les haltes SRGV

L'emplacement, les services et les fonctionnalités des haltes SRGV ont été discutés au sein des GT8, dans les groupes de travail « halte Sud Gironde » et « Dax/halte Côte Landaise ». Ils ont fait l'objet de contributions, comme par exemple :

- le positionnement des gares à proximité des autoroutes, routes départementales et nationales pour une accessibilité optimale ;
- le positionnement des gares à proximité des projets d'aménagement du territoire en extension (ZAC AtlantiSud dans les Landes) ou en devenir (Ecopôle Captieux-Escaudes en Gironde) ;
- la prise en considération de la préservation du cadre de vie et de la biodiversité (Parc naturel régional en Gironde et ressources en eau dans les Landes).

La consultation publique sur les deux haltes a recueilli 13 avis sur les communes concernées (4 pour la halte en Sud Gironde et 9 pour la halte Côte landaise), et n'a pas apporté de contribution significative.

Les bilans de la concertation réglementaire réalisée sur ces deux haltes SRGV sont en annexe du présent document.

Halte ferroviaire de Niederbronn-les-Bains *(Crédit photo : SNCF-J.M.Dugas)*



5.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation

5.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux

Le collège des acteurs locaux s'est réuni les 16 juin et 13 décembre 2011 pour exprimer son avis sur la démarche de concertation conduite lors de l'étape 2, avant chaque réunion du comité de pilotage.

Le 16 juin 2011, il a validé le bilan de concertation de l'étape 1 et a formulé un certain nombre de remarques dont un besoin d'explications sur les sujets suivants :

- aspects socio-économiques du GPSO, les impacts du projet sur la consommation énergétique des trains à grande vitesse, et à terme sur les prix des billets de train ;
- situation du projet par rapport aux études en cours sur le projet de desserte du Béarn et de la Bigorre (études en parallèle avec un comité de pilotage spécifique).

Le 13 décembre 2011, il a validé les bilans provisoires de la concertation de l'étape 2 et de la consultation du public, et fait part de ses inquiétudes ou demandes :

- inquiétude liée à l'opposition au Pays basque sur l'avancée du projet ; il demande à RFF de répondre aux arguments des opposants du Pays basque et de donner des informations précises sur les prévisions de trafic et à l'État d'expliquer la politique de transfert modal que la France et l'Espagne entendent mener ;
- inquiétude sur la question du financement du projet ;
- inquiétude sur la nécessaire anticipation du projet dans l'aménagement du territoire et sa prise en considération dans les documents de planification (type SCoT, PLU...) ;
- opposition à la proposition de RFF pour le raccordement TER entre la gare existante et la gare nouvelle sur la commune de Roquefort, en raison des acquisitions foncières importantes ;
- veiller à la qualité des protections phoniques dans les zones urbanisées ;
- créer au plus vite la troisième voie indispensable qui, utilisée par les circulations ferroviaires classiques dans un premier temps, permettra une meilleure acceptabilité de la LGV pour les habitants de Sud Gironde et au-delà.

Réunion du collège des acteurs locaux en décembre 2011



5.5.2 Les garants de la concertation

En étape 2, les garants ont continué à assister à de nombreuses réunions de concertation (une cinquantaine sur 155 réunions), et à répondre aux demandes et sollicitations des acteurs et du public.

Comme à chaque réunion du collège des acteurs locaux, les garants ont rendu compte de leurs activités à la fois par un compte-rendu écrit (en annexe du présent document) et par une prise de parole en réunion avec remarques et suggestions pour la suite du projet.

En juin 2011, les garants ont observé une montée en puissance du dispositif de concertation. Ils font état de constats, entre autres :

- sur l'amélioration de l'organisation et des productions des réunions (comptes rendus plus complets, diffusion rapide...) ;
- sur l'appropriation difficile du projet par les collectivités territoriales ;
- sur des stratégies d'opposition affirmées, en particulier au Pays basque.

A mi parcours sur cette étape, ils font plusieurs suggestions dont :

- mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO ;
- développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et Midi-Pyrénées ;
- anticiper le nouveau développement territorial.

En décembre 2011, les garants ont constaté que le projet commence à être mieux compris. Ils ont observé une écoute plus attentive de la part des acteurs.

Concernant le public, les garants ont noté la montée en puissance de la consultation du public avec plusieurs temps organisés (sur le tracé et sur les gares) lors de l'étape 2, relevant l'importance du dispositif mis en place par RFF et le bon accueil réservé en mairie du matériel de consultation du public, à quelques exceptions près. Cependant, ils constatent des résultats mitigés en termes d'apport considérant que ces temps de consultation ont constitué surtout une tribune pour les opposants.

Ils ont constaté que la concertation avait permis d'atténuer certaines tensions, par exemple à Bernos-Beaulac, Castelsarrasin, Montbartier ou Saint-Rustice, mais que des questions demeurent toujours en attente de réponse au Pays basque. Il sera donc nécessaire, selon eux, de poursuivre la concertation pendant la phase de préparation de l'enquête d'utilité publique.

Cette concertation pourrait porter sur les thèmes suivants : incidences locales du projet, rétablissements des accès de part et d'autre de la voie ferrée, insertion paysagère, alimentation électrique, bruit et protections acoustiques, bilan socio-économique des lignes nouvelles, coûts.

Les garants ont informé également le collège des acteurs locaux qu'ils souhaitaient mettre en place un dispositif d'évaluation de la démarche de concertation mis en œuvre par RFF sur la période 2009-2011. L'objectif est de mieux comprendre les apports et les limites de la démarche de concertation, afin de tirer des enseignements, pour RFF, du dispositif de concertation, et pour la CNDP du rôle et de la mission des garants.

chapitre 6

L'ÉTAPE 3 (2012-2014) : LA PRÉPARATION DE LA PHASE D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE



Chiffres-clés de la concertation en étape 3

- **29** mois de concertation
- **12** réunions de concertation (commissions consultatives) et **plus d'une centaine de réunions de concertation de proximité** avec les acteurs locaux
- **Des rencontres régulières** avec les riverains, propriétaires ou exploitants directement concernés par les projets de ligne nouvelle

Pour plus de détails sur le déroulement de la concertation en étape 3, il convient de se reporter au « Bilan de la concertation de l'étape 3 » sur le site internet dédié www.gpso.fr.

6.1 Objectif : un tracé validé

L'étape 3 vise à finaliser le tracé sur les secteurs où il n'a pas été validé par la décision ministérielle du 30 mars 2012 et à procéder à des optimisations pour l'ensemble du linéaire en vue de la phase d'enquête publique. Par optimisation du projet, il faut entendre des ajustements techniques favorisant l'insertion du projet de lignes nouvelles ferroviaires Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax en fonction des enjeux connus sur le territoire.

La décision ministérielle du 30 mars 2012 a demandé d'apporter de nouveaux éléments sur les secteurs suivants :

- Saint-Médard-d'Eyrans à Saint-Michel-de-Rieufret (Gironde) ;
- Xaintrailles et Agen-Layrac (Lot-et-Garonne) ;
- Auvillar (Tarn-et-Garonne) ;
- Ustaritz à Ciboure (Pyrénées-Atlantiques).

Elle a insisté sur l'amélioration des conditions d'insertion de la ligne dans son environnement, notamment sur les communes d'Auvillar, de Castelsarrasin, Pompignan, Saint-Rustice, Bressols et sur la poursuite de la mise en œuvre des conclusions de la mission de médiation confiée au Conseil Général de l'Environnement et du développement Durable (CGEDD) au Pays basque en 2010 (cf. *paragraphe 5.27).*

Cette décision ministérielle du 30 mars 2012 a également fixé la consistance du programme du GPSO composé des opérations suivantes : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Plusieurs points concernaient les deux dernières opérations, notamment les sites d'Hourcade (aménagements au Sud de Bordeaux) ou Fenouillet/ Lespinasse (aménagements au Nord de Toulouse).

Cependant, les préconisations du rapport de la commission « Mobilité 21 » et les communications gouvernementales qui ont suivi à l'été 2013 ont conduit RFF à prendre en compte une nouvelle configuration des trois projets soumis à enquête publique :

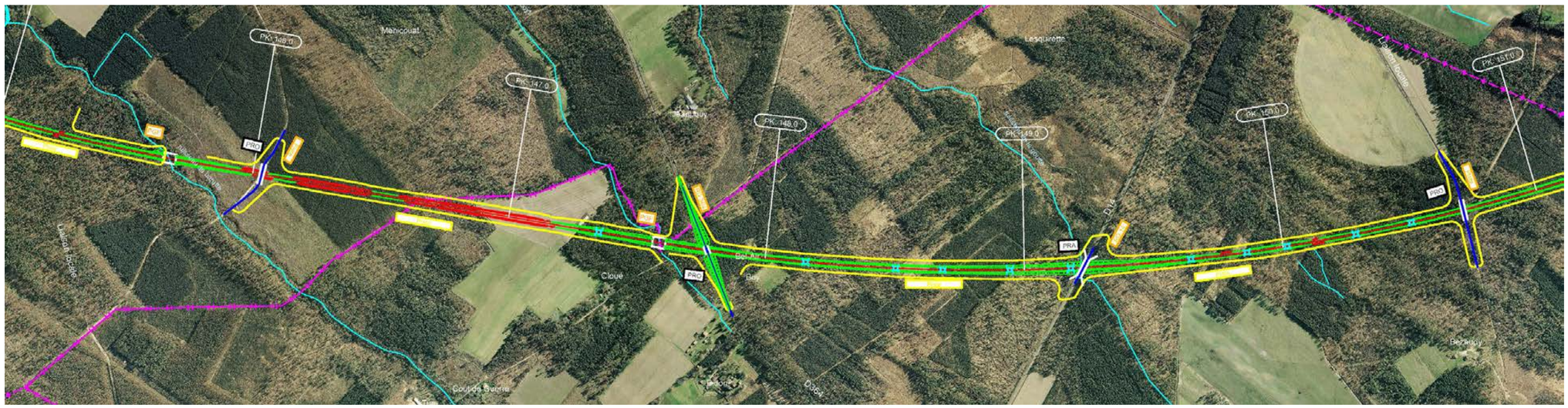
- lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax ;
- aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

Bien que le processus de concertation se soit déroulé sur la totalité des territoires desservis par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/ Bordeaux-Espagne au cours d'une première période de l'étape 3, le bilan de cette dernière est principalement axé sur le dispositif de concertation qui a concerné les territoires desservis par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax.

L'étape 3 a débuté en janvier 2012 et a duré 29 mois jusqu'à la décision ministérielle du 13 juin 2014 autorisant la mise à l'enquête publique de l'opération lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Cette étape a comporté trois temps de concertation/ information distincts :

- **de janvier à avril 2012 :** présentation du tracé aux élus locaux dans le cadre de la concertation de proximité ;
- **d'avril 2012 à février 2013 :** mise au point et optimisation du tracé avec les acteurs locaux selon les demandes exprimées dans la décision ministérielle du 30 mars 2012 ;
- **à partir de février 2013 :** préparation de la phase d'enquête d'utilité publique et information des acteurs locaux et des riverains/propriétaires susceptibles d'être directement concernés par les projets ferroviaires.

Tracé présenté à la concertation en étape 3 : commune de Beylongue (Landes)



6.2 La conduite de la concertation

La recherche des modalités de concertation les plus adaptées à cette étape de mise au point du projet a conduit RFF à procéder à des modifications de son dispositif pour l'étape 3, en retenant les évolutions suivantes :

- une priorité donnée à la concertation de proximité, dans une logique d'écoute des acteurs locaux et d'explication des choix ;
- l'établissement de simulations graphiques des aménagements, permettant d'apprécier l'impact des lignes nouvelles sur les territoires desservis et l'effet des mesures d'insertion envisagées (esquisses paysagères, films 3D…) pouvant servir d'aide à la décision.

En étape 3, les différentes concertations (instances, proximité et information aux riverains) se sont succédés.

Les films d'animation 3D du tracé

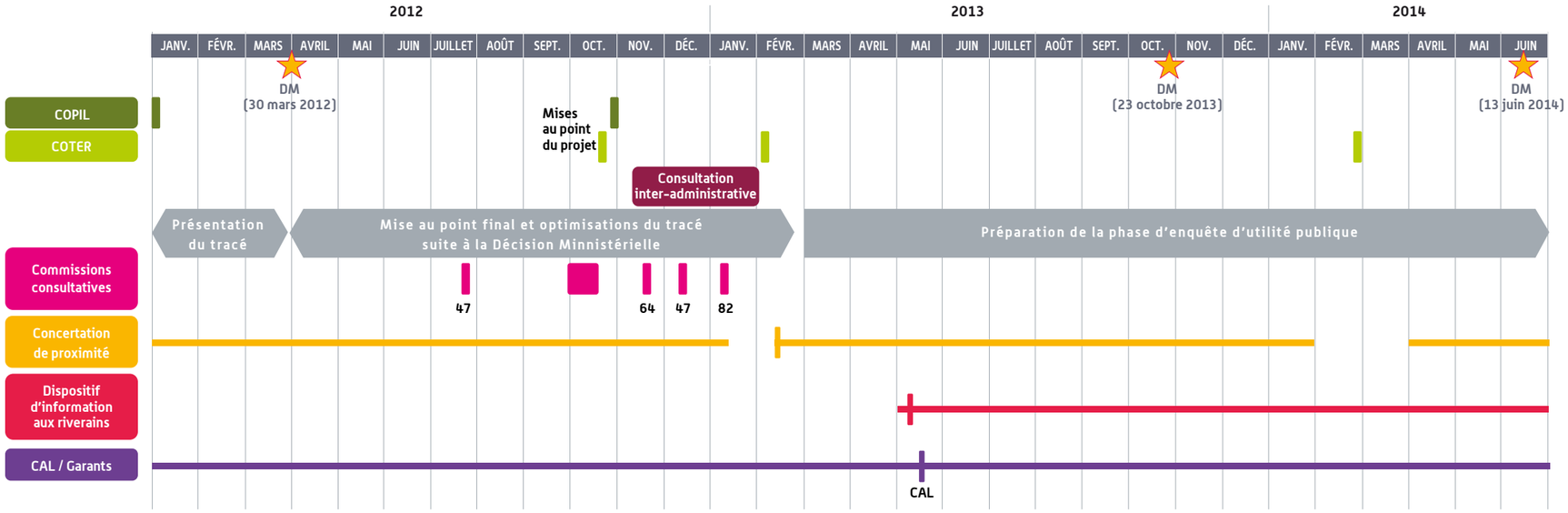




Dans la continuité des films réalisés lors de l'étape 2 pour la visualisation des hypothèses de tracé, RFF a conçu des films en trois dimensions (3D) du tracé des projets ferroviaires soumis à l'enquête publique permettant une présentation plus précise de ces derniers du fait d'un meilleur de l'avancement des études.

Ces films permettent aux acteurs et au public de mieux appréhender l'insertion des projets ferroviaires sur le territoire et de mieux visualiser la représentation des ouvrages d'art, des protections acoustiques ou des aménagements paysagers, au stade actuel d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires. Ils seront mis en ligne sur le site Internet dédié www.gpso.fr. L'outil permet également des présentations interactives en réunion de concertation locale.

Calendrier de la concertation en étape 3[1-2]



1) *Entre novembre 2012 et février 2013, une consultation inter-administrative a été menée au sein des services de l'État en amont de la préparation de la phase d'enquête d'utilité publique, en application de la circulaire du 5 octobre 2004*

2) *COPIL : Comité de pilotage ; COTER : comité territorial ; CAL : collège des acteurs locaux ; DM : décision ministérielle*

6.2.1 Les instances de concertation

La concertation dans le cadre des commissions consultatives a eu lieu en préalable du comité de pilotage du 26 octobre 2012, venant ainsi clore et présenter les résultats des études réalisées.

- Les réunions de commissions consultatives, comme celles constituées en étape 2, se sont tenues avec une commission par département et un sous-découpage par secteurs en Lot-et-Garonne et en Tarn-et-Garonne.

  Elles se sont principalement déroulées en octobre 2012, et même en juillet pour deux commissions sectorielles en Lot-et-Garonne, à l'exception du secteur d'Agen/Layrac en Lot-et-Garonne en attente d'élections municipales partielles. Dans les Pyrénées-Atlantiques, la réunion de la commission consultative est intervenue le 26 novembre, avec la présentation du rapport du CGEDD[1] portant sur l'insertion du tracé au niveau de Saint-Jean-de-Luz.

  12 réunions de commissions consultatives ont ainsi été organisées au cours de l'étape 3 : 9 réunions préparant les décisions du comité de pilotage de fin octobre, les 3 dernières en novembre/décembre 2012 puis en janvier 2013 permettant de recueillir les avis des élus avant envoi des propositions au Ministre pour validation.
- Il n'y a pas eu de réunions de groupes de travail thématiques à l'exception d'un groupe de travail GT10 (aménagement de la ligne Bordeaux-Hendaye), prévu en étape 2 et qui a été reporté le 22 février 2012. Les éléments définis par les groupes de travail au cours des deux étapes précédentes ont permis de donner un cadre au travail d'optimisation de cette étape 3.
- Une réunion du collège des acteurs locaux présidée par la SGAR Aquitaine, en présence des garants de la concertation, s'est tenue le 23 mai 2013. Les membres du CAL ont pu exprimer leurs avis sur les actions de concertation menées par RFF en étape 3.

6.2.2 La concertation de proximité

La concertation de proximité a permis de trouver des solutions d'optimisation intégrant les apports des acteurs locaux et tenant compte des enjeux environnementaux des territoires et des contraintes technico-économiques de conception des lignes nouvelles.

La concertation de proximité a accompagné et parfois guidé les études, dans une optique de compromis entre les différents enjeux. RFF a rencontré un nombre important d'interlocuteurs : mairies, intercommunalités, représentants des services de l'État, associations, gestionnaires de voiries... entre les réunions du comité de pilotage de janvier 2012 et octobre 2012, jusqu'à la finalisation du tracé de lignes nouvelles.

Plus d'une centaine de réunions de proximité ont été organisées en étape 3. Elles ont permis à RFF de présenter ses propositions et de les soumettre pour observations aux acteurs locaux afin d'en vérifier la pertinence. Les maquettes 3D ont parfois constitué les supports de concertation durant ces réunions.

Comme dans les étapes précédentes, RFF a donné suite aux demandes de réunion publique de la part des élus. Ce fut le cas par exemple de la commune de Bressols, le 17 janvier 2013, réunissant près de 300 personnes, avec une présentation de la maquette 3D permettant ainsi au public de visualiser les différentes variantes de projet et leur insertion au sein du territoire concerné.

Concernant les aménagements des gares TaGV[2] (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne) et **haltes SRGV**[2] (Sud Gironde et côte landaise), les différentes réunions de proximité ont permis un partage et un enrichissement des réflexions, aussi bien pour les gares nouvelles que pour les gares existantes.

Réflexion pour une cohérence des rétablissements proposés autour de la future gare nouvelle de Montauban avec les besoins du développement urbain (avril 2013)



6.2.3 Le dispositif d'information auprès des acteurs et des riverains

Début 2013, en prévision de la phase d'enquête d'utilité publique, RFF a rencontré les élus des communes concernées par le programme du GPSO pour les informer des différentes étapes de la phase préalable à l'enquête d'utilité publique. Ces réunions s'inscrivent plus dans une logique d'information et de préparation de l'enquête que dans le cadre d'une concertation (compte tenu du temps nécessaire à la préparation des enquêtes et des contraintes de production des dossiers d'enquête, le projet de tracé présenté pour les enquêtes publiques se trouve stabilisé).

En accord avec les élus, RFF a organisé au printemps 2013 des rencontres avec les propriétaires et riverains directement concernés par les projets. Ces contacts ont pris différentes formes en fonction des attentes locales :

- des rencontres individuelles pour les habitants des maisons et bâtis susceptibles d'être directement concernés par les projets ferroviaires ;
- des réunions d'information de proximité pour les riverains sur une même commune ;
- des échanges téléphoniques, en particulier pour les propriétaires ou riverains habitant dans d'autres régions de France ou à l'étranger.

Ces différents contacts ont permis d'apporter une information aux propriétaires et riverains sur l'avancement des projets tels qu'ils seront présentés dans les dossiers d'enquête publique et de préciser la situation de leurs biens par rapport aux emprises prévisionnelles, les prochaines étapes de consultation et de décision, et de répondre aux préoccupations exprimées.

Réunion d'information de proximité sur la commune de Brax (juillet 2013)



1) *CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*

2) *TaGV : train apte à la Grande Vitesse ; SRGV : Service Régional à Grande Vitesse*

Les réunions d'information se sont tenues à un rythme variable à partir d'avril 2013 selon les territoires dans les départements de Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne et Landes : les rencontres individuelles se sont déroulées généralement en mairie et, à la demande des communes, des réunions d'information ont été organisées en avril à Montbeton, Lacourt-Saint-Pierre et Labastide-Saint-Pierre (Tarn-et-Garonne) et en juillet à Brax et Le Passage (Lot-et-Garonne).

Une représentation du projet de tracé soumis à l'enquête d'utilité publique via une maquette 3D a été réalisée sur l'ensemble du linéaire, permettant de mieux visualiser l'insertion des projets. Depuis janvier 2014, RFF a présenté le projet de tracé en version 3D aux maires (notamment aux nouveaux élus), puis aux riverains des communes traversées dans le cadre de permanences, au niveau des intercommunalités, ou de réunions d'information, en fonction des attentes locales.

En complément, RFF continue d'informer le public grâce aux supports d'information mis en place depuis le début des études et de la concertation du GPSO : Lettres d'information, Flash-infos et site Internet dédié : www.gpso.fr, avec la mise en ligne de films issus de la maquette 3D.

6.2.4 Autres actions

L'Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontalières dans les Pyrénées-Atlantiques

Depuis sa mise en place à la demande du Ministre le 14 novembre 2011 à Bayonne, quatre réunions du conseil scientifique ont eu lieu sous la présidence du Sous-Préfet de Bayonne en mars et juillet 2012, avril et juillet 2013. RFF a participé à ces réunions en qualité de maître d'ouvrage du GPSO. Ces réunions permettent de poursuivre les échanges avec les acteurs locaux sur les données économiques et de trafic disponibles et de partager la méthodologie des études de trafic.

Conformément à la lettre de mission du Ministre, les échanges se poursuivront au-delà de cette étape 3, afin de suivre les évolutions de trafics sur le long terme et les effets des projets en cours de réalisation (entre autres LGV Tours-Bordeaux, Y Basque).

Dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013, le Ministre a rappelé tout l'intérêt de cet Observatoire dans la perspective de la seconde phase du programme du GPSO, comme un dispositif d'échanges sur les enjeux de saturation des lignes existantes et de développement des flux ferroviaires sur l'axe atlantique transpyrénéen.

Une rencontre sur la stratégie des matériaux

RFF a organisé en juin 2012 une première rencontre sur la stratégie des matériaux afin de sensibiliser l'ensemble des professionnels du BTP (Bâtiment et Travaux Publics) sur la nécessité de mener une réflexion anticipée sur la stratégie des matériaux pour la réalisation des lignes nouvelles du programme du GPSO. Près de 70 personnes étaient au rendez-vous, dont des exploitants de carrières et des transporteurs.

Les échanges se sont déroulés autour de l'état des lieux des ressources existantes en matériaux (granulats) sur les deux régions (Aquitaine et Midi-Pyrénées) et des besoins ou excédents par type de matériaux estimés au stade des études d'avant-projet sommaire des lignes nouvelles.

Rencontre sur la réflexion d'une stratégie des matériaux pour la réalisation du programme du GPSO avec des exploitants de carrières et des transporteurs, à Agen le 5 juin 2012



La réalisation d'anticipations foncières en amont de la déclaration d'utilité publique

La décision ministérielle du 30 mars 2012 a confirmé la proposition du comité de pilotage d'anticiper certaines actions foncières avant la déclaration d'utilité publique, en réponse aux attentes locales. Le programme d'actions mobilise dans un premier temps un budget de 16,5 millions d'euros à l'échelle de l'ensemble du linéaire sur les six départements selon trois axes :

- acquisitions de bâtis situés dans les emprises et dont les propriétaires se trouvent dans l'obligation de vendre rapidement (10,5 millions d'euros) ;
- mise en réserve par les SAFER (Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural) de surfaces agricoles et viticoles destinées à compenser le moment venu les propriétaires et exploitants concernés par les emprises (3 millions d'euros) ;
- anticipation des boisements compensateurs susceptibles d'être prescrits par l'État au moment des autorisations de défrichement (3 millions d'euros).

Le financement de ce programme est assuré par l'État, RFF, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et les collectivités infrarégionales. Ce fonds d'intervention est destiné à amorcer une action foncière qui se poursuivra au fur et à mesure de l'avancement du projet et en lien avec les cofinanceurs.

Pour répondre aux attentes locales, RFF a rencontré en 2013 les propriétaires des biens bâtis situés dans les futures emprises du GPSO sur une grande partie du linéaire. À cette occasion, RFF a pu avoir connaissance de plusieurs situations personnelles susceptibles de relever du dispositif d'anticipation foncière. Dans le cadre des comités fonciers, les demandes d'acquisition sont examinées par les cofinanceurs. Sur la base de critères permettant d'apprécier le caractère prioritaire des demandes formulées et compte tenu des budgets disponibles, ces comités valident la liste des biens à acquérir par anticipation.

Deux conventions de partenariat avec les SAFER Aquitaine-Atlantique et Garonne-Périgord ont été signées, respectivement en janvier et mars 2013, afin de préciser les modalités d'intervention des SAFER pour la constitution des réserves foncières agricoles.

6.3 L'information sur le projet

RFF s'est appuyé sur les outils d'information et de communication mis en place lors des étapes précédentes : Lettres d'information du GPSO, flash-infos, fiches thématiques, site Internet, dossiers ou communiqués de presse. Une évolution du site Internet dédié www.gpso.fr est en cours afin d'accompagner le public pendant la phase préalable à l'enquête publique.

Le rythme de la communication générale a ralenti, compte tenu des phases de concertation de proximité, plus locales, et de l'attente de la publication de différents rapports, notamment celui de la Commission Mobilité 21 et des décisions gouvernementales qui ont suivi.

4 lettres d'information ont été diffusées de janvier 2012 à janvier 2014 suite aux décisions importantes, avec 5 flash-infos intermédiaires.

Par l'intermédiaire du site Internet dédié, RFF a répondu depuis 2012 à plus d'une centaine de questions posées par les internautes : distance précise entre la future ligne et un bien à acheter, niveaux de bruit, lisibilité d'une carte en ligne, etc.

Dans les médias, le programme du GPSO a fait l'objet de plus de 3 500 retombées entre janvier 2012 et mai 2014, soit une moyenne de 4,2 retombées par jour, notamment en fonction des prises de position des acteurs locaux sur GPSO, de la publication du rapport de la commission « Mobilité 21 » et de la communication du gouvernement qui s'en est suivie.

Le tableau ci-contre liste les documents d'information réalisés dans le cadre de l'étape 3 du GPSO.



Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Janvier 2012	**Lettre d'information n° 13**	Boîte lettres 300 000 ex	Tracé retenu par le comité de pilotage
Février 2012	Questions/réponses, RFF répond à Alternative LGV	Site www.gpso.fr	Réponses aux prises de position figurant dans l'étude
Avril 2012	**Lettre d'information n° 14**	Boîtes lettres 300 000 ex	RFF s'engage désormais vers l'enquête d'utilité publique Bilans de la consultation du public sur le tracé proposé et autour des gares / haltes SRGV menées lors de l'étape 2
	Communiqué de presse	Presse et site www.gpso.fr	GPSO : vers l'enquête publique
	Flash Infos n° 19	Site www.gpso.fr	Décision ministérielle du 30 mars 2012 avec mise en ligne des cartes du tracé associées Mise en ligne du dossier de fin de l'étape 2 : GPSO, une ambition pour l'avenir de deux régions
Juin 2012	Fiche thématique	Site www.gpso.fr	La stratégie des matériaux
Juillet 2012	Flash Infos n° 20	Site www.gpso.fr	État d'avancement de la démarche de concertation Bilans de la concertation publique autour des gares et haltes SRGV Présentation RFF au Conseil Général du Lot-et-Garonne le 25 juin 2012 Réunion de l'observatoire des transports du 10 juillet 2012 à Bayonne Zoom sur les travaux en cours en Aquitaine et en Midi-Pyrénées
Octobre 2012	Flash Infos n° 21	Site www.gpso.fr	Présentation de RFF et comptes rendus des réunions des commissions consultatives, préparant le comité de pilotage d'octobre 2012. Compte-rendu des garants de la concertation (septembre 2012)
	Communiqué de presse	Presse et site www.gpso.fr	Les décisions du comité de pilotage du 26 octobre 2012 sur la constitution du programme du GPSO (communiqué du Préfet coordonnateur)

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Novembre 2012	**Lettre d'information n° 15**	Boîtes lettres 300 000 ex	RFF poursuit sa feuille de route fixée par l'État (suite du comité de pilotage du 26 octobre). La liaison Vitoria-Dax au centre de l'Europe. Le programme du GPSO au fil de l'eau. Les acteurs économiques se mobilisent. Les perspectives 2013 côté réseau existant en Aquitaine et Midi-Pyrénées.
Janvier 2013	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Signature de la convention de partenariat entre la SAFER Aquitaine-Atlantique et RFF
	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Dossier de la Direction Régionale Midi-Pyrénées de RFF : Bilan 2012 et perspectives 2013
	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Dossier de la Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes de RFF : 2013, mettre en réseau tous les acteurs du territoire
Mars 2013	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Signature de la convention de partenariat entre la SAFER Garonne-Périgord et RFF
Décembre 2013	Flash-info n° 22	Site www.gpso.fr	Mise en ligne des cartes du tracé suite aux décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013 Bilan de la concertation territoriale de RFF et rapport final des garants de la concertation
Janvier 2014	**Lettre d'information n° 16**	Boîte lettres 300 000 ex	Décision ministérielle du 23 octobre 2013 avec un schéma de réalisation du programme du GPSO en deux phases. Présentation des trois enquêtes publiques en 2014
Février 2014	Flash-info n° 23	Site www.gpso.fr	Mise en ligne de l'avis de l'Autorité environnementale

Présentation du GPSO à différentes institutions ou collectivités

RFF a présenté le programme du GPSO devant différentes assemblées, avec notamment une présentation au CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental) de la Région Aquitaine en septembre 2012, au CECA (Centre Entreprise et Communication Avancée) en octobre, de même que devant le Conseil Général du Lot-et-Garonne en juin, le conseil municipal d'Agen en décembre 2012 et le Conseil Général des Landes en février 2013.

RFF a par ailleurs participé :

- à un colloque organisé par Eurosud à Toulouse en novembre 2012 intitulé *« Bordeaux-Toulouse-Narbonne à grande vitesse : quels impacts sur l'économie du Sud Ouest européen »*. Les élus et acteurs économiques ont réaffirmé leur attachement au programme du GPSO comme atout majeur pour le dynamisme du territoire ;
- à un congès organisé par la Communauté autonome basque à San Sebastián en novembre 2012 intitulé *« La LGV en Gipuzkoa. Opportunités et développement économique »* avec plus de 200 professionnels du ferroviaire ;
- à la journée d'échanges sur les 4E (Europe des infrastructures, Éducation, Énergie et E-business) au 2ème sommet économique du Grand Sud à Bordeaux en décembre 2012 ;
- à un colloque organisé par Eurosud à Paris en octobre 2013 intitulé *« LGV su Sud-Ouest européen. L'union sur toute la ligne »*.

6.4 Le projet à l'issue de l'étape 3 et les apports de la concertation

Le projet à l'issue de l'étape 3

Depuis la décision ministérielle du 30 mars 2012, la poursuite de la concertation sur les derniers secteurs où il était nécessaire d'ajuster le projet de lignes nouvelles a permis d'affiner la conception du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax en tenant compte des préoccupations des acteurs locaux.

Le comité de pilotage du 26 octobre 2012 avait acté l'avancement des apports de la concertation sur certains de ces secteurs. Les réunions de concertation ou de gouvernance organisées ensuite jusqu'au 11 février 2013 ont conduit à valider les dernières propositions avec les élus des territoires desservis.

Ces propositions ont été reprises dans les dossiers transmis au Ministre par le Préfet coordonnateur le 22 février 2013 et par le Président de RFF le 1er mars 2013 pour validation par une décision ministérielle.

Réunion du comité de pilotage du 26 octobre 2012, en présence du Préfet coordonnateur du GPSO, des Présidents des conseils régionaux Aquitaine et Midi-Pyrénées et du Président de RFF



Compte tenu de ces éléments et des orientations prises par le Premier ministre le 9 juillet 2013 dans le plan du gouvernement *« Investir pour la France »* suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21, **le ministère en charge des Transports a décidé des choix de tracé suivants dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013, en fixant le cap pour la tenue des enquêtes publiques en 2014 pour la première phase du GPSO.**

Dans le Lot-et-Garonne :

- le choix du tracé plus au Nord à Xaintrailles, compte tenu du nouvel arrêté préfectoral de protection du biotope du 10 octobre 2012 ;
- le choix du tracé dit H228 entre Le Passage et Layrac, avec la solution d'un tunnel, d'un franchissement de l'A62 par-dessus et d'un abaissement du profil en long au niveau de la commune de Layrac, la contre-proposition de cette dernière n'ayant pas pu être retenue.

Dans le Tarn-et-Garonne :

- le choix du tracé Nord à Auvillar, avec un passage en tranchée couverte sous l'A62 ;
- le choix du profil abaissé de la ligne nouvelle sur les communes de Bressols et Montauban afin d'améliorer l'insertion paysagère de la LGV et la cohérence avec le projet urbain autour de la gare nouvelle.

Cette décision ministérielle acte également un schéma de réalisation du programme du GPSO en deux phases : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, puis Dax-Espagne et demande de lancer les procédures préalables aux enquêtes publiques sur les sections les plus prioritaires du GPSO (première phase du programme du GPSO), avec une phase d'enquête publique en 2014 sur :

- les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux ;
- les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse.

En novembre 2013, l'État a sollicité l'avis de l'Autorité environnementale du CGEDD[1] sur l'étude d'impact commune aux trois enquêtes publiques correspondant à la première phase du programme du GPSO. Le 22 janvier 2014, elle a remis son avis qui est joint aux dossiers d'enquête avec les compléments apportés par RFF.

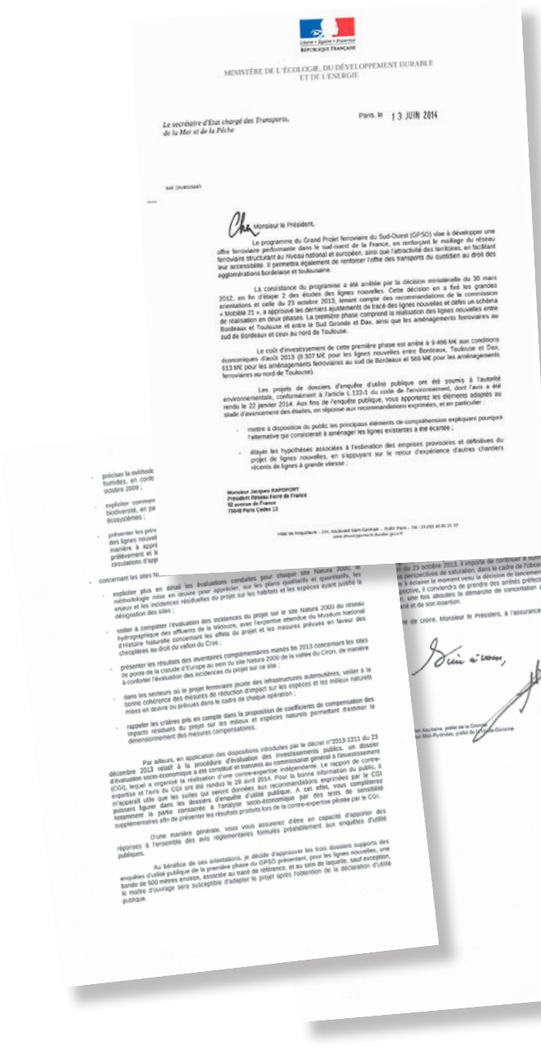
Paralèllement, l'État a sollicité l'avis du syndicat mixte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne sur l'étude d'impact (le projet passant en périphérie du parc), avis également joint aux dossiers d'enquête.

Début 2014, RFF a finalisé les dossiers soumis à la phase d'enquête publique ainsi que le dossier d'évaluation socio-économique à présenter au Commissariat général à l'investissement, en application du décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, dont l'avis est joint aux dossiers d'enquête.

Une fois ces avis recueillis, le ministère en charge des transports a approuvé les dossiers soumis aux enquêtes publiques le 13 juin 2014, autorisant la mise à l'enquête publique des trois opérations, dont celle des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

La phase d'enquête publique constituera une nouvelle étape majeure d'expression du public, qui sera prise en considération dans les décisions relatives aux suites à donner aux projets ferroviaires.

La décision ministérielle du 13 juin 2014


MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Paris, le 13 JUIN 2014

Monsieur le Président,

Le programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) vise à développer une offre ferroviaire performante dans le sud-ouest de la France, en renforçant le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, ainsi que l'attractivité des territoires, en facilitant leur accessibilité. Il permettra également de renforcer l'offre des transports du quotidien au droit des agglomérations bordelaise et toulousaine.

La consistance du programme a été arrêtée par la décision ministérielle du 30 mars 2012, en fin d'étape 2 des études des lignes nouvelles. Cette décision en a fixé les grandes orientations et celle du 23 octobre 2013, tenant compte des recommandations de la commission « Mobilité 21 », a approuvé les derniers ajustements de tracé des lignes nouvelles et défini un schéma de réalisation en deux phases. La première phase comprend la réalisation des lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse et entre le Sud Gironde et Dax, ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et ceux au nord de Toulouse.

Le coût d'investissement de cette première phase est arrêté à 9 486 M€ aux conditions économiques d'avril 2013 (8 307 M€ pour les lignes nouvelles entre Bordeaux, Toulouse et Dax, 613 M€ pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et 566 M€ pour les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse).

Les projets de dossiers d'enquête d'utilité publique ont été soumis à l'autorité environnementale, conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, dont l'avis a été rendu le 22 janvier 2014. Aux fins de l'enquête publique, vous apporterez les éléments adaptés au stade d'avancement des études, en réponse aux recommandations exprimées, en particulier :

- mettre à disposition du public les principales éléments de compréhension expliquant pourquoi l'alternative qui consisterait à aménager les lignes existantes a été écartée ;
- étayer les hypothèses associées à l'estimation des emprises provisoires et définitives du projet de lignes nouvelles, en s'appuyant sur le retour d'expérience d'autres chantiers récents de lignes à grande vitesse ;

Monsieur Jacques RAPOPORT
Président Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75649 Paris Cedex 13

Frédéric CUVILLIER

1) *CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*

Les apports de la concertation

Les différentes réunions de concertation de proximité ont permis de dégager des solutions d'optimisation généralement partagées avec les acteurs locaux, validées par le comité de pilotage du 26 octobre 2012, puis retenues par le Ministère dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013. Ces optimisations concernent :

- en Gironde :
  - les optimisations de tracé et de rétablissements de voiries connexes sur l'aménagement de la ligne existante au Sud de Bordeaux à Hourcade, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans,
  - l'évolution du débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard-d'Eyrans (franchissement du Saucats en viaduc unique et en évitant le dévoiement de la ligne existante au Sud de Saint-Médard-d'Eyrans et sur Ayguemorte-les-Graves),
  - les rétablissements de voiries à proximité du captage d'alimentation en eau potable des sources de Bellefond à Castres-Gironde ,
  - le secteur de Saint-Selve (base travaux),
  - la localisation de la halte SRGV Sud Gironde ;
- dans les Landes :
  - quelques ajustements localisés,
- dans le Lot-et-Garonne :
  - les choix du tracé dans les secteurs de Xaintrailles (positionnement au Nord du carrefour du Placiot),
  - les choix du tracé au Sud-Ouest de l'agglomération d'Agen (secteur de la gare nouvelle et de la liaison inter-gares) répondant aux contraintes techniques et environnementales et aux attentes des élus locaux ;
- dans le Tarn-et-Garonne et en Haute-Garonne :
  - les optimisations proposées par RFF dans les secteurs de Castelsarrasin (respect de la transparence hydraulique au regard des crues de la Garonne et abaissement du profil en long du projet) et de Pompignan/Saint-Rustice (éloignement du bourg de Saint-Rustice).

En complément, la poursuite de la concertation demandée à RFF par le comité de pilotage a permis d'avancer sur plusieurs secteurs.

- De Saint-Médard-d'Eyrans à Saint-Michel de Rieufret (Gironde), s'agissant de la préservation des ressources en eau potable, les acteurs de la concertation ont pris connaissance des résultats des traçages de l'été 2012, des optimisations du profil en long et des dispositions constructives prévues par RFF.
- D'Agen à Layrac, les échanges se sont prolongés en décembre 2012 puis janvier 2013 pour l'examen des contre-propositions de la commune de Layrac, RFF précisant à cette occasion les raisons ne permettant pas de les retenir.
- À Auvillar et Bressols, la poursuite de la concertation avec une simulation du projet de lignes nouvelles à l'aide d'une maquette numérique 3D présentant les différentes solutions techniques a permis d'aboutir à un consensus sur la solution retenue : passage sous l'A62 à Auvillar et profil abaissé à Bressols.
- À Saint-Rustice, des échanges sur les résultats des études hydrauliques ont permis le 9 juillet 2013 une adaptation locale des aménagements annexes permettant d'éviter l'acquisition d'une habitation et de réduire les impacts sur les parcelles arboricoles (modification d'un modelé à vocation hydraulique).
- À Saint-Jean-de-Luz (non concerné par la mise à l'enquête publique en 2014), la présentation aux élus locaux du rapport de la mission du CGEDD pour le tracé s'est tenue le 26 novembre 2012, sous la présidence du Sous-Préfet de Bayonne. La recommandation de retenir la variante dite H463 a été partagée (les élus rappelant à cette occasion leur opposition de principe au projet) et confirmée lors de la visite de terrain du 19 décembre 2012 avec le Sous-Préfet de Bayonne et le maire de Saint-Jean-de-Luz.

Maquette 3D sur la commune de Bressols présentée en réunion publique (janvier 2013)



6.5 Le collège des acteurs locaux et le compte-rendu des garants de la concertation

6.5.1 L'avis du collège des acteurs locaux

Le collège des acteurs locaux s'est réuni le 23 mai 2013. Ses membres ont exprimé leurs avis sur les actions de concertation menées par RFF au cours de l'étape 3. Cette réunion a également été l'occasion d'expressions sur l'opportunité du programme du GPSO.

Certains membres ont rappelé l'utilité du GPSO, en particulier pour l'enjeu d'accessibilité des territoires et de développement des activités liées aux lignes nouvelles, d'autres membres ont fait part de leurs interrogations ou de leurs préoccupations :

- risque d'oublier la desserte du Béarn (Pau) et de la Bigorre (Lourdes et Tarbes) ;
- interrogations sur la question du financement du programme du GPSO et du choix de maîtrise d'ouvrage pour la phase de réalisation ;
- interrogations sur les modalités d'information auprès des riverains sur le dispositif d'acquisition foncière anticipée ;
- justification des hypothèses et projections de trafics notamment pour les élus des Pyrénées-Atlantiques, avec rappel de la demande d'une étude partagée sur l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye en lieu et place de la réalisation d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne.

6.5.2 Les garants de la concertation

Au cours de l'étape 3, les garants ont continué à assister à certaines réunions de concertation et à répondre aux différentes sollicitations des acteurs locaux. Ils ont rendu compte de leurs activités par des rapports écrits (en annexe du présent document) et par une prise de parole en réunion du collège des acteurs locaux le 23 mai 2013.

En septembre 2012, les garants constatent *« l'important travail d'écoute et de prise en compte des souhaits exprimés par les acteurs et le public » sur les derniers secteurs à préciser et que « l'essentiel du tracé retenu par le Ministre est le résultat de la concertation »*, tout en rappelant leurs demandes antérieures d'une conception globale des services ferroviaires et d'une mise à disposition de tous les éléments indispensables à une justification du report modal route/rail pour le transport ferroviaire du fret.

En 2013, les garants ont souhaité rédiger un rapport final portant sur l'ensemble de leurs actions de 2009 à 2012, établi conformément au guide de méthodologie établi par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans son rapport d'activités 2002-2012. Ce témoignage rend compte de leur perception de la concertation institutionnelle au sens défini par la charte de la concertation.

Par décision du 4 décembre 2013, la CNDP a *« donné acte à RFF du compte rendu de la concertation postérieure au débat public incluant le rapport du garant »*, rapport joint en annexe du présent document.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

PIÈCE M

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION 1

ANNEXE 1
BILANS DES DEBATS PUBLICS **85**

ANNEXE 2
BILANS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.300-2 201

ANNEXE 3
COMPTES RENDUS DES GARANTS DE LA CONCERTATION 229

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

sommaire

1 BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE 89

2 LE COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE 97

Propos introductif, par le Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) 101

1. Saisine du la CNDP et mise en place de la CPDP (21 juillet - 1erdécembre 2004) 101

2. Les préparatifs du débat public (1erdécembre 2004 - 6 avril 2005) 103
- 2.1 Relations avec le maître d'ouvrage RFF. 103
- 2.2 Organisation et moyens. 103
- 2.3 Elaboration de la stratégie du débat 104
- 2.4 Contacts et entretiens avec les « principaux acteurs du débat » 104
- 2.5 Mise au point du dossier support 105

3. Validation du dossier support et préparation du lancement du débat (6 avril - 8 juin) 105
- 3.1 Choix du calendrier 105
- 3.2 Premières rencontres avec la presse 106
- 3.3 Réunions avec le Comité de pilotage et les services de l'État 106

4. Lancement du débat (6 juin - 15 juin 2005) 106
- 4.1 Conférences et points de presse 106
- 4.2 Envoi du dossier support aux élus, aux acteurs socioprofessionnels et associatifs. 106
- 4.3 Envoi du résumé du dossier et du journal n°1 du débat 107
- 4.4 Ouverture du site Internet du débat 107
- 4.5 Installation des expositions. 107

5. Déroulement du débat (8 juin - 25 novembre 2005) 108
- 5.1 Séquences du débat 108
- 5.2 Observations sur le déroulement du débat 109
- 5.3 La clôture du débat (26 nov. 2005 - 18 janv. 2006) 117

6. Enseignements du débat et observations 117
- 6.1 Contexte du débat 117
- 6.2 Perception par le public du positionnement de la CPDP 118
- 6.3 Critiques à l'égard de la CPDP 118
- 6.4 Observations sur le déroulement du débat 119
- 6.5 Demandes formulées pendant le débat et les réponses de la CPDP 119
- 6.6 Coût du débat 120

7. Opinions exprimées pendant le débat 121
- 7.1 Opinions et positionnements des acteurs 121
- 7.2 Tendances géographiques 123
- 7.3 Différences liées aux activités économiques 126
- 7.4 Cahiers d'acteurs 126

8. Le débat, ses apports aux questions 127
- 8.1 Opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse 127
- 8.2 Implantation des gares 127
- 8.3 Enjeux territoriaux et environnementaux 127
- 8.4 Suite du débat 127

9. Conclusion 128
- 9.1 Attentes par rapport au projet LGV Bordeaux-Espagne 128
- 9.2 Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne 129
- 9.3 Prise en compte attentive de tous les arguments 129
- 9.4 Explication et justification de la décision 129
- 9.5 Garantie de concertation et de transparence pour la suite du projet si le maître d'ouvrage décidait la poursuite 129

10. Annexes 130
- 10.1 Décision de la CNDP du 08 septembre 2004 130
- 10.2 Calendrier des réunions de la CPDP 130
- 10.3 Listes des personnalités et journalistes rencontrés au cours de la phase préparatoire du débat 130
- 10.4 Liste des acteurs socio-économiques 132
- 10.5 Liste des intervenants ayant participé aux réunions générales de lancement et de restitution 132
- 10.6 Liste des contributions 134
- 10.7 Cahiers d'acteurs 136

3 BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE 139

4 LE COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE 149

Éditorial, la décision de la CNDP et la création de la CPDP projet ferroviaire Bordeaux-Espagne 152

I - La préparation du débat public 154
- A - Le code déontologique de la CPDP 155
- B - L'organisation fonctionnelle du débat 156
- C - Les rencontres préalables avec les acteurs 157
- D - La préparation du dossier du débat 159

sommaire

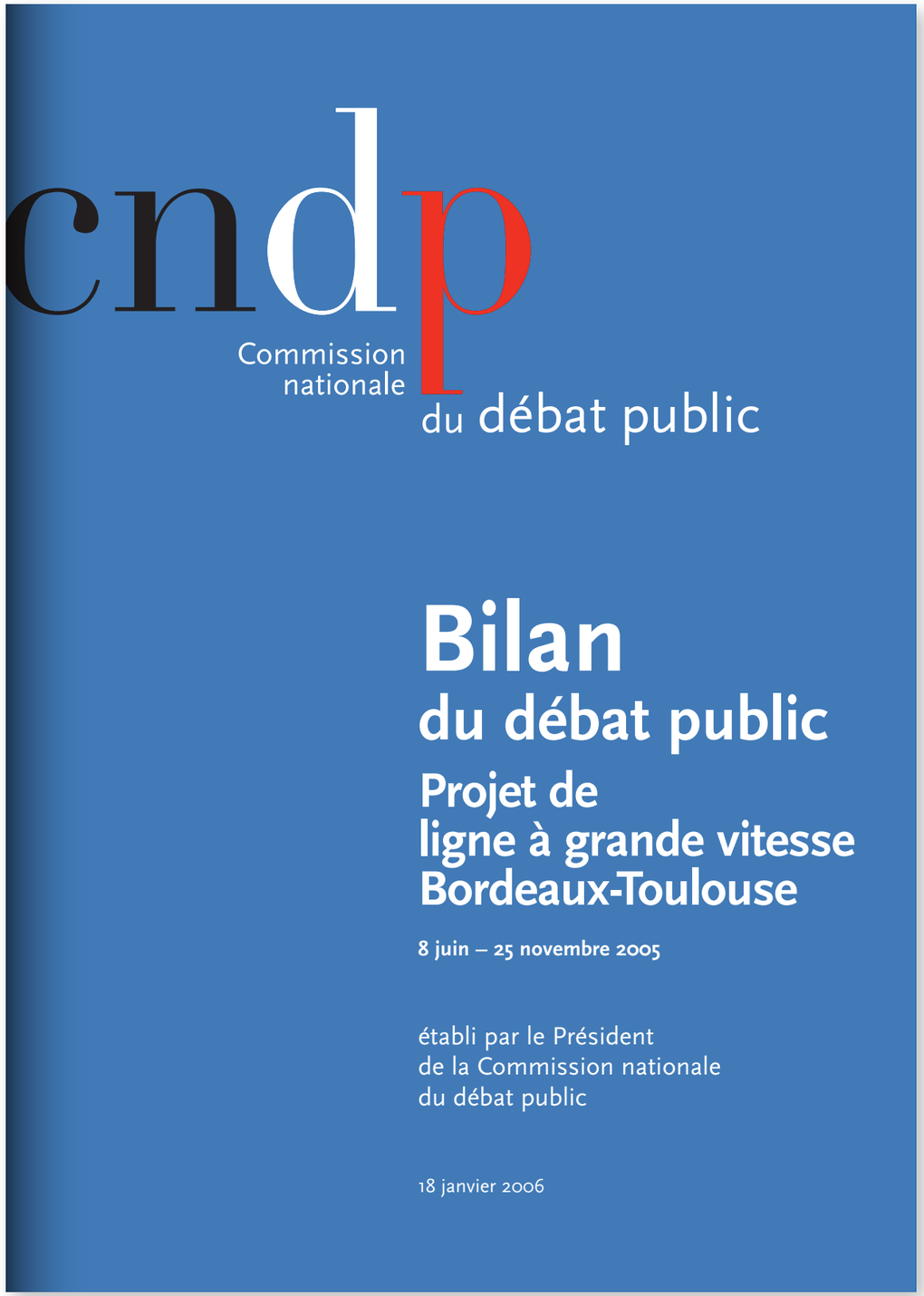
II - Le déroulement du débat 160
A - Les moyens d'information et de participation 160
B - Les réunions publiques 163
C - Les thèmes du débat 165
III - Les apports de l'expertise complémentaire 179
A - Les résultats de l'expertise 179
B - Une lecture des résultats différente selon les acteurs 180
C - Un apport sur le fond et un élément de confiance 181
IV - La presse et le débat public 181
A - Les retombées en chiffres 182
B - Le traitement médiatique 182
Conclusion 184
Annexes 186

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

chapitre 1

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE



cndp
Commission nationale du débat public

Paris, 22 Décembre 2005

Le Président

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE.

BILAN ÉTABLI PAR LE PRESIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.

Plusieurs projets de ligne ferroviaire ont déjà donné lieu à des débats publics et cependant celui qui vient de porter sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse n'a ressemblé à aucun de ceux qui l'avaient précédé, vérifiant la règle selon laquelle chaque débat public est particulier et la seconde règle selon laquelle personne ne peut prédire comment un débat se déroulera, car chacun a sa dynamique.

La Commission nationale du débat public a été saisie de ce projet par le Président de Réseau Ferré de France le 21 Juillet 2004 et a pris sa décision le 8 Septembre ; le caractère d'intérêt national du projet, l'importance de ses enjeux et de ses impacts la conduisaient évidemment à décider un débat public.

Ce sont les autres aspects de la décision qui sont plus intéressants et méritent quelques commentaires :

- la Commission nationale du débat public rappela d'abord que le dossier du débat, destiné au public, devrait être plus complet que le dossier de saisine sur les aspects multimodaux de la desserte par modes rapides de Toulouse. Cela était conforme à sa position habituelle qui s'efforce de donner une vue complète – donc multimodale – des problèmes de transport ; ce n'était en outre que le rappel de la position exprimée en Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 Décembre 2003 ; c'était montrer enfin que la CNDP n'ignorait pas, mais ne prenait pas parti dans les jeux tactiques cherchant à lier ou à opposer la LGV et l'éventuel nouvel aéroport de Toulouse.

- le dossier de saisine portait sur une zone d'étude de 50 km de largeur soit 25 km en moyenne de part et d'autre de l'actuelle voie ferrée ; la présentation d'une zone d'étude aussi étendue reflétait le fait que la CNDP avait été saisie hâtivement, avant que les études préliminaires ne soient suffisamment avancées. Il était inconcevable d'engager le débat public sur ces bases : il faut certes que celui-ci se situe suffisamment tôt dans la vie du projet, alors que les grandes options restent encore ouvertes, pour que la discussion sur l'opportunité du projet ait tout sens et qu'elle précède et éclaire la décision de principe du maître d'ouvrage ; mais encore faut-il qu'il s'appuie néanmoins, lorsqu'il s'agit d'un projet linéaire, sur quelques grandes hypothèses de parcours, faute de quoi le public pourrait penser à juste titre que le maître d'ouvrage essaie d'obtenir un chèque en blanc. La CNDP précisa donc qu'elle ne considérerait le dossier du débat comme « suffisamment complet » pour qu'elle puisse ouvrir le débat public que s'il comportait la présentation suffisamment précise de quelques couloirs d'étude plus restreints (de l'ordre de la dizaine de km de largeur) avec l'indication de leurs impacts sur les territoires et sur l'environnement.

Prenant cette position, la CNDP savait que cela exigerait d'affiner et d'accélérer les études complémentaires et que le maître d'ouvrage pourrait avoir du mal à présenter son projet de dossier dans le délai de six mois après cette décision qui lui est accordé par les textes.

- relevant que le dossier ne comportait aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet compte-tenu notamment des contraintes financières, la CNDP demandait que le dossier du débat comporte des éléments suffisants sur le financement de l'ouvrage et son calendrier de réalisation.

- enfin la CNDP émettait pour la première fois un signal d'alarme quant à la durée de gestation des projets. Elle est préoccupée en effet d'être fréquemment saisie de projets dont l'échéance de réalisation, incertaine, est d'une dizaine d'années, peut-être plus ; comment, avec de tels délais, la démarche assurant la participation du public pourra t-elle être continue et cohérente ?

La Commission nationale du débat public rappelait donc que la loi (article L121-12 du code de l'environnement) prévoit implicitement, même si sa rédaction est imparfaite, que l'enquête publique s'ouvre normalement cinq ans au plus tard après la publication du bilan du débat public.

*
* *

La Commission nationale du débat public nomma le Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public, M. Henri Demange, à sa séance du 6 Octobre et, sur la proposition de celui-ci, les membres lors de sa séance du 1er Décembre : Mme Mader-Saussaye, MM. Barel, Mathis, Sabin, Sablayrolles.

Par la diversité des origines et des expériences, cette commission se révéla d'une grande qualité et sut travailler de façon très collégiale et très efficace ; y contribua évidemment le fait que la majorité de ses membres avaient déjà participé à un débat public, ou même présidé une commission particulière (Mme Mader-Saussaye). Je veux tous les remercier vivement pour la disponibilité et pour l'engagement qu'ils ont manifestés, pour la qualité du travail qu'ils ont accompli.

M. Demange avait pris les premiers contacts locaux dès le mois d'Octobre, la CNDP tint sa première séance de travail dès le 2 Décembre ; la période de préparation commença donc avec l'ardeur et l'implication qui ont caractérisé cette commission particulière de bout en bout ; c'est grâce à ses qualités et grâce à la patience et à la persévérance dont sut faire preuve son Président, que furent surmontées sans conséquences défavorables pour le débat les difficultés matérielles, à vrai dire anormales, rencontrées pour le fonctionnement et l'assistance de la commission particulière du débat public ; comme le compte-rendu de M. Demange le relate, la CPDP avait à sa disposition des locaux opérationnels à la mi-décembre , ce qui était bien, mais les contrats que devait passer le maître d'ouvrage avec les prestataires de services n'ont été signés que fin mai et, après diverses péripéties, son secrétaire général ne fut finalement recruté qu'à la mi-mars ; c'est dire le poids qui reposa directement sur le Président que je tiens à remercier très vivement pour la façon dont il fit face, comme pour tout le travail qu'il a accompli tout au long de ce débat public.

La commission particulière développa les contacts avec les élus, les acteurs économiques et les responsables associatifs en Janvier-Février (au total un peu plus d'une centaine de personnes des deux régions et des quatre départements directement concernés) ;

le but de ces entretiens était, comme d'habitude, d'une part d'expliquer les règles du débat public et le rôle de la CPDP, d'autre part d'enregistrer les attentes de ces personnalités quant à l'organisation et au contenu du débat.

Une des questions qui revenait le plus souvent en Midi-Pyrénées (on verra que la position de la Gironde était très différente) était celle du calendrier avec la demande insistante que le débat démarre vite et ait lieu avant l'été, demande encouragée par des « annonces » qui oubliaient que c'est à la CNDP qu'il appartient d'arrêter le calendrier lorsqu'elle estime que tous les éléments sont réunis.

Or, la première version complète du projet de dossier du débat a été remise à la CPDP le 14 Février avec de nombreux points à compléter ou préciser. C'est pourquoi il est fâcheux que le dossier ait été adressé simultanément à la Commission nationale, sans attendre l'avis définitif de la CPDP et qu'il ait donné lieu, sans consulter la CPDP, à quelques diffusions parallèles; ces initiatives, contraires à la répartition des rôles entre maître d'ouvrage et CPDP dans la phase qui précède le débat, pouvaient en outre laisser croire que tout était prêt et que c'était la CPDP et la CNDP qui retardaient le début du débat ; M. Demange a eu raison de réagir fermement auprès du Président de Réseau Ferré de France qui a d'ailleurs reconnu ces erreurs.

En définitive, et au prix d'efforts partagés, la Commission nationale du débat public pouvait examiner le projet de dossier du débat à sa séance du 6 Avril, considérer, sous réserves de quelques modifications de forme, qu'il était suffisamment complet pour être soumis au débat et fixer le calendrier de celui-ci : du 8 Juin au 14 Juillet et du 1er Septembre au 18 Novembre 2005, c'est-à-dire un peu moins de quatre mois en deux périodes[1]. Pour aboutir à cette décision, M. Demange avait présenté à la Commission nationale différentes hypothèses avec une analyse des avantages et inconvénients de chacune. Il était clair, à cette date, qu'il n'était plus possible de mener entièrement le débat public avant les vacances, sauf à le réduire à une durée non compatible avec l'importance du projet et l'étendue de la zone concernée. Il fallait d'autre part tenir compte du référendum sur le projet de traité portant constitution européenne dont la date était désormais fixée au 29 Mai ; or plusieurs responsables, élus ou associatifs, avaient clairement dit qu'il leur paraissait inconcevable que le débat public se déroule pendant la campagne référendaire. Mais si on ne commençait qu'en Septembre, on perdait quatre ou cinq mois, alors qu'on l'a vu une certaine impatience s'était exprimée.

La solution adoptée, qui s'inspirait de ce qui avait été prévu pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, permettait de concilier toutes ces contraintes : le débat commencerait au lendemain du référendum, mais nettement avant les vacances, s'interromprait après une première phase substantielle pour le temps des congés d'été, et reprendrait à la rentrée pour une deuxième phase d'environ deux mois et demi. Après quelques hésitations sur l'idée d'un débat en deux temps, la Commission fut d'accord pour en faire l'expérience dès lors que l'attention suffisante était portée à la façon de ranimer le débat au 1er septembre avec un rappel de la première partie. C'est ce qui fut fait avec deux conférences de presse « bilan-relance » à Bordeaux et Toulouse, et l'on put constater que le débat public n'avait en rien souffert de cette formule ; d'ailleurs sous d'autres formes, et par d'autres voies, le projet continuera d'être débattu pendant l'été, en particulier dans le sud de la Gironde, zone qui on le verra s'est sentie particulièrement concernée.

*
* *

[1] La CNDP arrêtera le détail du programme du débat à sa séance suivante, le 11 mai.

L'organisation du débat était structurée de façon très simple pour les réunions publiques : des réunions générales d'information et de lancement dans les villes chefs-lieux des quatre départements concernés, des réunions thématiques réparties géographiquement permettant de traiter des questions générales liées aux enjeux ou aux impacts du projet (milieux naturels, aspects fonciers, fret et logistique) ou un problème local (la localisation des gares à Agen et Montauban) ; des réunions de restitution du débat dans les quatre villes chefs-lieux.

La CPDP avait précisé d'emblée que ce programme n'était pas figé et qu'elle était prête à répondre à des demandes exprimées en cours de débat ; c'est ainsi qu'à la quinzaine de réunions déjà citées s'ajoutèrent sept « auditions » publiques à l'initiative d'institutions très diverses : la commission « Infrastructures » du Conseil régional d'Aquitaine, les deux Conseils Economiques et Sociaux des régions Aquitaine et Midi Pyrénées, le Conseil Général de Lot et Garonne, l'Association des Maires de Gironde, la profession viticole de Gironde, le Comité d'aménagement du territoire du Tarn (la Ville d'Albi, la Chambre de commerce et le département ayant refusé d'être oubliés)… .

Afin d'assurer l'information, initiale puis continue, du public et de permettre son expression sous différentes formes, la CPDP utilisa la gamme désormais habituelle de moyens :

- Dès les conférences de presse que nous avons tenues avec M. Demange le 7 Juin à Bordeaux et Toulouse pour lancer le débat, diffusion en un même envoi du dossier du maître d'ouvrage sous sa forme de synthèse (6 pages) et du premier « Journal du Débat » qui présentait le débat public, son programme et le rôle de la CPDP ; le tirage était de 1 275 000 exemplaires, c'est-à-dire que normalement tous les foyers des quatre agglomérations de Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse et des communes situées dans les zones d'étude envisagées étaient servis ; en fait, comme trop souvent pour ces envois non nominatifs, il y a eu une certaine déperdition.

Fort heureusement, et ce fut vrai tout au long du débat, la presse écrite régionale et locale, les radios et télévisions relayèrent l'information très régulièrement et de façon approfondie ; avec plus de 400 articles et émissions dans la période du débat, elles ont joué un rôle essentiel car elles n'ont pas simplement rendu compte de ses différentes étapes, elles ont elles-mêmes, par des articles de fond, par des tables rondes, par le courrier des lecteurs,… apporté leur contribution au débat. A noter que radios et télévisions ne se sont pas contentées de diffuser des informations ou de brefs reportages mais ont organisé à plusieurs reprises des émissions-débats d'une durée permettant un approfondissement du problème.

- Le dossier complet du débat (une centaine de pages) était envoyé parallèlement à plus de 3000 institutions ou organismes préalablement identifiés ; il était en outre adressé à toute personne qui en faisait la demande (à peu près autant – soit un tirage total de presque 6500 exemplaires).

- Des expositions (ensemble de 6 panneaux présentant le débat public et le projet) furent organisées de façon fixe dans une douzaine de lieux publics, et chaque soir de réunion publique dans les locaux qui l'accueillaient.

- Enfin un site Internet était ouvert dès le premier jour ; nourri d'abord des premiers documents du débat et de tous les renseignements utiles pour participer, il s'est ensuite enrichi des procès-verbaux des réunions publiques, des contributions reçues…

Le site a reçu plus de 20 000 visites, ce qui le place parmi les fortes fréquentations de sites de CPDP.

- Les réunions publiques ont accueilli au total 4 700 personnes,

- La CPDP a reçu 170 contributions (positions argumentées, qui ont été publiées sur le site Internet); elle a reçu, par courrier ou par mail, plus de 1000 questions.

- Il faut enfin ajouter que 20 contributions particulièrement intéressantes ou particulièrement représentatives, ont bénéficié de leur publication sous forme de « cahier d'acteur » c'est à dire d'un document édité par la CPDP dans un format prédéfini et diffusé dans le public (tirage de chacun 7000 exemplaires).

Au total les moyens mis en place (impression et diffusion de documents, location et équipement des salles de réunion, assistance à la CPDP…) ont représenté un budget d'environ un million d'Euros, ce qui représente environ 0,3 ‰ du coût prévisionnel du projet ; ils ont atteint leurs objectifs si l'on en juge par la participation qu'a suscitée ce débat public et par la qualité de ses apports.

*
* *

La participation peut être appréciée à partir des quelques chiffres cités ci-dessus et qui placent ce débat public, quantitativement, dans le trio de tête. Il est intéressant de remarquer, si l'on ne retient que la présence aux réunions publiques, que la répartition géographique est très inégale et que ce sont les réunions localisées en Gironde qui ont réuni le plus grand nombre de participants, nombre d'ailleurs croissant jusqu'à presque 1 000 personnes pour la réunion de clôture à Bordeaux.

Mais il faut souligner aussi la diversité des participants ; des élus aux « simples citoyens » en passant par les compagnies consulaires et d'autres organismes économiques, les associations de défense de l'environnement ou d'usagers, des syndicats de salariés,… toutes les catégories ont été présentes et actives, en utilisant tous les moyens mis à leur disposition pour s'exprimer ; les contributions reçues, publiées sur le site Internet, en donnent une bonne idée.

Et il faut ajouter que le débat a eu lieu en dehors même du cadre fourni par le débat public : des collectivités, des compagnies consulaires, des associations en ont discuté en leur sein ; durant la phase de suspension du débat public pendant l'été, des réunions ont été organisées par des collectivités locales ou par des associations dans le Sud de la Gironde ; enfin, je l'ai déjà dit, la presse n'a cessé d'évoquer le problème en faisant connaître les faits ou les opinions qui s'y rapportaient.

Tout cela permet de considérer que les demandes de prolongation du débat justifiées par le fait qu'il aurait été mené « en catimini » ne sont pas fondées ; ne l'était pas non plus la demande s'appuyant sur la réponse « tardive » à la demande d'une cartographie faisant apparaître précisément quelles étaient les communes se trouvant dans les différents couloirs de passage possibles : la liste des communes a été adressée par mail à ceux qui en avaient fait la demande le 27 Juillet et la carte était mise sur le site Internet le 28 Juillet, c'est à dire plus d'un mois avant que le débat public ne reprenne, et presque quatre mois avant qu'il ne s'achève.

La CNDP a seulement accepté, à la demande de la Commission particulière, de repousser de huit jours la fin du débat pour tenir compte du fait que la réunion de clôture à Bordeaux avait été décalée de deux jours (et cela afin de répondre à la demande de participants qui annonçaient une très forte participation nécessitant une plus grande salle).

*
* *

Les principaux apports de ce débat public sont les suivants :

I - Il y a d'abord, de façon générale et répétée, une forte demande de développement du mode ferroviaire. Certains s'attachent au fait qu'il est moins ou beaucoup moins polluant que d'autres modes de transport ; beaucoup soulignent qu'il est indispensable pour freiner ou soulager la saturation progressive du réseau routier, surtout en réorientant de façon substantielle le transport de marchandises ; presque tous enfin soulignent qu'il est un élément essentiel d'aménagement du territoire, en favorisant la mobilité au sein des régions, entre régions de France, avec les pays européens.

Face à cette demande si forte, les quelques nuances (le bilan écologique serait moins favorable s'il était vraiment global) ou réserves (est-il raisonnable de vouloir gagner quelques minutes sur les trajets ?) apparaissent assez isolées.

II - Sur l'opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Il y a deux réponses rigoureusement opposées qui correspondent à deux zones géographiques distinctes.

a) La zone correspondant au département de la Gironde répond de façon négative. On a constaté à cet égard une évolution sensible au cours du débat, vraisemblablement influencée par l'opposition de plus en plus nette qui s'exprimait dans le Sud du département comme on le verra plus loin : au début un certain nombre d'intervenants, sans prendre toujours parti sur le projet, regrettaient qu'un autre débat public n'ait pas eu lieu en même temps sur le projet prolongeant la LGV Sud Europe Atlantique vers l'Espagne et demandaient d'abord que ce dernier soit décidé aussi rapidement que possible ; puis les critiques contre Bordeaux-Toulouse se développèrent et finalement la position devint : Bordeaux-Toulouse n'est pas notre priorité, notre seule priorité c'est Bordeaux-Espagne ; certains disaient même encore plus clairement : l'état des finances publiques ne permettra pas de réaliser deux LGV dans la même partie de la France, donc il ne faut pas faire Bordeaux-Toulouse si l'on veut avoir une chance d'obtenir Bordeaux-Espagne.

Avec quelques nuances, se sont exprimés en ce sens le Conseil Régional d'Aquitaine et le Conseil Général de la Gironde.

A l'appui de cette position sont invoqués les grands enjeux économiques et d'aménagement du territoire : la nécessité de rééquilibrer les capacités des infrastructures de transport vers la façade atlantique, de favoriser le report modal vers le rail pour éviter le « mur de camions » que devient l'autoroute Paris-Bordeaux-Bayonne, de favoriser le développement des relations avec l'Espagne (et de souligner que le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique au delà de Bordeaux vers l'Espagne figure au schéma des réseaux de transport européens et a été classé projet prioritaire par l'Union Européenne).

A ces arguments positifs en faveur de Bordeaux-Espagne s'ajoutaient des arguments contre Bordeaux-Toulouse (très faible intérêt du point de vue des volumes de fret concernés).

Une position de refus encore plus vigoureuse a été exprimée dans le Sud de la Gironde, non plus en raison de considérations de principe, mais appuyée sur la contestation d'un tracé et sur la défense d'un territoire, comme on le verra plus loin.

C'est au contraire l'affirmation de la nécessité de cette LGV et la demande qu'elle soit réalisée très rapidement qui se sont exprimées fortement et l'on pourrait dire ce façon presque unanime dans tout le reste de la zone d'étude, c'est-à-dire depuis le Lot et Garonne jusqu'à Toulouse, et au delà.

Que ce soit pour la région Midi-Pyrénées dans son ensemble, pour le département du Lot et Garonne ou pour chacune des grandes villes concernées, ce sont les enjeux en termes d'aménagement du territoire et de développement économiques qui nourrissent la plupart des arguments : la nécessité de développer les relations économiques entre métropoles régionales et régions voisines, la nécessité de faciliter et d'accélérer les relations avec la région capitale, la nécessité enfin, par l'interconnexion avec le réseau national et européen à grande vitesse, d'établir ou de développer des liaisons avec d'autres pays d'Europe. Pour ceux qui défendent cette position, il est incohérent d'opposer ce projet au projet de LGV Bordeaux-Espagne car tous les deux ont les mêmes objectifs et doivent être considérés comme complémentaires.

D'autres arguments s'y ajoutent :

- A Toulouse : la position défavorable de la 4ème ville de France, au regard des liaisons ferroviaires rapides depuis qu'a été abandonné le projet dit «POLT » (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), alors qu'elle avait été pionnière il y a quarante ans grâce au Capitole ; pour certains, la réalisation de la LGV permettait d'éviter la réalisation dans les environs de Toulouse d'un nouvel aéroport en remplacement de Blagnac, d'autres en revanche, comme la Ville, considèrent que ce projet ne doit pas être oublié car les deux projets sont complémentaires,
- Agen et Montauban plaident pour une réalisation qui les rapprocherait des deux métropoles régionales mais aussi de la région parisienne.
- Certains départements ne se situant pas sur l'axe Bordeaux-Toulouse approuvent également le projet en souhaitant que la réalisation de certaines conditions leur permettent d'en bénéficier, c'est le cas du Tarn et d'Albi, on l'a déjà vu ; c'est aussi la position adoptée à la fin du débat par le Conseil Général du Gers qui souligne l'intérêt de cette réalisation pour la partie Nord du département.

b) Cette LGV est nécessaire mais il ne faut pas l'arrêter à Toulouse, il faut la prolonger jusqu'à Narbonne[2] : c'est la position qu'a adoptée le Conseil Régional de Midi-Pyrénées depuis le début, rappelant sa solidarité avec la région Languedoc-Roussillon qui a participé au financement des études ; la Fédération des associations d'usagers des transports s'est aussi prononcée en ce sens.

Pour l'un et l'autre, ce serait évidemment l'intérêt de la région concernée mais aussi de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui pourraient ainsi bénéficier de liaisons avec l'Espagne côté Catalogne, avec la vallée du Rhône et l'arc languedocien…

[2] Rappelons que le projet étudié initialement était celui d'une LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, inscrite au schéma directeur national des LGV ; mais le CIADT du 18 Décembre 2003 inscrit sur la carte des infrastructures à long terme la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et le comité de pilotage (associant les collectivités partenaires financiers) retenait en Janvier 2004 comme pertinente la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse comme première étape de l'aménagement complet jusqu'à Narbonne. Il était prévu en outre d'organiser une consultation sur la section Toulouse-Narbonne après le débat public.

III - Les caractéristiques du projet.

a) Pour la section entre Agen et Toulouse : le dossier ne propose qu'une seule option, qui n'a pas soulevé d'opposition et qui a même suscité assez peu de commentaires. Il faut relever cependant les observations présentées par l'UMINATE, fédération Midi-Pyrénées des associations de défense de l'environnement, qui, tout en se déclarant favorable au principe de la LGV, souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'un problème d'insertion d'un ouvrage dans le paysage : il faut être attentif aux enjeux que constituent les milieux naturels : le corridor garonnais et ses zones humides, la forêt de Montech, les coteaux secs de part et d'autre de la vallée.

C'est surtout le problème des gares qui est évoqué :

- Pour Toulouse, il y a une très forte majorité ou quasi unanimité pour considérer que la seule bonne solution est de faire de Matabiau la gare TGV, car c'est ainsi, compte-tenu de toutes les réalisations de ces dernières années, que serait le mieux assurée l'intermodalité ; mais certains soulignent en même temps qu'il faudrait prévoir des aménagements pour améliorer les accès ou faciliter le stationnement. Quelques voix cependant se sont élevées pour demander une nouvelle gare en dehors du centre de Toulouse ou un contournement ferroviaire de Toulouse ; dans le Tarn par exemple, soucieux d'accéder plus facilement au TGV, on a demandé une gare nouvelle qui serait située entre Montauban, Albi et Toulouse.

- Pour Montauban , la solution d'une gare nouvelle au Sud de la ville, près d'un échangeur autoroutier et d'une zone logistique, fait quasiment l'unanimité et un Syndicat mixte rassemblant Conseil Général, communautés de communes et compagnies consulaires a même déjà été constitué pour travailler à l'accueil de cette gare.

- A Agen, les avis sont partagés : la Ville veut conserver sa gare de centre ville ; en revanche des communes voisines, la chambre de commerce et d'industrie et le Conseil Général du Lot et Garonne (à la majorité) préféreraient une gare nouvelle proche de l'autoroute et de l'aéroport, le Conseil Général précisant bien que la décision ne devra être prise qu'au vu d'études précises sur les avantages et inconvénients.

b) Pour la section Bordeaux-Agen : trois options de passage sont présentées dans le dossier du débat. Les deux premières ont suscité relativement peu de commentaires ; ou relèvera cependant parmi ceux-ci que l'option Nord a été considérée comme très difficile à réaliser, voire « exclue » pour certains (relief et zones inondables, densité de l'habitat, vignobles) et que l'option centrale, préférée parfois par principe, parce qu'elle « colle » aux infrastructures déjà existantes et donc concentre les nuisances, est considérée par d'autres comme difficilement envisageable (zones urbanisées, zones inondables, vignobles du Sauternais).

C'est la troisième, celle qui de Bordeaux descend d'abord au Sud vers la Lande girondine (secteur de Captieux) pour s'orienter ensuite vers le Sud-Est en direction d'Agen qui a suscité le plus grand nombre de commentaires. Quelques uns, parce qu'ils refusaient l'un ou les deux autres tracés, le jugeaient préférable ; un parlementaire des Landes a souligné que, malgré ses défauts, il permettrait, s'il était retenu en tronc commun avec la première section de la LGV vers l'Espagne, d'assurer la desserte de Mont de Marsan ; c'est aussi la position adoptée par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Landes.
Cependant la grande majorité des intervenants s'y montrent très défavorables.

Le dossier du débat précisant que cette option pourrait être commune avec une des hypothèses envisagées pour la LGV Bordeaux-Espagne et que cela permettait d'aboutir à un coût de construction inférieur de 500 millions d'Euros à celui des deux autres options, beaucoup en ont déduit que cette solution avait les plus grandes chances d'être retenue en

définitive et ils ont, par toutes les voies à leur disposition, manifesté une très vive opposition ; cela s'est traduit notamment par le fait que c'est en Gironde que les réunions publiques ont accueilli le plus grand nombre de participants et ont été le plus animées, parfois perturbées ; cela s'est traduit aussi par le lancement d'une quinzaine de pétitions qui ont recueilli environ 4 000 signatures. Leur opposition s'appuie sur toute une gamme d'arguments : la destructuration d'un territoire déjà traversé par d'autres infrastructures actuelles ou en projet ; l'atteinte portée à la qualité de la vie d'un territoire resté rural ; l'amputation d'une partie de la forêt (les milieux forestiers ont été très actifs dans la défense de cette richesse de la région) ; la coupure des communications existantes (et notamment du réseau de défense des forêts contre les incendies, ce qui aggraverait les risques pour le patrimoine forestier), enfin les menaces pour l'environnement : le bruit, les impacts sur la ressource en eau, la menace pour la faune (en citant notamment une espèce protégée, le vison d'Europe), l'atteinte au Parc naturel régional des Landes de Gascogne…

IV – Les impacts du projet.

- Les impacts sur les ressources et milieux naturels ont été évoqués dans le paragraphe précédent en relation avec les tracés et je n'y reviens pas, sauf pour rappeler que, à la suite des demandes de précisions exprimées lors des premières réunions publiques, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage de fournir un jeu de cartes reproduisant les contraintes environnementales ; cette cartographie a été diffusée et mise sur le site Internet fin Août ; il faut d'autre part signaler les contributions très détaillées (sous forme de cahiers d'acteurs) des deux grandes associations régionales de défense de l'environnement (la SEPANSO et l'UMINATE).

- Le problème du bruit et de son mode de calcul a été soulevé avec insistance ; il a donné lieu à des interventions argumentées et intéressantes, notamment l'étude présentée par l'association Landes Environnement Attitude.

- La question des matériaux nécessaires à la réalisation a été soulevée : quels seraient les volumes de granulats nécessaires où seraient-ils extrait, les ressources régionales seraient-elles suffisantes,… ?

V – Le coût et le financement du projet.

Comme cela a été le cas dans des débats précédents, des critiques ont été exprimées contre le manque de précision du dossier du débat sur le mode de financement de l'ouvrage.

Mais l'essentiel des interventions liées aux aspects financiers ont été des interrogations quant à la possibilité pour le maître d'ouvrage et surtout pour les collectivités qui devraient contribuer au projet de faire face à son coût ; pour la partie aquitaine, on l'a vu, la question était : les collectivités pourraient-elles faire face à la fois au coût de ce projet et à celui de la LGV Bordeaux-Espagne ?

*
* *

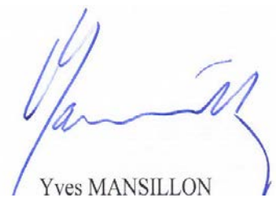
La rédaction de ce bilan s'achève vers le 20 Décembre ; il sera rendu public lors des conférences de presse que nous tiendrons avec M. DEMANGE à Bordeaux et à Toulouse le 18 Janvier 2006, c'est-à-dire conformément à la loi un peu avant la fin du délai de deux mois qui suit la clôture du débat public. Le maître d'ouvrage aura alors trois mois pour arrêter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Je dois ici rappeler la position prise en Gironde par un certain nombre d'intervenants qui, après avoir regretté que Réseau Ferré de France n'ait pas saisi la CNDP du projet de liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne de façon à ce qu'un débat public puisse avoir lieu en même temps sur les deux projets, ont finalement demandé que RFF ne prenne pas de décision concernant Bordeaux-Toulouse tant que le débat sur Bordeaux-Espagne n'aurait pas eu lieu.

La Commission nationale du débat public a reçu du Président de RFF le dossier de saisine du projet de « prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et l'Espagne » le 1er Décembre ; elle devrait prendre sa décision lors de sa séance du 4 Janvier 2006 ; celle-ci sera donc connue au moment de la publication de ce bilan. Mais, même si la décision est bien d'organiser un débat public, les délais nécessaires à la préparation puis au déroulement de ce débat public ne permettraient pas que RFF attende son achèvement pour prendre sa décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

En effet les termes de la loi sont clairs et l'esprit de cette disposition nouvelle apportée par la loi de Février 2002 l'est aussi : le public qui a participé au débat doit savoir dans un délai raisonnablement bref les conclusions que le maître d'ouvrage tire du débat public, les arguments qu'il retient ou qu'il écarte,… ; c'est ainsi seulement qu'il a la preuve que sa participation a été prise en considération, qu'elle a été utile.

Il faut donc bien que RFF prenne une décision dans le délai imparti ; cependant les deux débats devant se succéder dans le temps, il convient que la décision prise sur le premier projet n'apparaisse pas comme anticipant sur le champ ou sur le contenu du débat portant sur le deuxième projet. C'est là toute la difficulté de l'exercice auquel doit maintenant se livrer RFF ; c'est dire que sa décision et la motivation qui l'explicitera présenteront un intérêt tout particulier.



Yves MANSILLON

Création : Guillaume Chavanne – Impression : Les pardonnins du midi

cndp
Commission nationale du débat public

Le présent bilan
est disponible sur le site Internet
www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org
Consultable jusqu'en janvier 2010

Informations :
Commission nationale du débat public
6 rue du Général Camou – 75007 Paris
Tel : 01 42 19 20 26 – Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

chapitre 2

LE COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC - PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE



cndp
Commission particulière du débat public
Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

Président



Henri Demange
Vice-président honoraire du Conseil général du génie rural, des Eaux et des Forêts



Philippe Mathis
Professeur des Universités en aménagement du territoire et urbanisme à Polytech-Tours, spécialiste des transports

Membres



Jacques Barel
Préfet de région honoraire



Jean Claude Sabin
Ancien président d'organismes nationaux agricoles



Reine-Claude Mader
Membre de la Commission nationale du débat public, présidente de l'association « Consommation, Logement, Cadre de Vie »



Michel Sablayrolles
Ancien président de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs

Le débat public qui vient de s'écouler entre juin et novembre 2005 prolonge une décision de la Commission nationale du débat public du 8 septembre 2004. Celle-ci s'est prononcée favorablement pour l'organisation de ce débat, élaboré sur la base d'un dossier support présenté par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France.

Issus des principes de développement durable et de bonne gouvernance, les débats publics prévus par la Loi du 27 février 2002 visent à mettre en place des mécanismes de participation du public en amont des grands projets, jugés suffisamment importants par leurs impacts socio-économiques et leurs montants financiers. Ils sont placés sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, Autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect des codes déontologiques d'indépendance et de neutralité.

Ce débat public est le troisième autour d'un projet ferroviaire de Ligne à grande vitesse. Le présent document en constitue le compte rendu, et il est publié sous l'autorité du président de la Commission nationale du débat public. Il n'a nullement vocation à décider des suites du projet, mais se borne à restituer, nous l'espérons de la manière la plus neutre et la plus objective possible, les conditions d'organisation et les échanges tenus lors de ce débat.

Les membres de la Commission du débat public

SOMMAIRE

Propos introductif, par le Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) 7

1. Saisine du la CNDP et mise en place de la CPDP (21 juillet - 1er décembre 2004) 9

2. Les préparatifs du débat public (1er décembre 2004 - 6 avril 2005) 12
2.1 Relations avec le maître d'ouvrage RFF 12
2.2 Organisation et moyens 13
a/ Le secrétaire général 13
b/ L'assistante 13
c/ Les bureaux 14
d/ Les assistances extérieures 14
2.3 Elaboration de la stratégie du débat 15
2.4 Contacts et entretiens avec les principaux acteurs 15
2.5 Mise au point du dossier support 16

3. Validation du dossier support et préparation du lancement du débat (6 avril - 8 juin) 17
3.1 Choix du calendrier 17
3.2 Premières rencontres avec la presse 18
3.3 Réunions avec le Comité de pilotage et les services de l'État 18

4. Lancement du débat (6 juin - 15 juin 2005) 19
4.1 Conférences et points de presse 19
4.2 Envoi du dossier support aux élus, aux acteurs socioprofessionnels et associatifs 19
4.3 Envoi du résumé du dossier et du journal n°1 du débat 20
4.4 Ouverture du site Internet 20
4.5 Installation des expositions 21

5. Déroulement du débat (8 juin - 25 novembre 2005) et clôture (26 novembre 2005 - 25 janvier 2006) 22
5.1 Séquences du débat 22
5.2 Observations sur le déroulement du débat 24
5.2.1 Les réunions publiques 24
a) Réunions publiques générales de lancement 24
b) Réunions thématiques 25
c) Réunions de synthèse et de restitution 30
5.2.2 Les auditions 33

5.2.3 Le site Internet du débat . . . 34
a/ Statistiques et chiffres clés, sur la période de juin à novembre 2005 . . . 34
b/ Documents favoris . . . 35
5.2.4 La dynamique des questions-réponses . . . 35
5.2.5 Couverture médiatique du débat . . . 37
a/ Contexte favorable à la couverture médiatique . . . 37
b/ Débat en proximité permanente avec les médias régionaux . . . 37
c/ Analyse quantitative . . . 37
5.3 Clôture du débat (26 novembre 2005- 25 janvier 2006) . . . 40

6. Enseignements du débat et observations . . . 41
6.1 Contexte du débat . . . 41
a/ Le référendum sur l'Europe . . . 41
b/ La concurrence avec la LGV Bordeaux-Espagne . . . 41
c/ Une concentration de projets d'infrastructures dans le Sud Gironde . . . 41
d/ Les annonces de décisions gouvernementales pendant l'été . . . 42
6.2 Perception par le public du positionnement de la CPDP . . . 42
6.3 Critiques exprimées à l'égard de la CPDP . . . 42
a/ Diffusion de la synthèse du dossier support et du journal n°1 . . . 42
b/ Communication du dossier support aux maires . . . 43
c/ Tenue des réunions publiques . . . 43
6.4 Observations sur le déroulement du débat . . . 44
6.5 Demandes formulées pendant le débat et les réponses de la CPDP . . . 44
a/ Cartographie précise des options de passage . . . 44
b/ Meilleure définition des données environnementales . . . 44
c/ Information plus précise sur le bruit . . . 45
d/ Plus grande prise en compte sur les risques d'incendie, l'hydraulique, les granulats . . . 45
e/ Etude complémentaire sur la gare de Castelsarrasin . . . 45
f/ Demande de prolongation du débat . . . 45
6.6 Coût du débat . . . 46

7. Les opinions exprimées pendant le débat . . . 48
7.1 Opinions et positionnements des acteurs . . . 48
a/ Le positionnement des grands acteurs du débat . . . 48
b/ La présence de l'État . . . 52
7.2 Tendances géographiques . . . 52
7.2.1 En Gironde . . . 52
a/ L'inopportunité du projet . . . 53
b/ Points de vue sur les caractéristiques techniques . . . 54
c/ Les impacts négativement vécus de la LGV . . . 54
7.2.2 En Aquitaine . . . 55
7.2.3 En Lot et Garonne . . . 56
a/ L'opportunité du projet . . . 56
b/ Les questions en suspens . . . 56

7.2.4 En Midi-Pyrénées, Haute Garonne et Tarn et Garonne . . . 56
a/ Un projet nécessaire . . . 57
b/ Points de vue sur les modalités techniques du projet . . . 57
c/ Les impacts attendus . . . 57
7.3 Les différences liées aux activitées économiques . . . 58
7.3.1 Activités pour lesquelles la terre est un facteur de production essentiel . . . 58
a/ Les sylviculteurs . . . 58
b/ Les agriculteurs, et la spécificité viticole . . . 58
7.3.2 Les entreprises . . . 58
7.4 Les cahiers d'acteurs . . . 59

8. Le débat, ses apports aux questions . . . 60
8.1 Opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse . . . 60
8.2 Implantation des gares . . . 60
8.3 Enjeux territoriaux et environnementaux . . . 61
8.4 Suite du débat . . . 61

9. Conclusion . . . 63
9.1 Attentes par rapport au projet LGV Bordeaux-Espagne . . . 63
9.2 Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne . . . 64
9.3 Prise en compte attentive de tous les arguments . . . 64
9.4 Explication et justification de la décision . . . 64
9.5 Garantie de concertation et de transparence pour la suite du projet si le maître d'ouvrage décidait la poursuite . . . 65

10. Annexes . . . 66
10.1 Décision de la CNDP du 08 septembre 2004 . . . 66
10.2 Calendrier des réunions de la CPDP, déc. 2004 à déc. 2005 . . . 67
10.3 Listes des personnalités et journalistes rencontrés au cours de la phase préparatoire du débat . . . 67
10.4 Liste des acteurs socio-economiques . . . 70
10.5 Liste des intervenants ayant participé aux réunions générales de lancement et de restitution . . . 71
10.6 Liste des contributions . . . 74
10.7 Cahiers d'acteurs . . . 78

PROPOS INTRODUCTIF, PAR LE PRÉSIDENT DE LA CPDP

Le débat public sur le projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, qui vient de s'écouler entre juin et novembre 2005, a été décidé par la Commission nationale du débat public le 8 septembre 2004. Celui-ci a été confié à une Commission particulière nommée à cet effet, et il a été élaboré sur la base d'un dossier support présenté par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France.

Au terme du débat, la Commission particulière du débat public est tenue de présenter dans les deux mois le compte rendu du débat.

Conformément à la Loi du 27 février 2002 et au code de déontologie auquel nous étions soumis, nous nous sommes efforcés de travailler en toute indépendance, avec objectivité et neutralité.

Le présent compte rendu se veut conforme à cette ligne de conduite : un reflet fidèle de l'ensemble des contributions au débat. La Commission particulière n'est pas une instance de médiation, et n'a à aucun moment un rôle d'arbitrage.

Installée le 1er décembre 2004, elle s'est appliquée à remplir une triple mission : informer, faciliter le dialogue, rendre compte.

- **Informer**, pour faire en sorte que les acteurs du débat (représentants de l'État, des collectivités territoriales, des instances socioéconomiques, des associations et tous les citoyens intéressés) aient été bien informés du contenu du dossier préparé par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France (RFF) et de ses objectifs.
- **Faciliter l'expression** des opinions, veiller à ce qu'il soit répondu à toutes les questions posées.
- **Rendre compte du débat** avec objectivité et neutralité sans jamais prendre parti ni exprimer des avis.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la participation de mes cinq collègues Reine-Claude MADER, Jacques BAREL, Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN et Michel SABLAY-ROLLES qui, pendant 12 mois, ont apporté à la Commission leurs compétences, leur complémentarité et y ont consacré beaucoup de temps, quelles que soient leurs autres occupations. Ce compte rendu est le résultat d'une analyse collégiale. La tâche de notre Commission a également été facilitée par la qualité et l'efficacité de l'équipe des permanents, le Secrétaire général Nicolas BLAIS et l'assistante Audrey WU.

Enfin je voudrais souligner la disponibilité et les conseils que nous a apporté le Président de la CNDP Yves MANSILLON, tout en nous laissant une totale initiative dans l'organisation et la conduite du débat.

Henri DEMANGE



1. SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC, ET MISE EN PLACE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (21 JUILLET 2004 - 1ER DECEMBRE 2004)

L'idée d'une LGV Bordeaux-Toulouse est ancienne. Dès 1992, le Schéma directeur national des LGV prévoyait une "LGV des deux mers/Bordeaux-Toulouse-Narbonne".

Depuis cette date des études avaient été conduites dont certaines dans le cadre de contrats de plan État/Région.

Avant la décision de conduire un débat public, un Comité de pilotage avait été mis en place. Présidé par Jean DAUBIGNY, Préfet de région Midi-Pyrénées, il comprenait, outre les Préfets de région Aquitaine et Languedoc-Roussillon, les Présidents des 3 régions, des Conseils généraux des départements de Lot et Garonne, Tarn et Garonne, et Haute-Garonne, de la Communauté Urbaine de Bordeaux, des agglomérations d'Agen, du pays de Montauban et des 3 rivières, du Grand Toulouse et du SICOVAL [1].

Ce Comité a assuré avec RFF et la SNCF le financement de ces études et validé leurs conclusions.

Le vrai point de départ du projet a été la décision du CIADT [2] du 18 décembre 2003 d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et de prévoir en 2005 le lancement du débat public.

[1] SICOVAL : Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-Est
[2] CIADT : Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire

RAPPEL DES GRANDES DATES DU DÉBAT PUBLIC

21 juillet 2004	**Saisine de la CNDP par RFF**
8 septembre 2004	**Décision de la CNDP d'organiser le débat**
6 octobre 2004	**Désignation du Président de la CPDP**
1er décembre 2004	**Désignation des membres de la CPDP**
2 décembre 2004	**Réunion de mise en place de la CPDP**
10 Mars 2005	**Dépôt par RFF du dossier support auprès de la CPDP**
15 Mars 2005	**Transmission du dossier avec avis de la CPDP à la CNDP**
6 avril 2005	**Décision de la CNDP d'organiser le débat du 8 juin au 14 juillet et du 1er septembre au 18 novembre**
4 mai 2005	**Présentation à la CNDP par la CPDP du programme du débat**
8 juin 2005	**Lancement du débat -conférences de presse**
Juin 2005	**4 réunions publiques de lancement**
Juillet 2005	**Réunions publiques sur l'emplacement des gares**
14 juillet 2005	**Suspension du débat**
1er septembre 2005	**Reprise du débat – conférences de presse**
Septembre 2005	**Réunions publiques enjeux environnementaux et enjeux fonciers**
Octobre 2005	**Réunion publique enjeux économiques**
3 novembre 2005	**Décision de la CNDP de prolonger le débat du 18 au 25 novembre**
Novembre 2005	**4 Réunions publiques de synthèse et de restitution**
25 novembre 2005	**Clôture du débat**
4 janvier 2006	**Présentation à la CNDP du compte rendu du débat**
18 janvier 2006	**Diffusion du compte rendu et du bilan du débat**

La CNDP a été saisie par RFF le 21 juillet 2004 et le 8 septembre 2004, elle a décidé de la tenue d'un débat public dont l'organisation serait confiée à une CPDP.

La CNDP a particulièrement insisté pour que des précisions soient apportées sur :

- Les aspects multimodaux de la desserte de Toulouse
- Les divers couloirs d'étude possibles définis de façon plus restreinte que dans le dossier de saisine ainsi que leurs impacts sur les territoires et l'environnement
- Le financement du projet et le calendrier de sa réalisation

La CNDP, dans sa séance du 6 octobre, a désigné le Président de la CPDP : Henri DEMANGE, puis dans sa séance du 1er décembre, les autres membres de la CPDP : Madame Reine-Claude MADER, Messieurs Jacques BAREL, Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN et Michel SABLAYROLLES.

La composition de cette Commission tenait compte des caractéristiques souhaitées par la CNDP :

- Indépendance à l'égard du maître d'ouvrage et des acteurs du débat
- Diversité d'origines : un universitaire, un commissaire enquêteur, une représentante du monde associatif, un ancien responsable des milieux économiques et socio professionnels, deux anciens hauts fonctionnaires ayant eu des responsabilités dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

- Mixité géographique : 3 régionaux (Albi, Toulouse, Rodez) et 3 extérieurs à la région (Tours-Paris)
- Expériences de débat public vécues pour 4 de ses membres (Madame MADER, Messieurs MATHIS, SABIN et SABLAYROLLES)
- Equilibre entre actifs et retraités (trois et trois)
- Garantie de relative disponibilité de ses membres.

Dès le lendemain de sa désignation, la CPDP tenait sa première réunion, le 2 décembre 2004. Il y eut par la suite 22 réunions de la CPDP auxquelles participèrent toujours au moins 4 membres, signe de leur mobilisation.

Pendant la période entre sa nomination et la mise en place de la CPDP, le Président s'est attaché à :

- Préparer le recrutement du Secrétaire général
- Assurer plusieurs contacts préparatoires avec les représentants de RFF et son président Jean-Pierre DUPORT
- Bénéficier de l'expérience de Présidents et Secrétaires généraux de CPDP (Messieurs Jean BERGOUGNOUX, Philippe MARZOLF, Jean-François BERTAUD…) au cours des rencontres organisées par le Président de la CNDP, Yves MANSILLON.
- Rencontrer le Préfet de région Midi-Pyrénées Jean DAUBIGNY, qui préside le Comité de pilotage "Amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne". Le Président de la CPDP a d'ailleurs été invité le 27 novembre à la réunion de ce Comité pour présenter les principes du débat public.

2. LES PRÉPARATIFS DU DÉBAT PUBLIC (1ER DECEMBRE 2004 - 6 AVRIL 2005)

Pendant ces 4 mois, la CPDP s'est réunie 8 fois afin de conduire simultanément les opérations suivantes :

- Relations avec le maître d'ouvrage
- Organisation interne (secrétariat général, locaux, équipements)
- Élaboration de la stratégie du débat (calendrier, outils)
- Contacts avec les principaux acteurs du débat
- Assistances extérieures pour mettre en oeuvre le débat
- Rencontres avec RFF pour la mise au point du dossier support
- Avis de la CPDP sur ce dossier avant présentation à la CNDP.

2.1 RELATIONS AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE RFF

RFF a désigné la Direction régionale de Midi-Pyrénées pour assurer la coordination du projet, dont les principaux interlocuteurs furent le Directeur régional, M. Kim REGNIER, et le Chef de projet, M. Jean-Jacques FAUCHER.

Les relations entre un maître d'ouvrage et une CPDP sont par nature assez complexes à établir :

- Elles doivent être marquées par une scrupuleuse indépendance et l'absence de toute complicité ou complaisance, mais en même temps ces relations sont très fréquentes, quasi quotidiennes pendant le débat et doivent être par nature franches et loyales.
- Si la CPDP est seule responsable de l'organisation du débat, c'est le maître d'ouvrage qui décide de la totalité de l'engagement des dépenses liées à cette organisation.

Tout cela entraîne inéluctablement quelques ajustements dans la définition précise des responsabilités, et un jeu de positionnement d'acteurs exigeant écoute, diplomatie et en tous les cas un cadrage très rigoureux.

Rappelons que pour ce débat public et un certain nombre d'études et assistances qui lui sont liées, le financement est assuré par RFF à hauteur de 25%, l'État pour 25%, les collectivités territoriales pour 50%.

Dans ce contexte, lorsque des difficultés apparaissaient, la position de la CPDP a toujours été de maintenir sa totale indépendance et sa responsabilité du débat.

Les relations ont été globalement positives avec le maître d'ouvrage, la "bonne distance" a été trouvée et les rencontres furent nombreuses et efficientes.

Ainsi la mise au point du dossier support donna lieu à 5 réunions de travail, et chaque réunion publique fut précédée d'une ou plusieurs rencontres préparatoires.

Le positionnement de la SNCF dans le débat mérite également d'être précisé. Utilisateur unique des réseaux jusqu'à l'ouverture à la concurrence, la SNCF est également gestionnaire de l'infrastructure et propriétaire de certaines installations, en particulier les gares. À ces divers titres, elle a été un partenaire essentiel dans le débat.

La CPDP avait bien précisé que RFF, maître d'ouvrage du projet était son interlocuteur unique, mais qu'il n'y avait aucun inconvénient à ce que RFF associe la SNCF qui d'ailleurs avait déjà largement participé à l'élaboration du dossier support.

Ainsi la SNCF fut très présente pendant toute la durée du débat : participation à toutes les réunions publiques, rencontres avec des organisations, rédaction des réponses aux questions la concernant. Cette présence fut assurée par les Directeurs régionaux de Midi-Pyrénées, Alain de TESSIERES et Aquitaine Poitou Charentes, Xavier OUIN ainsi que par Jean-Marie ROMERO, Directeur des opérations pour la région Sud-ouest.

2.2 ORGANISATION ET MOYENS

L'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation du débat public fut mis en place par RFF, sur la demande de la CPDP. Tous les choix furent arrêtés par RFF après un large appel à la concurrence et un dépouillement très rigoureux des offres, souvent après validation par les services centraux de RFF. L'attribution de ces marchés n'a donné lieu à ce jour à aucune contestation ni aucun contentieux.

a/ Le Secrétaire général

Dès sa nomination, le Président de la CPDP, sur le conseil du Président de la CNDP, prit contact pour le poste de Secrétaire général avec un candidat qui avait déjà assuré le même type de fonction. Celui-ci démarra sa mission, toutefois, ayant trouvé une autre opportunité, la CPDP dut relancer un recrutement.
Il fallut effectuer une procédure d'appel à la concurrence à laquelle participaient plusieurs sociétés conseils. Le marché fut finalement passé avec la société Capgemini qui présentait la candidature de Nicolas BLAIS, consultant expérimenté dans ce type de procédure (secrétaire général du débat public sur Charlas) en région, et basé à Toulouse. Celui-ci prit ses fonctions le 20 mars.

b/ L'assistante

Après analyse des candidatures, le choix se porta sur Audrey WU en raison de son bagage universitaire (DEA environnement), de son expérience des débats (1 an au Bureau d'audience publique en environnement, au Québec), et de ses qualités relationnelles.

Audrey WU assura une véritable fonction de Secrétaire générale Adjointe.

Remarque :
Le nombre important de Carte T distribué (1,275 Million de foyers) et le nécessaire "traçage" des questions adressées via la CPDP au maître d'ouvrage et ses partenaires (RFF, SNCF, État...) ont rendu rapidement nécessaire une assistance au secrétariat permanent de la CPDP. Cette mission pour le suivi des questions réponses fit l'objet d'une consultation simplifiée. La société APS1 fut retenue, et Marie DE MONTETY assura à partir de fin juin une assistance à mi temps.

c/ Les bureaux

La CPDP put disposer, dès le 15 décembre, de 4 bureaux équipés et signalés au 7 avenue de Sébastopol, dans le quartier d'affaire Compans Caffarelli à Toulouse.

Le choix de l'implantation du siège de la CPDP à Toulouse, qui n'était pas au centre géographique du projet, s'est justifié par la nécessité d'être à proximité avec le maître d'ouvrage, la Direction régionale RFF Midi-Pyrénées assurant la coordination du projet de LGV. Egalement, c'est le Préfet de région Midi-Pyrénées qui est le Préfet coordinateur du Comité de pilotage sur le projet Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

d/ Les assistances extérieures

Comme cela a été indiqué toutes les assistances extérieures sollicitées dans les débats publics furent retenues par RFF après appel à la concurrence. Si le secrétariat général collabora à la préparation des cahiers des charges sur les différents lots, la CPDP ne participa pas aux dépouillements à l'issue desquels furent retenus :

LES ASSISTANCES EXTÉRIEURES

Communication et relations presse : **Campardou Conseil**
Organisation évènementielle : **A la Une**
Site internet : **Aléaur**
Création graphique : **Guillaume Chavanne**
Exe-gravure : **Passion GraphicAssistances**
Impression : **Parchemins du Midi et Stratis**
Distribution et routage, réalisation de fichiers : **OFM et La Poste**
Achats d'un fichier acteurs socio-économiques : **SOS Fichiers**
Assistance secrétariat : **APS**

Le bilan financier est présenté paragraphe 6.6

2.3 ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE DU DÉBAT

Après plusieurs réunions de travail, dont certaines communes avec RFF, la CPDP arrêta l'ensemble des actions à programmer pendant le débat :

- Lieux et dates des réunions publiques de lancement et de synthèse
- Conférences et points de presse et communiqués de presse
- Panneaux d'exposition
- Dates des principales réunions thématiques
- Dates de parution des journaux du débat et composition du journal n°1
- Liste des destinataires des dossiers et correspondances particulières
- Ouverture du site Internet
- Principe des cahiers des acteurs

Cela donna lieu à un document qui fut présenté à la CNDP le 4 mai.

2.4 CONTACTS ET ENTRETIENS AVEC LES "PRINCIPAUX ACTEURS DU DÉBAT"

À partir du mois de janvier, le Président de la CPDP et certains de ses membres eurent des entretiens avec les "principaux acteurs du débat": partenaires financiers au projet, associations d'usagers, de protection de l'environnement, relais d'opinions, organisations consulaires…

L'objet des entretiens était de :

- Présenter la CPDP
- Rappeler les principes du débat public
- Enregistrer les premières observations et réactions
- Envisager la participation de l'institution (intervention en réunion publique, délibération et prise de positions, contribution aux cahiers d'acteurs)

Cette cinquantaine d'entretiens permit de rencontrer 118 personnes (Présidents, Vice Présidents, Directeurs, Chefs de service, etc.) dont la liste figure en annexe.
Elles se déroulèrent toutes sans exception dans un excellent climat, et furent utiles pour faciliter le repérage des divers positionnements.

Sur le débat proprement dit, beaucoup de questions ont porté sur la date du lancement. En Midi-Pyrénées, était exprimé le souhait que le débat se déroulât le plus rapidement possible, avant l'été, mais avec des interrogations sur l'incidence de la campagne référendaire.
En Gironde au contraire, était souhaitée la simultanéité avec le débat sur le prolongement de la LGV "Sud Europe Atlantique" (SEA).

D'autres interrogations portaient sur le contenu du projet, qui certes n'était pas finalisé mais dont des ébauches avaient circulé. De plus RFF avait fait réaliser une étude de contexte et organisé plusieurs réunions de travail avec un certain nombre d'acteurs.

Les préoccupations exprimées concernaient essentiellement les points suivants :

- Calendrier et date de fin des travaux
- Possibilités de financement
- Implantation des gares d'Agen, Montauban et Toulouse
- Conséquences sur un éventuel projet de nouvel aéroport dans la région de Toulouse
- Perspectives de prolongement vers Narbonne
- Priorité par rapport au prolongement SEA vers l'Espagne
- Possible partie commune avec ce prolongement (option sud)

Ces questions furent bien évidemment reprises régulièrement au cours du débat.

2.5 MISE AU POINT DU DOSSIER SUPPORT

À partir du mois de janvier, au fur et à mesure de son élaboration, les minutes du dossier support étaient soumises directement à tous les membres de la CPDP. Ces derniers adressaient au secrétariat général leurs observations.

Un cycle de 6 réunions préparatoires facilita la synthèse de ces observations, transmises en temps réel au maître d'ouvrage. À l'issue de ces concertations itératives, RFF déposa le projet de dossier support le 10 mars auprès de la CPDP. Celle-ci formula son avis lors de la réunion du 14 mars et l'adressa à la CNDP le 17 mars.

Conformément à sa mission, la CPDP s'est attachée à vérifier d'une part que le dossier support était complet et lisible, d'autre part qu'il répondait aux demandes particulières exprimées par la CNDP, enfin qu'il était de nature à répondre aux questions abordées lors des entretiens avec les principaux acteurs.

Bien entendu, conformément au principe de sa mission, la CPDP n'avait ni qualité ni mandat pour juger de la validité et de l'exactitude des arguments développés et des éléments fournis.

3. VALIDATION DU DOSSIER SUPPORT, ET PRÉPARATION DU LANCEMENT DU DÉBAT (6 AVRIL - 8 JUIN)

3.1 CHOIX DU CALENDRIER

Dans sa séance du 6 avril, la CNDP, après avoir entendu le Président de la CPDP, déclara le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour servir de support au débat sous réserve de quelques modifications de forme.

Il convenait également de fixer la date de ce débat en tenant compte de divers éléments difficilement compatibles :

- Était-il possible de conduire le débat pendant la période de campagne référendaire ?
- Devait-on éviter la période de vacances comme cela avait été l'usage pour les débats antérieurs ?
- Était-il souhaitable, comme cela était fortement demandé, de lancer le débat le plus rapidement possible ?

Une solution aurait été de commencer le débat le 1er septembre mais cela repoussait de 5 mois le lancement. Cet allongement des délais aurait été ressenti comme une lenteur administrative anormale de la CNDP.

Sur proposition de la CPDP, la CNDP a décidé que le débat débuterait à l'issue de la campagne référendaire, le 8 juin, et qu'il serait suspendu pendant la période des congés, du 15 juillet au 31 août, et reprendrait le 1er septembre pour se terminer le 18 novembre. Sur demande de la CPDP la fin du débat fut repoussée au 25 novembre par la CNDP – séance du 2 novembre – soit une durée effective de 4 mois. Cette prolongation était motivée par le souci de la CPDP de permettre au public de réagir vis-à-vis des dernières réunions publiques.

Cette période fut mise à profit pour :

- Mettre au point définitivement la présentation du dossier et sa synthèse résumée
- Assurer l'édition et la duplication de 10 000 exemplaires du dossier (cela fut réalisé par RFF)
- Préparer le routage conjoint de la synthèse du dossier support et du Journal n°1 du débat à tous les foyers situés dans la zone concernée (1,275 millions d'exemplaires)
- Fixer définitivement les dates, heures et lieux des réunions publiques des mois de juin et juillet
- Préparer les panneaux d'exposition (6 panneaux – 15 jeux de panneaux)
- Assurer l'installation définitive du site Internet
- Préparer les premiers contacts avec la presse

3.2 PREMIÈRES RENCONTRES AVEC LA PRESSE

Le 6 avril, un premier communiqué fut adressé à 200 correspondants presse écrite et audio-visuelles, qui furent destinataires des compte rendus de toutes les réunions publiques et convocations à celles-ci sous forme de communiqués de presse. Parmi ces correspondants figuraient 50 chargés de communication des grandes collectivités.

En outre, des rencontres dont la liste figure en annexe furent organisées avec les 8 principaux médias d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Ces entretiens permirent au Président de la CPDP de présenter aux rédacteurs en chef les principes et les grandes lignes du débat. Tous manifestèrent le plus grand intérêt et assurèrent un écho régulier tout au long du débat.

3.3 RÉUNIONS AVEC LE COMITÉ DE PILOTAGE ET LES SERVICES DE L'ÉTAT

Pendant cette période également, deux réunions d'information furent organisées sous l'égide du Préfet de région Midi-Pyrénées.

- **Le 11 mai : Le Comité de pilotage** regroupant les services de l'État et les collectivités engagées dans la préparation du projet et le financement des études. Cela fournit l'occasion de rappeler les règles du débat public ainsi que son calendrier avec les dates des premières réunions.

- **Le 2 juin** : Une réunion fut organisée dans les locaux de la Préfecture de région Midi-Pyrénées, rassemblant les services de l'État d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. L'objet visait à présenter le débat, ses objectifs, son dispositif, puis aider les services à préciser leur positionnement dans le débat public, leur participation aux réunions publiques et leur contribution active à la rédaction des réponses relevant de leur compétence. La Direction Régionale de l'Equipement de Midi-Pyrénées fut chargée d'assurer l'interface entre les services déconcentrés de l'État et la CPDP.

4. LANCEMENT DU DÉBAT (6 - 15 JUIN)

L'objectif poursuivi par le législateur est avant tout de permettre l'expression de toutes les parties concernées : maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, experts, riverains, grand public... pendant la phase d'élaboration du projet, avant que les principales caractéristiques n'en soient fixées, à un moment où il est possible de modifier voire d'abandonner le projet.

Aussi la phase de lancement de débat revêt-elle une importance fondamentale. Le principe d'égalité implique une information large, et simultanée. C'est la raison pour laquelle la CPDP s'attacha à ce que l'ouverture du débat soit marquée par une convergence d'actions.

4.1 CONFÉRENCES ET POINTS DE PRESSE

Pour assurer l'équilibre géographique du débat, la CPDP a souhaité tenir des conférences de presse dans les deux régions, et le même jour le 7 juin à Bordeaux et Toulouse. Ces conférences de presse eurent lieu sous la présidence de Monsieur Yves MANSILLON, Président de la CNDP. Elles regroupèrent respectivement 22 et 15 journalistes auxquels furent présentés les principes et l'organisation du débat public, avec remise d'un dossier de presse complet[1]. Ces conférences de presse furent suivies de nombreuses interviews radio, télévisées et d'articles conséquents.

Des points de presse eurent lieu également les 22 et 28 juin à Agen et Montauban avant les réunions de lancement à l'intention des journalistes locaux.

4.2 ENVOI DU DOSSIER SUPPORT AUX ÉLUS, AUX ACTEURS SOCIO-PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIFS

Dans la pratique, les débats publics ciblent généralement des groupes d'acteurs dont l'étendue varie en fonction du type de projet, ou de la géographie de son emprise. La légitimité de ce "droit à l'information" peut avoir plusieurs sources : élus, partenaires financiers, associations d'usagers ou organisations regroupant tout citoyen ou groupe de citoyen concernés peu ou prou par le projet.

Ces acteurs socio-économiques ont été regroupés dans un fichier réalisé par la société SOS Fichiers. Les catégories d'acteurs figurent en annexe page 66. Leur nombre représente un total de **2972** contacts. Le 6 juin, la Commission leur a adressé le dossier support du débat (109 pages), outil qui sera à de très nombreuses reprises cité et exploité lors des réunions publiques. Dans ce même pli ont été joints la synthèse de ce dossier (6 pages), ainsi que le journal n°1 du débat, fixant l'ouverture de celui-ci, ses règles du jeu, et toutes les informations pratiques sur les lieux et dates des réunions et modalités d'accès.

[1] Voir paragraphe 5.2.5 "Couverture médiatique du débat"

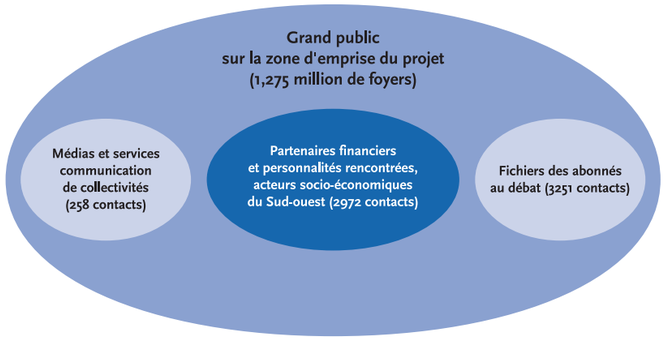
4.3 ENVOI DU RESUMÉ DU DOSSIER ET DU JOURNAL N°1 DU DÉBAT

Les LGV constituent par nature des sujets “grand public”. Elles font appel à un grand nombre d’utilisateurs, et, en tant qu’infrastructures linéaires, incluent de vastes ensembles géographiques, riches de diversité et aussi source de complexité.

Le public concerné par le projet se constitue naturellement des riverains “éventuels”. Dès lors, la difficulté est de définir cette catégorie pour un projet tel qu’une LGV.
En concertation avec RFF et la CNDP, la Commission a choisi de définir une zone de 25 km de part et d’autre de la ligne ferroviaire actuelle, soit une bande de 50 km, et d’y inclure les agglomérations de Bordeaux, Toulouse, Agen et Montauban.

Sur ces indications, La Poste a identifié 1,275 million de foyers. Il lui fut alors confié la tâche d’envoyer, sous film plastique, le résumé du dossier support et le journal du débat n°1, entre le 7 et le 13 juin, à tous ces destinataires. Comme cela est toujours le cas dans ce type de distribution conjointe avec des documents publicitaires, certains destinataires n’ont pas pris connaissance de cet envoi, soit parce qu’ils étaient déposés collectivement à l’entrée des immeubles, soit parce que les destinataires éliminent par principe tout ce qui n’est pas courrier nominatif. Nous reviendrons sur ce point.

Les cercles d’acteurs destinataires du débat



4.4 OUVERTURE DU SITE INTERNET DU DÉBAT

Le site fut construit sur la base d’une nomenclature désormais commune à tous les sites Internet de débat public, élaborée par la CNDP et son prestataire Aléaur.

Le site du débat portant sur le projet LGV Bordeaux-Toulouse fut ouvert le 8 juin. Il marquait l’ouverture de la période de débat. Dès la première semaine le rythme des consultations quotidiennes fut de l’ordre de 240 fréquentations quotidiennes et 60 le week-end. Ainsi au 1er août, le site de la CPDP avait été visité par 6 912 personnes.

4.5 INSTALLATION DES EXPOSITIONS

Entre les 10 et 14 juin, furent installés des panneaux d’exposition (2 de la CPDP présentant le débat public, 4 réalisés par RFF présentant le projet et 2 réalisés par la SNCF).

Ces expositions furent implantées dans les préfectures, les mairies et les gares des 4 “villes étapes” : Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse, ainsi que dans les halls d’entrée des salles de réunions publiques.

À la fin du mois de juin, la Sous-Préfecture de Langon a souhaité bénéficier également de cette exposition. Un jeu de panneaux supplémentaire fut confectionné et l’exposition fut livrée le 8 juillet à Langon.

Il convient de noter l’excellent accueil de la part des autorités concernées pour cette exposition. Certaines d’entre elles ont même annoncé qu’elles feraient “tourner” cette exposition sur d’autres sites, tels que les offices de tourismes, centres culturels…

Pour information, la fréquentation quotidienne des seules préfectures et mairies est estimée à 7000 visiteurs selon les indications fournies par les responsables de ces sites[1].

L’ensemble et la convergence de ces dispositions permettent de penser que l’information entourant le lancement du débat a été très large auprès de la population du Sud-ouest, en particulier par une couverture de la presse assez exceptionnelle. Ainsi on notera que dans le mois suivant l’ouverture du débat, la CPDP comptabilisait environ 1000 retours cartes T et plus de 680 questions et prises de position.

[1] Il passe environ 1 500 personnes par jour dans le hall de l’état civil (permis de conduire, cartes d’identité, cartes de séjour...) de la Préfecture de région Midi-Pyrénées - Source : Préfecture de région Midi-Pyrénées

5. DÉROULEMENT DU DÉBAT (8 JUIN - 25 NOVEMBRE)

5.1 SÉQUENCES DU DEBAT

En fonction du calendrier fixé par la CNDP le débat se déroula suivant 4 séquences :

1re séquence, du 8 juin au 14 juillet

> 2 Conférences de presse de lancement
> 4 réunions générales de lancement et d'information à Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban
> 2 premières réunions thématiques sur les gares de Montauban et d'Agen

2e séquence, du 15 juillet au 31 août

Le débat fut suspendu. Il n'y eut donc aucune réunion publique ni aucune rencontre avec des personnalités extérieures. Par contre le secrétariat général continua de fonctionner ainsi que le site internet. En particulier sur ce site fut introduit le 27 juillet les représentations cartographiques expressément demandées lors de la réunion publique à Bordeaux le 20 juin.

Deux séries de cartes furent réalisées :

> 1 carte faisant apparaître les options de passage de la LGV et les communes concernées, sur la section Bordeaux-Agen et Agen-Toulouse

> 4 cartes sur les inventaires environnementaux :
- Les zones urbanisées et sensibles, le patrimoine, le paysage et les terroirs labellisés
- Les espaces naturels protégés et forestiers
- Les ressources en eau et les zones inondables
- La synthèse des enjeux environnementaux.

Cette période fut mise à profit pour préparer le journal n°2 et mettre en forme une première série de cahiers d'acteurs, afin que cette diffusion intervienne dès la reprise le 1er septembre.

Il fut également procédé à la mise à jour des réponses aux questions, qu'il s'agisse de carte T, de courriers ou de fiches déposées en réunion.

Enfin, la maintenance de notre secrétariat du 15 juillet au 31 août permit de répondre aux questions des citoyens posées par téléphone, aux courriers, tenir à jour l'actualité presse et adresser divers documents aux membres de la CPDP. Ceci n'eut pas été rendu possible avec une fermeture pure et simple du débat.

S'il n'y eut pas de réunions à l'initiative de la CPDP durant le mois d'août, l'ouverture du débat public engendra une série de réunions qui eurent lieu dans le Sud Gironde, organisées par les communes ou les associations opposées au projet. Ces réunions donnèrent lieu régulièrement à des informations dans la presse, notamment :

- 29 juillet : réunion à la Mairie de Préchac
- 6 août : réunion à la Mairie de Préchac
- 13 août : réunion à la Mairie de Landiras
- 27 août : réunion à la salle des fêtes de Saint Léger de Balson

Le journal n°2 du débat fut diffusé avec 5 cahiers d'acteurs fin août. Furent également diffusées aux 959 mairies la carte des zones d'option de passage, ainsi que la carte de synthèse des enjeux environnementaux. Cette dernière carte fut réalisée en deux parties, chacune en format 110 x 80 cm, et son envoi fut accompagné d'une lettre de la CPDP en vue de proposer aux maires d'afficher ces cartes, ou en commander si besoin[1].

3e séquence, du 1er septembre au 25 novembre

- Organisation d'une double Conférence de presse à Bordeaux et Toulouse le 1er septembre, en vue de relancer le débat
- Poursuite des réunions thématiques : 2 réunions sur les enjeux environnementaux, 2 réunions sur les enjeux fonciers, 1 réunion sur les enjeux économiques et le transport fret)
- Participation à des auditions (voir infra page 27) : Association des maires de Gironde, Comité stratégique d'aménagement du territoire du Tarn, Conseil régional d'Aquitaine, Syndicat des viticulteurs des vins de graves, Conseil général de Lot et Garonne
- Réunions générales de synthèse et de restitution à Agen, Montauban, Bordeaux et Toulouse
- Publication du journal n° 3
- Diffusion de cahiers d'acteurs (8)

4e séquence : l'après débat

- Réalisation du journal du débat n°4, rendant compte de la vie du débat et des 4 réunions de synthèse
- Mise en forme et diffusion des 7 derniers cahiers d'acteurs (parvenus à la CPDP en fin de période de débat)
- Sont prévues la finalisation et diffusion du compte rendu du débat avec le bilan du débat établi par le Président de la CNDP :
  > Mis en ligne sur le site Internet le 18 janvier
  > Distribué sous la forme présente aux 6 400 destinataires: acteurs socio-économiques, contacts presse et abonnés
- Présentation du compte rendu du débat à la CNDP le 4 janvier 2006
- Conférences de presse de clôture à Bordeaux et Toulouse le 18 janvier 2006
- Maintenance du site Internet pendant 4 ans

[1] Cartes inclues dans le CD Rom du débat public

5.2 OBSERVATIONS SUR LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

5.2.1 Les réunions publiques

La CPDP avait arrêté un programme de 15 réunions publiques : 4 réunions de lancement et d'information dans les 4 villes chefs-lieux de département (Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban), 7 réunions thématiques, auxquelles s'ajoutèrent 7 auditions et enfin 4 réunions de restitution et de synthèse dans les mêmes villes étapes.

CALENDRIER DU DÉBAT

4 réunions publiques générales d'ouverture : Toulouse le 15 juin, Bordeaux le 20 juin, Agen le 22 juin, Montauban le 28 juin

7 réunions publiques thématiques :
- Les enjeux des gares et leurs dessertes : Montauban le 5 juillet, Agen le 6 juillet
- La question des milieux naturels et de l'environnement : Castelsarrasin le 8 septembre, Langon le 15 septembre
- Les enjeux fonciers et territoriaux de la LGV : Montauban le 27 septembre, Langon le 28 septembre
- Développement économique, fret, logistique, quels enjeux pour la LGV ? : Toulouse le 13 octobre

4 réunions de synthèse : Agen le 3 novembre, Montauban le 8 novembre, Toulouse le 16 novembre, Bordeaux le 17 novembre

Le nombre total de participants à ces réunions avoisine 5000 personnes.

a/ Les réunions publiques générales de lancement

Les réunions de lancement et d'information ont connu une assistance moyenne mais tout de même significative, évaluée à 1200 participants au total. Les réunions publiques ne constituent pas l'essentiel du débat public, mais elles touchent un nombre significatif de personnes. Elles sont "la face la plus visible de l'iceberg".

Elles présentent un grand intérêt à plusieurs égards :
- Contact direct avec le public
- Précieuse note d'ambiance
- Maintien de l'intérêt de la Presse pour le débat
- Relations suivies et directes avec les principaux acteurs
- Mesure du degré d'engagement du public, des représentants des collectivités et des associations.

Le programme des réunions était le suivant :
- Ouverture par le Président
- Présentation du dossier par le Président ou le Directeur général de RFF, assisté de leurs collaborateurs et du représentant de la SNCF
- Débat en alternant les interventions des personnalités et de la salle, ainsi que les réponses aux questions écrites
- Clôture du débat par le Président de la CPDP

La participation de la CPDP fut toujours collégiale, les membres présents se partageant alternativement l'animation et le rapport des questions écrites.

Les personnalités qui prirent la parole – à partir de la salle – furent très présentes à Toulouse, Agen et Montauban.

S'agissant de la réunion du 20 juin tenue à la salle de la Médoquine à Talence, la Commission a noté l'absence d'élus ou décideurs socio-économiques, en dépit des invitations personnalisées et des relances téléphoniques auprès de leur cabinet.

Globalement la participation du public fut soutenue, avec une moyenne de 16 interventions orales et 20 questions écrites par réunion. Le déroulement des débats a été le plus souvent satisfaisant car les prises de parole sont toujours restées dans les limites de la correction même si à Bordeaux – où un débat public précédent sur le contournement autoroutier de Bordeaux a laissé des traces – de nombreuses interventions se voulaient agressives à l'égard du maître d'ouvrage. Des demandes très pressantes s'exprimèrent en particulier pour avoir communication d'une cartographie plus précise. À la demande de la CPDP, des engagements furent pris en séance sur ce point par le maître d'ouvrage et la Commission a veillé à ce qu'ils soient strictement respectés pour qu'à la reprise du débat en septembre, le public ait obtenu les renseignements souhaités[1]. En fait ces documents ont été rendus publics sur le site internet le 27 juillet.

Au cours de toutes ces réunions, il a été possible de répondre à la totalité des questions orales et au moins synthétiquement à la plupart des questions écrites.

b/ Les réunions thématiques

L'implantation des gares
Les enjeux environnementaux
La problématique foncière
Développement économique, fret et logistique : les enjeux de la LGV

L'IMPLANTATION DES GARES

Sur ce sujet, qui était très ouvert dans le rapport du maître d'ouvrage, deux réunions furent organisées à Montauban le 5 juillet et à Agen le 6 juillet. Elles ont connu une bonne participation, respectivement de 200 et 300 personnes.

Le programme des réunions était le suivant :
- Ouverture par le Président
- Rappel de la problématique "gare et dessertes locales" par le maître d'ouvrage
- Interventions de deux experts, suivies d'un premier débat
- Deux tables rondes animées par des membres de la CPDP, l'une socioprofessionnelle et associative, l'autre regroupant les représentants : de l'État (Préfet), des collectivités territoriales, des représentants des usagers et des associations de protection de la nature, suivies également de débats, avec intervention d'un grand témoin universitaire indépendant à Montauban et à Agen
- Clôture par le Président de la CPDP

[1] Voir les actes de la réunion publique de Bordeaux du 20 juin, sur www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.fr

Chaque table ronde fut animée par un membre différent de la CPDP, alors qu'un troisième avait la charge de rapporter les questions écrites et les présenter publiquement, en citant leurs auteurs, en vue d'essayer d'y apporter une réponse par le maître d'ouvrage en tribune ou ses partenaires en salle (SNCF, services de l'État).

LES ENJEUX SUR LES MILIEUX NATURELS ET ENVIRONNEMENTAUX

Deux réunions ont été organisées sur ce thème à Castelsarrasin (82) le 08 septembre et Langon (33) le 15 septembre.

Le programme était le suivant :
- Ouverture par le Président
- Présentation de la partie du dossier concerné
- Tables rondes avec témoignages et experts en alternant les interventions de la salle, les réponses aux questions écrites
- Clôture du débat par le Président

La tendance générale observée lors des réunions de lancement se confirma pendant toute la suite du débat :
> En Midi-Pyrénées et Lot et Garonne, une bonne participation des élus et responsables, une assistance moyenne, un positionnement globalement favorable au projet.
> En Gironde, une très forte participation (500 personnes), de très nombreuses interventions traduisant une forte opposition au projet, et une réelle difficulté pour la CPDP pour maintenir une ambiance correcte et permettre au maître d'ouvrage de formuler des réponses complètes.

LES ENJEUX FONCIERS ET TERRITORIAUX

Deux réunions ont été organisées à Montauban le 27 septembre et Langon le lendemain.

Le programme, la participation et l'ambiance furent de même nature que sur le thème précédent avec une très forte participation à Langon (800 personnes), où à nouveau se confirmèrent les fortes oppositions au projet avec un nombre important d'intervenants, en particulier de nombreux maires et élus du Sud Gironde. La réunion dura plus de 6 heures, dans une ambiance "animée" (l'alternance d'applaudissements et de sifflets faisant partie du débat public).

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, FRET ET LOGISTIQUE : LES ENJEUX DE LA LGV

Une réunion a été organisée à Toulouse le 13 octobre selon le même principe de programme avec 2 tables rondes : la première sur l'aménagement du territoire, associant le Préfet de région, les Présidents du Conseil Régional Midi Pyrénées et du Conseil général de Haute-Garonne, l'Adjoint au Maire de Toulouse, le Président de la CCI de Toulouse.

La deuxième table ronde portait sur le fret et les enjeux de logistique, avec la participation des responsables d'importantes entreprises de la région.

Cette réunion fut très riche par les prises de position. Dans le débat qui suivit, des représentants associatifs et élus du Sud Gironde exprimèrent leur désaccord sur l'ensemble du projet en opposition avec les prises de position précédentes.

LISTE DES TÉMOINS ET "EXPERTS" AYANT PARTICIPÉ AUX RÉUNIONS THÉMATIQUES

À titre indicatif, 55 experts ou grands témoins sont intervenus en tribune, pour rapporter le point de vue des organisations qui les avaient mandatés, ou présenter des diaporamas d'argumentaires sur les thèmes traités.

1. Les enjeux des gares et leurs dessertes :

MONTAUBAN, 5 JUILLET 2005

EXPERTS (RFF) — **Charles LAMBERT**, SETEC ; **Jean-François PAIX**, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF

Table ronde n° 1 :

Guy PECOU, Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées

Jean-Louis MARTY, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne

Roland DELZERS, Président de la Chambre des métiers de Tarn et Garonne

Table ronde n° 2 :

André PERGET, Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Montauban et du Pays des Trois rivières

Pierre FORGUES, Conseiller régional Midi-Pyrénées

Guy-Michel EMPOCIELLO, Vice-président du Conseil général de Tarn et Garonne

Robert MARCONIS, géographe aménageur (rôle de grand témoin), Université Toulouse Le Mirail

AGEN, 6 JUILLET 2005

EXPERTS (RFF) — **Charles LAMBERT**, SETEC ; **Jean-François PAIX**, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF

Table ronde n° 1 :

Jean-Claude DARTUS, Vice-Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne

Alain CAZAL, Délégué régional Aquitaine de la Fédération nationale des usagers des transports

Robert LACAVE, Association SEPANLOG (Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature de Lot et Garonne

Table ronde n° 2 :

Remi THUAU, Préfet de Lot et Garonne

Ludovic MARTINEZ, Directeur de cabinet du Conseil général de Lot et Garonne

Jacques CLOUCHÉ, Président de la Communauté d'agglomération d'Agen

Alain VEYRET, Maire d'Agen

Gérard MARTY, Maire d'Estillac

Jean-Pierre WOLFF, géographe aménageur (rôle de grand témoin), Université Toulouse Le Mirail

2. La question des milieux naturels et de l'environnement

CASTELSARRASIN, 8 SEPTEMBRE 2005

EXPERTS (RFF)

Gilles HABASQUE, SCETAUROUTE
Marc MEREAU, SCETAUROUTE, spécialisé sur les études d'impact
Sandrine RABASEDA, RFF, Responsable environnement, Direction des opérations LGV Est

Table ronde n° 1 :

Bernard JARRY, Direction régionale de l'environnement de Midi-Pyrénées
Jean-Pascal SALAMBEHERE, Direction régionale de l'environnement de Midi-Pyrénées

Table ronde n° 2 :

Carole DURAND, Chargée de mission Conservatoire Régional des Espaces Naturels de Midi-Pyrénées (CREN)
Pascale MAHE, Directrice Association Nature Midi-Pyrénées

LANGON, 15 SEPTEMBRE 2005

EXPERTS (RFF)

Gilles HABASQUE, SCETAUROUTE
Marc MEREAU, SCETAUROUTE, spécialisé sur les études d'impact
Sandrine RABASEDA, RFF, Responsable environnement, Direction des opérations LGV Est

Table ronde n° 1 :

Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO
Jean-Louis MOURA, Directeur du Parc naturel régional des Landes de Gascogne

Table ronde n° 2 :

Michel BACHERÉ, Direction régionale de l'environnement Aquitaine
Béatrice DAUBET, ingénieur ONF Aquitaine
Catherine SEMIDOR, Professeur École d'architecture et de paysage de Bordeaux

3. Les enjeux fonciers et territoriaux de la LGV Bordeaux-Toulouse

MONTAUBAN, 27 SEPTEMBRE 2005

Table ronde n° 1 :

Jean-Pierre GANDON, Chef de service eau-forêt-environnement, DDA Tarn et Garonne
Marie Thérèse LACOURT, Vice Présidente Chambre agriculture de Haute Garonne
Philippe DE VERGNETTE, Président Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne
M. Bernard POULIGNY, Directeur SAFER Garonne-Périgord

Table ronde n° 2 :

Fernand BOUYSSOU, avocat, professeur université Toulouse
Jean-Francois GUINET, Direction régionale de l'équipement Midi-Pyrénées
Lionel MENY, responsable actions foncières RFF

Table ronde n° 3 :

Guy Michel EMPOCIELLO, Vice-Président du Conseil général du Tarn et Garonne
Jean-François RUIZ, Chargé des études environnementales, Direction régionale RFF Languedoc Roussillon

LANGON, 28 SEPTEMBRE 2005

Table ronde n° 1 :

Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT, Adjoint au DDAF Gironde
Francis DUSSILLOLS, Vice Président Chambre d'agriculture de la Gironde
Marc GIZARD, Avocat, Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest
Pierre MACÉ, Directeur Association régionale de défense contre les incendies (ARDFCI)

Table ronde n° 2 :

Bernard NOYER, avocat, professeur université Bordeaux
Jean-François GUINET, Ministère de l'Équipement
Lionel MENY, responsable actions foncières RFF

4. Développement économique, fret, logistique, quels enjeux pour la LGV ?

TOULOUSE, 13 OCTOBRE 2005

Table ronde n° 1 :
Jean DAUBIGNY, Préfet de région Midi-Pyrénées
Martin MALVY, Président Conseil régional Midi-Pyrénées
Pierre IZARD, Président Conseil général de Haute Garonne
Serge DIDIER, Vice Président Communauté d'agglomération du Grand Toulouse
Claude TERRAZZONI, Président de la CCI de Toulouse
Jacques AGRAIN, Membre du CESR Midi-Pyrénées
Jean-François BROU, Vice Président Observatoire régional des Transports

Table ronde n° 2 :
Éric DOUCET, Directeur logistique, Laboratoires Pierre Fabre
Jean-Luc TAUPIAC, Vice Président Airbus France
Michel AZIMONT, Directeur technique Holding Sogefima, Sablières Malet
Bernard PECHBERTY, Directeur général Sudépis
André LABATUT, PDG Altrans, Président Fédération Transport Logistique France

La CPDP remercie très vivement ces participants pour leur disponibilité et leur apport dans ce débat, et ce d'autant plus qu'ils sont tous intervenus à titre gratuit.

c/ Les réunions de synthèse et de restitution

Les quatre réunions de synthèse eurent lieu à Agen le 3 novembre, Montauban le 8 novembre, Toulouse le 16 novembre, et Bordeaux-Lac le 17 novembre.

Le programme était le suivant :

- Ouverture par le Président
- Bref rappel du déroulement du débat par un membre de la CPDP
- Liste des principales questions abordées pendant le débat
- Liste des questions plus locales abordées pendant le débat
- Réponses du maître d'ouvrage
- Réactions des personnalités et du public
- Conclusion par le Président

Pour construire l'agenda de ces réunions "de synthèse", la Commission s'est livrée à un exercice de relecture des actes des réunions publiques et des contributions écrites, pour faire émerger les questions sensibles par rapport au projet LGV, et demander, à l'occasion de ces réunions, au maître d'ouvrage et ses partenaires d'y apporter une réponse.

Il s'agit aussi de donner au public une vision partagée des enjeux et "points durs" autour du projet, en élargissant la perspective à toute la géographie du projet.

Ce travail effectué, le synopsis des réunions de synthèse s'est ordonné comme suit :

> Pour les questions générales et communes :

Question 1 :	**"Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute, fer) ? Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?"**
Question 2 :	**"Quelle priorité entre Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Irun ?"**
Question 3 :	**"Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?"**
Question 4 :	**"Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?"**

> Pour les questions locales et spécifiques :

A AGEN, 3 novembre 2005

Question 1 :	"Gare actuelle ou gare nouvelle ? avantages et inconvénients, les conditions de bon fonctionnement ?"
Question 2 :	"Quelle irrigation du territoire régional ? Peut-on assurer la réouverture de certaines lignes (exemple Auch/Agen, Agen/Villeneuve) ?"
Question 3 :	"Combien de TGV par jour, et combien d'arrêts ?"
Question 4 :	"A ce stade qu'est-ce que RFF a enregistré et quels premiers enseignements ?"

A MONTAUBAN, 8 novembre 2005

Question 1 :	"Gare actuelle ou gare nouvelle ? avantages et inconvénients, quelles connexions avec les autres réseaux de transport ?"
Question 2 :	"Combien de TGV par jour, et combien d'arrêts ?"
Question 3 :	"Si la poursuite du projet est engagée, quand sera connu le tracé afin que les investissements agricoles et publics, les projets d'installation puissent se réaliser sans interrogation permanente ?"
Question 4 :	"À ce stade qu'est-ce que RFF a enregistré et quels premiers enseignements ?"

A TOULOUSE, 16 novembre 2005

Question 1 : "Le prolongement de la LGV entre Toulouse et Narbonne est-il étudié ?"

Question 2 : "Quelle suite donner au projet Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT) ?"

Question 3 : "Existe-t-il une proposition alternative à l'implantation de la gare LGV à Matabiau ?"

Question 4 : "Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?"

Questions ouvertes...

A BORDEAUX, 17 novembre 2005

S'agissant de la dernière réunion publique du débat, et compte tenu du contexte et du nombre de personnes attendues, il fut décidé de proposer une approche plus globale des sujets, afin de conserver la possibilité de pouvoir donner l'expression plus librement au public sans le délimiter dans un thème.

L'agenda des questions proposées fut le suivant :

Question 1 : "Quelle priorité entre Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Irun ?"

Question 2 : "Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute, fer) ?"

Question 3 : "Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?"

Question 4 : "Les différentes options de passage ont-elles fait l'objet d'une estimation financière précise ? Quelles sont les possibilités de financements nationaux et européens ?"

Question 5 : "Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?"

Question 6 : "Si le projet se poursuit, quand connaîtra-t-on l'emprise exacte et le tracé définitif ?"

Question 7 : "Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage ?"

Questions ouvertes...

À Montauban, Agen et Toulouse fut réaffirmé le positionnement très favorable à l'égard du projet LGV. Des intervenants résidants en Sud Gironde purent y intervenir pour développer les raisons de leur opposition.

À Bordeaux les records de participation furent battus, avec 900 personnes. La réunion fut animée mais se déroula dans de bonnes conditions compte tenu du contexte d'opposition générale. Il convient de noter la présence de nombreux élus ceints de leur écharpe tricolore.

La liste des intervenants aux réunions de lancement et de restitution figure en annexe page 66.

5.2.2 Les auditions

Dans le souci de respecter le principe d'égalité, la CPDP n'a provoqué aucune rencontre avec des collectivités ou associations mais a toujours répondu avec RFF aux demandes de participation à des réunions de tous les organismes qui l'ont souhaité. Les invitations, les comptes-rendus étaient à la charge et sous la responsabilité de la puissance invitante, et dans ce cas, figurent sur les actes du débat (CD-Rom).

Ces auditions ont concerné les organismes suivants (figurent, entre parenthèse, les membres de la Commission qui y ont assisté) :

> **Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées**, Commission aménagement du territoire le 09 juin à Toulouse (Henri DEMANGE, accompagné de Nicolas BLAIS)

> **Conseil économique et social régional d'Aquitaine**, assemblée plénière, le 11 juillet à Bordeaux (Philippe MATHIS, accompagné de Nicolas BLAIS)

> **Association des maires de Gironde**, le 03 octobre, Mairie de Préchac (Jacques BAREL, Jean-Claude SABIN)

> **Comité stratégique d'aménagement du territoire du Tarn**, le 04 octobre, Préfecture d'Albi (Henri DEMANGE, Jean-Claude SABIN)

> **Conseil régional d'Aquitaine**, Commission transports, le 06 octobre, Conseil régional d'Aquitaine (Henri DEMANGE)

> **Syndicat des viticulteurs des vins de Graves**, le 11 octobre, Maison des vins de Graves à Podensac (Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN, accompagnés de Nicolas BLAIS)

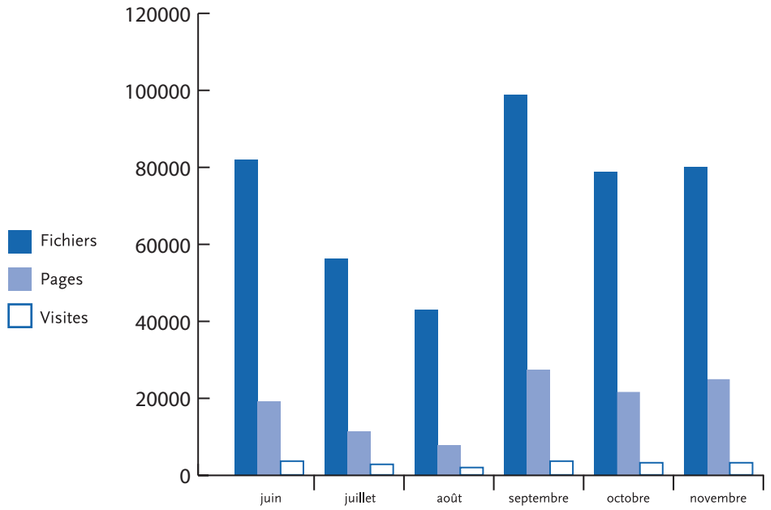
> **Conseil général de Lot et Garonne**, Assemblée extraordinaire, le 17 octobre, Conseil général à Agen (Henri DEMANGE, Jacques BAREL)

5.2.3 Le site internet du débat

Les statistiques du site internet au 28 novembre, soit 72 heures après la fin officielle de fermeture du débat public, font ressortir les données suivantes:

a/ Statistiques et chiffres clés, sur la période de juin à novembre 2005

ÉLÉMENTS STATISTIQUES



La courbe de fréquentation du site indique un premier pic important dès le début du débat. Cela correspond à deux séries de facteurs :

> la diffusion de l'adresse du site via le journal n°1 à 1,275 millions de foyers, la presse, et les premières réunions d'ouverture

> La mise en ligne du dossier support du maître d'ouvrage

Septembre marque une rupture avec un pic qui sera le plus élevé de tout le débat. À partir de ce moment la fréquentation du site se stabilise et se maintient sur des valeurs hautes et supérieures à celles de juin. Le débat connaît alors un rythme de réunion proche de une par semaine, avec une mobilisation qui a pris greffe en particulier dans le secteur du Sud Gironde.

CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

- 2374 fichiers consultés par jour en moyenne sur l'ensemble du débat
- 339 pages visitées quotidiennement,
- 130 internautes par jour
- 108 427 pages du site vues sur la durée du débat
- Près de 21500 visiteurs au total au cours de cette période

b/ Documents favoris

Le "palmarès" **des documents les plus téléchargés** fait apparaître les résultats suivants:

1. Les cartes des options de passage
2. Le dossier support du maître d'ouvrage
3. Les actes des débats
4. Les contributions et cahiers d'acteurs (notamment en "page de sortie")
5. Les études et expertises complémentaires, notamment établies par la SNCF
6. Le journal du débat

Deux conclusions peuvent être dégagées au regard de ces chiffres :

1. Le site internet a constitué un vecteur majeur d'information pour les citoyens et organisations intéressées au projet, et il a facilité le rôle de la CPDP

2. Il constitue, par rapport au parti pris de mettre en ligne toutes les études et contributions, sans aucune censure ni discrimination, un outil fort d'appropriation du débat par les citoyens.

Ces données concernent la phase de débat proprement dit. Le site restant ouvert 4 années, celui-ci sera enrichi de nouvelles navigations et téléchargement, avec un pic prévisible lors de la mise en ligne de ce présent compte rendu programmée en janvier 2006.

5.2.4 La dynamique des questions-réponses

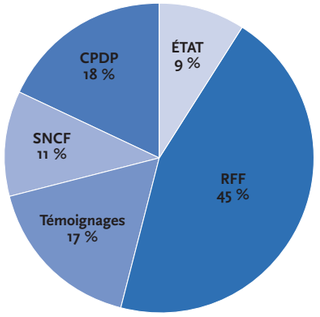
La réponse aux multiples questions constitue dans les débats un exercice complexe. Pour pouvoir appréhender des questions souvent transversales, une réunion a été organisée à la Préfecture de région Midi-Pyrénées le 2 juin avec les services de l'État des deux régions.

Dès la mi-juin, une équipe s'est mise en place et réunie en moyenne tous les dix jours. Celle-ci se composait d'un représentant de l'État, de RFF, de la SNCF et le Secrétaire général de la CPDP, pour faire lecture commune des questions, les affecter à l'organisme le mieux à même d'y répondre, et effectuer un suivi et une mise à jour des réponses.

972 questions seront au total adressées au cours du débat, par mail, par courrier, carte T, ou questions écrites en réunions publiques.

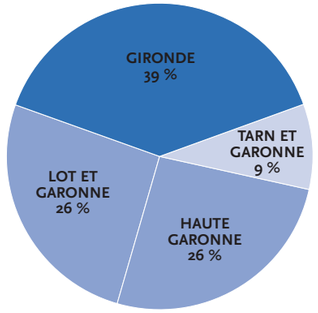
Sur cette base, le classement a permis de dégager les données suivantes :

DESTINATAIRES DES QUESTIONS EN POURCENTAGE



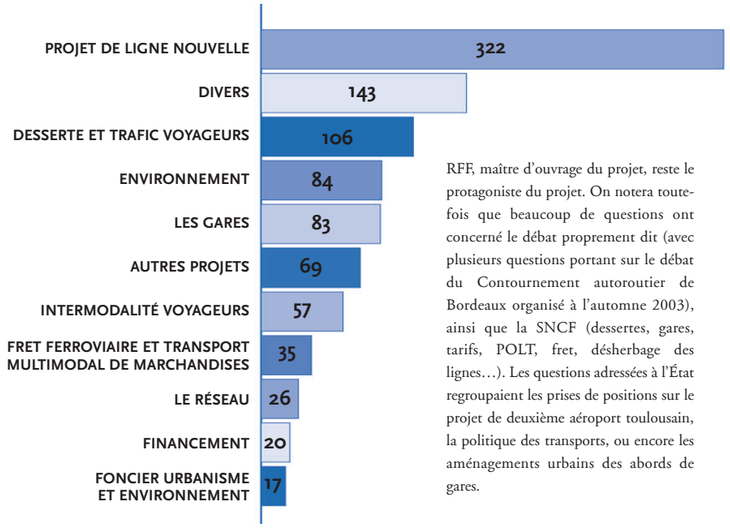
Si RFF reste le protagoniste du débat, la répartition des questions a été assez équilibrée avec les autres organisations impliquées dans la conduite du débat.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES QUESTIONS



On observe que géographiquement, la Gironde concentre à elle seule près de 40% des questions adressées, signe de la mobilisation de ses habitants.

REPARTITION DES QUESTIONS PAR THÈMES



RFF, maître d'ouvrage du projet, reste le protagoniste du projet. On notera toutefois que beaucoup de questions ont concerné le débat proprement dit (avec plusieurs questions portant sur le débat du Contournement autoroutier de Bordeaux organisé à l'automne 2003), ainsi que la SNCF (dessertes, gares, tarifs, POLT, fret, désherbage des lignes…). Les questions adressées à l'État regroupaient les prises de positions sur le projet de deuxième aéroport toulousain, la politique des transports, ou encore les aménagements urbains des abords de gares.

5.2.5 La couverture médiatique du débat

a/ Contexte favorable à la couverture médiatique

Comme cela a été dit plus haut, les TGV constituent des "grands sujets" pour l'actualité régionale. Depuis la présentation de l'audit sur les transports le 08 mars 2003, le TGV Paris-Toulouse a fait l'objet d'un nombre d'articles important.

De son côté, la Commission particulière du débat public a veillé à faire preuve d'une grande disponibilité à l'égard des médias.

Ces éléments ont créé un contexte favorable à la couverture médiatique du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

b/ Débat en proximité permanente avec les médias régionaux

La méthode poursuivie a consisté à privilégier deux séries de mesures :
- Un traitement équilibré des médias de deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, selon le principe d'égalité
- La clarté de l'information, la proximité et des impulsions régulières, ceci notamment grâce à :

> **un fichier presse** de 258 journalistes et services presse des collectivités territoriales dans un territoire élargi
> **un dossier de presse** qui établit clairement les règles de fonctionnement d'un débat public et les rôles distincts de la Commission particulière du débat public et du maître d'ouvrage
> **des rencontres** avec les rédacteurs en chef des principaux medias régionaux
> **des conférences et points presse** à chaque moment important du débat public
> la mise en place **d'un espace presse à chaque réunion publique** afin d'accueillir et renseigner les journalistes présents
> **une veille permanente** des retombées presse, avec élaboration d'un dossier de presse pour la Commission au fil du débat

c/ Analyse quantitative

LES CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

Participation aux conférences et points presse :

- **07 juin à Bordeaux, 22 journalistes** : Sud Ouest, APS, 20 Minutes Bordeaux, Métro Bordeaux, Bordeaux 7, Le Monde, La Gazette des Communes, Le Nouvel Observateur, Le Moniteur du BTP, Objectif Aquitaine, Cahier de l'Entre-deux-mers, AFP Bordeaux, France Bleu Gironde, Wit fm, Nrj Bordeaux, France 3 Aquitaine, TV7.

- **07 juin à Toulouse, 15 journalistes** : La Dépêche du Midi, La Voix du Midi, Le Journal Toulousain, MPS, 20 Minutes Toulouse, Métro Toulouse, Le Parisien/Aujourd'hui en France, L'Humanité, La Vie du Rail, AFP Toulouse, France Info, France 3 Sud, TLT (TéléToulouse).

- **22 juin à Agen** (point presse) : **3 journalistes** de La Dépêche du Midi, Le Petit Bleu du Lot-et-Garonne, Sud Ouest.

- 28 juin à Montauban (point presse) : **2 journalistes** de La Dépêche du Midi, Radio Nostalgie Montauban.

- 02 septembre à Bordeaux, 11 journalistes : Sud Ouest, Bordeaux 7, Objectif Aquitaine, Le Courrier Français, Cahier de l'Entre-deux-mers, Wit fm, Radio ARL (Langon), France 3 Aquitaine, TV7.

- 02 septembre à Toulouse, 10 journalistes : La Dépêche du Midi, MPS, La Voix du Midi, 20 Minutes Toulouse, Le Monde, Les Echos, L'Humanité, L'Indépendant, Tunnel Info Services, Sud Radio.

Nombre d'articles recensés :

Plus de 400 articles, brèves ou émissions de radio/télévision traitant le débat public ont été comptabilisés, dont 68 "Une" de presse.

Ces chiffres soulignent la forte mobilisation des médias durant le débat public et la qualité de la couverture médiatique, avec une moyenne de 2 articles développés par jour et de 4 "Unes" par semaine.

PRESSE ÉCRITE

Ce débat a été très largement couvert par la presse locale, stimulée par la proximité géographique des réunions et l'impulsion des conférences de presse. La presse nationale a naturellement été moins présente (7%), à signaler Les Echos (4 articles).

Plusieurs points sont à souligner :

- La part importante de brèves en avril/mai. Cette période a surtout été l'occasion pour les médias d'annoncer le lancement du débat public et donner rendez-vous en juin.

- Le niveau de couverture média est relativement homogène en juin, juillet (si l'on considère les deux semaines de débat de ce mois), septembre et novembre. Les 7 articles développés recensés en août reflètent principalement la couverture par l'édition Sud Gironde de Sud-ouest de la montée de l'opposition localement.

- Octobre est atypique. En effet, une seule réunion publique a été organisée et c'est le mois qui a connu le plus grand nombre d'articles développés (41 articles). Cette accélération est liée, non seulement à la forte opposition girondine, mais aussi aux délibérations de collectivités territoriales, notamment le Conseil général du Lot-et-Garonne le 17 octobre et le Conseil régional d'Aquitaine le 24 octobre, fortement relayées dans les médias.

- **Trois forums de lecteurs** ont été mis en place sur le site de La Dépêche du Midi : "Où implanteriez-vous la gare LGV dans le département ?" (un forum Tarn et Garonne et un forum Haute Garonne), "Que pensez-vous de la position de Bordeaux qui préfère une TGV jusqu'à Hendaye plutôt qu'en gare de Toulouse, raison ou trahison ?". Ce dernier figure d'ailleurs dans le tiercé de tête des consultations (au 05/12/2005).

Analyse par région :

La couverture médiatique dans les deux régions est relativement équilibrée : un rapport de 46/54% en faveur d'Aquitaine, mais 14 articles en cahier régional pour La Dépêche du Midi contre 10 pour Sud-ouest.

MÉDIAS AUDIOVISUELS

La couverture médiatique par la radio et la télévision a suivi les moments forts du débat public :

- Lancement du débat : 12 émissions radio et 13 émissions TV.
- Reprise du débat : 4 émissions radio et 3 émissions TV.
- Clôture du débat : 4 émissions radio et 5 émissions TV.

Les médias audiovisuels, dits médias "chauds" étaient présents en nombre en Aquitaine à la réunion publique de Langon le 28 septembre, et à la réunion de synthèse de Bordeaux le 17 décembre, couvrant ainsi la forte mobilisation des opposants.
Inversement en Midi-Pyrénées, la couverture médias importante observée en début de débat public s'est ralentie dans la seconde phase du débat, reflétant ainsi le positionnement consensuel en faveur du projet dans la région.

Enfin, il faut souligner la qualité du traitement de l'information en radio et en TV :

- 5 reportages/interviews dans le journal régional du matin de France Bleu Gironde les 07 et 08 juin, 03 septembre, 17 et 18 novembre.
- 2 émissions/débat de 30' à 18h30 sur Sud Radio les 07 juin et 16 novembre.
- La CPDP invitée de la rédaction du 12-14 de France 3 Aquitaine le 07 juin, de France 3 Sud dans le 19-20 le 08 juin et dans le 12-14 le 06 septembre, du journal de TLT le 07 juin et celui de TV7 le 07 juin.
- 3 émissions/débat en plateau sur TLT le 14 juin (émission "Ligne ouverte" de 26'), France 3 Sud le 08 (débat du 19-20, 10' environ), France 3 Aquitaine le 21 juin (débat du 19-20 de 15' environ).

5.3 LA CLÔTURE DU DÉBAT (26 NOV 2005 – 18 JANV 2006)

À l'issue de la clôture du débat le 25 novembre la Commission particulière du débat public procéda à un certain nombre d'opérations que l'on peut rappeler:

- Veiller à ce que réponse soit donnée à toute question transmise à la CPDP avant le 25 novembre, et la dernière semaine d'ouverture du débat avait donné lieu à de nombreuses correspondances

- Enregistrer les dernières contributions et les mettre en ligne sur le site du débat

- Préparer les derniers cahiers d'acteurs

- Rédiger et diffuser aux 6 500 destinataires le journal n° 4 du débat avec les derniers cahiers d'acteurs

- Élaborer le présent compte rendu du débat qui fut arrêté par la CPDP le 15 décembre

- Présenter le compte rendu à la CNDP le 4 janvier 2006

- Diffuser le compte rendu : le compte rendu accompagné du bilan du débat établi par le Président de la CNDP fut :

  > mis en ligne sur le site du débat le 18 janvier
  > diffusé à 6 500 exemplaires
  > présenté en conférence de presse, le même jour, à Bordeaux et à Toulouse, sous la présidence du Président de la Commission nationale Yves MANSILLON

- Rencontrer le maître d'ouvrage pour une réunion de clôture

- Transférer l'ensemble des archives à la Commission nationale du débat public.

6. ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT ET OBSERVATIONS

6.1 LE CONTEXTE DU DÉBAT

La période du débat s'est étendue sur toute l'année 2005 (préparation et réalisation), et a du tenir compte d'un certain nombre d'éléments extérieurs qui ont eu directement ou indirectement des incidences sur l'ambiance et la nature du débat.

a/ Le référendum sur le traité de Constitution de l'Union européenne

Initialement annoncé à l'automne, le référendum sur l'adhésion de la France à ce Traité fut fixé le 29 mai 2005. Cela conduisit la CNDP sur proposition de la CPDP à ne démarrer le débat que début juin, alors que le dossier support avait été reconnu complet par la CNDP le 6 avril, et ce pour éviter les interférences : mobilisation des citoyens, devoirs de réserve des services de l'État ou autres responsables.

b/ La "concurrence" avec la LGV Bordeaux-Espagne

Le fait que le CIADT du 18 décembre 2003 ait annoncé pour 2005 le débat public pour la LGV Bordeaux-Toulouse, et pour 2006 le prolongement de la ligne SEA vers l'Espagne, a laissé penser qu'il y avait une priorité pour Bordeaux-Toulouse. Cela a entretenu les réactions en Aquitaine et a motivé la demande récurrente de report ou de rallongement du débat. Cette notion de priorité entre les projets a connu une intensification à la suite d'une déclaration du Commissaire Européen chargé des transports, Jacques BARROT, indiquant que la ligne Bordeaux-Espagne était dans les priorités du schéma des transports européens.

c/ Une concentration de projets d'infrastructures dans le Sud Gironde

Il se trouve qu'un même secteur est concerné par 3 projets d'infrastructures de voies de communication, qui ont conduit à préparer la mobilisation d'oppositions actives, retrouvées dans le présent débat.

- L'IGG (itinéraire grand gabarit) pour le transport des pièces de l'Airbus A380
- Le projet d'autoroute Pau-Langon sans débat public car antérieur aux textes législatifs
- Le débat public concernant le contournement autoroutier de Bordeaux

Ce dernier sujet a été évoqué à plusieurs reprises en Gironde dès l'ouverture du débat. En effet, outre les oppositions exprimées à l'égard de cette opération, le dossier de presse accompagnant le CIADT du 18 décembre 2003 avait laissé entendre que la décision était prise alors que le débat public n'était pas terminé.
Cela avait entraîné la suppression des dernières réunions, la démission des membres de la CPDP et une mise au point de la CNDP auprès du gouvernement.

d/ Les annonces de décisions gouvernementales intervenues pendant l'été

- Annonce de la **privatisation des autoroutes** : Celle-ci a été interprétée par certains comme la fin du financement ou même de l'existence de l'**AFIFT** (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), et cela en dépit des mises au point ministérielles.

- Publication des **audits concernant RFF** et la SNCF, concernant l'état du réseau : Cela a renforcé l'argument d'une priorité à l'entretien du réseau actuel avant de construire de nouvelles lignes.

- **Départ en septembre et octobre du Président** et du Directeur Général de RFF (Jean-Pierre DUPORT et Jean-Marie BERTRAND[1]), qui l'un et l'autre avaient participé en juin aux réunions d'ouverture. Cela a été cité à quelques reprises mais n'a en fait entraîné aucune perturbation dans le déroulement du débat.

6.2 PERCEPTION PAR LE PUBLIC DU POSITIONNEMENT DE LA CPDP

Il y a eu très peu de confusion entre le rôle de la CPDP et celui du maître d'ouvrage. L'information initiale avait été claire sur ce point et a été bien perçue et bien reprise par les médias. Sur les 450 interventions en réunions publiques et 1 200 correspondances adressées à la CPDP, aucune ne mit fondamentalement en cause sa neutralité.

6.3 CRITIQUES À L'ÉGARD DE LA CPDP

Des critiques ont porté localement sur l'information et l'organisation du débat, ce qui aurait du justifier, toujours selon ces critiques, une prolongation significative.

Une trentaine d'interventions mirent en doute l'utilité du débat, considérant que les décisions étaient déjà prises.

Il est important de les rapporter ne serait-ce que pour éclairer l'action des futures CPDP.

Il est à préciser au préalable que toutes ces critiques provenaient d'une zone déterminée du Sud Gironde[2]. La plupart étaient d'inspiration commune car on y retrouve les mêmes expressions, parfois les mêmes phrases.

Ces critiques ont porté essentiellement sur :

a/ Diffusion du résumé du dossier et du journal n°1 du débat :

Cette diffusion fut assurée sous film plastique, formule considérée comme préférable pour attirer l'attention des réceptionnaires. De nombreuses personnes ont déclaré ne pas l'avoir reçu. Si l'on excepte certaines déclarations de mauvaise foi, il est incontestable qu'une telle formule se traduit par une réelle déperdition soit en raison de carence dans la distribution soit parce que les destinataires n'attachent aucun intérêt à tout ce qu'ils assimilent à de la publicité.

[1] Ils furent remplacés par MM. Bernard BOYON et Hubert DUMESNIL
[2] Les délibérations, motions et courriers des communes concernées figurent sur le site du débat et le CD Rom

Un envoi personnalisé serait infiniment préférable et pourrait être sérieusement envisagé pour des débats concentrés sur une zone limitée. Dans le cas présent qui a concerné plus de 1 million de foyers, cette formule eût été extrêmement coûteuse.

b/ Communication du dossier support aux maires

Certains maires de la Gironde n'auraient pas reçu le dossier et n'auraient eu connaissance du projet qu'en août ou septembre. Cela a fortement interpellé la CPDP.

En effet les dossiers support ont été adressés à 3000 personnalités dont 959 maires sous la forme d'un envoi personnalisé. La convention passée avec La Poste, le listing des destinataires et la facture de transmission en font foi.

De plus à plusieurs reprises, il a été demandé publiquement aux maires qui se trouveraient dans ce cas de l'écrire à la CPDP pour que cette dernière puisse demander des explications à La Poste et engager un recours. Cette demande a été faite en particulier lors de l'audition devant les Maires du Sud Gironde le 3 octobre.
Aucun maire n'a confirmé par écrit le moindre problème.

Il faut encore préciser que les 2 grands quotidiens régionaux Sud Ouest et la Dépêche avaient annoncé le débat en "une" et consacré une page entière dans toutes leurs éditions, les 7 et 8 juin. Or la plupart des mairies, même "petites", effectuent une revue de presse dans leurs services, parfois relayées aussi par les associations de maires (exemple de l'association des maires de Gironde).

En fait, certains maires ont indiqué que, certes, ils avaient reçu le dossier mais seulement au début du débat sans avoir été consultés avant (ce qui aurait été contraire au principe d'égalité).

c/ Tenue des réunions publiques

Sur ce point également l'insuffisance d'information fut dénoncée en Gironde. Toutes les réunions furent annoncées sur les journaux du débat, donnèrent lieu chacune à plus de 1 000 invitations et à des achats d'espaces publicitaires dans les principaux quotidiens avec deux ou trois rappels avant la date de la réunion.

La participation aux 3 dernières réunions tenues en Gironde (500, 800 et 900 personnes) est cependant une forme de réponse.

Fut également critiqué le changement de lieu et de date de la dernière réunion de Bordeaux (du 15 au 17 novembre). La CPDP n'a été pour rien dans cette modification qui a été rendue nécessaire par la décision unilatérale des responsables de la salle initialement prévue qui ont rompu leurs engagements contractuels avec RFF.

Des dispositions particulières ont été prises. Une affiche d'information sur ces modifications de dates a été fabriquée, imprimée et adressée en plusieurs exemplaires à tous les maires de la région et aux associations (à leur demande). La CPDP a tâché de démontrer qu'il ne s'agissait pas d'une manœuvre comme certains l'avaient suggéré, et s'est attachée à recentrer les critiques sur le besoin d'information, qui n'est jamais considérée comme suffisante.

6.4 OBSERVATIONS SUR LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le déroulement des réunions publiques lui même ne donna pas lieu à critique ou observation majeure. Sinon en Gironde où certains trouvèrent que le temps de parole accordé au maître d'ouvrage était trop important, alors que de son côté le maître d'ouvrage a considéré qu'il n'a pas eu la totale possibilité de répondre au grand nombre de questions qui lui étaient posées.

L'analyse de la sténotypie des réunions de Langon et de Bordeaux fait ressortir que les interventions du public ont été plus importantes en volume que celles de RFF et de la SNCF.

La CPDP aurait pu être plus directive dans son animation lors des réunions en Gironde. Mais une attitude trop ferme risquait de bloquer complètement le débat compte tenu de la tension qui existait dans ces réunions.

Les cahiers d'acteurs et les contributions ont été nombreux et diffusés sans la moindre censure de la part de la CPDP. Ces cahiers et documents étaient achalandés à l'entrée des salles. De même, étaient prévus des espaces de tables ou de panneaux pour que les associations ou organismes puissent diffuser leurs documents (tracts, affiches, pétitions, livrets), comme ce fut le cas pour LEA, le Conseil régional Midi-Pyrénées, la CCI du Tarn et Garonne...

La fabrication des cahiers d'acteurs s'est également opérée dans des conditions de totale neutralité. La CPDP s'est évidemment interdite toute modification de fond sur les textes envoyés par leurs auteurs.

6.5 DEMANDES FORMULÉES PENDANT LE DÉBAT ET LES RÉPONSES DE LA CPDP

a/ Cartographie précise des options de passage

Lors de la réunion de lancement à Bordeaux le 20 juin, plusieurs intervenants considérant que les options de passage figurant dans le dossier support ne permettaient pas une lecture précise des zones concernées ont exigé la fourniture de documents plus explicites.

Bien que de telles cartographies n'aient pas été présentées dans les dossiers supports d'autres débats publics, la CPDP a considéré que dans la mesure où la CNDP avait demandé une plus grande précision dans la définition des couloirs de passage, il n'était pas illégitime de satisfaire cette demande.

Le maître d'ouvrage a sollicité l'appui d'un prestataire et la représentation sur le site internet a pu être introduite le 27 juillet. Les reproductions papier ont été jointes au journal n°2 du débat diffusé à plus de 6 000 exemplaires le 25 août.

b/ Meilleure définition des données environnementales

Lors des réunions de lancement à Toulouse (15 juin) et Bordeaux (20 juin), de nombreuses observations avaient porté sur le manque de développement concernant les contraintes environnementales.

Ces éléments figuraient dans l'une des études préalables au dossier support. Il fut donc proposé au maître d'ouvrage de procéder à la mise en forme de la cartographie environnementale de la zone d'étude. Cela s'est traduit par l'introduction sur le site internet fin août et par l'envoi à tous les maires (959) et aux associations de productions cartographiques, en format de 1,20 m x 80 cm.
Il était demandé de signaler en retour les oublis éventuels, ce qui ne fut pas le cas.

c/ Information plus précise sur le bruit

Lors de la réunion de Langon sur les enjeux environnementaux le 15 septembre, le problème du bruit fut largement évoqué lors d'une table ronde. Les experts en tribune et le public présent considéraient que ce sujet était essentiel dans l'analyse des nuisances et qu'il convenait de l'approfondir.

RFF pour répondre à cette demande, prépara en septembre une analyse plus complète, qui fut mise en ligne.

Par la suite l'association LEA (Landes Environnement Attitude) communiqua le 09 novembre une étude sur le bruit réalisée par René PRALAT, Professeur à l'IUT 1 de Bordeaux. Cette étude figure également sur le site du débat.

d/ Plus grande prise en compte sur les risques incendie, de l'hydrologie, et des réserves en granulats

Ce sujet fut très souvent abordé. À la demande de la CPDP, relayée par le Sous-préfet de Langon, le Préfet de région Aquitaine sollicita le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), qui rédigea une contribution qui fut également placée sur le site.

L'hydrologie de la Garonne, fleuve capricieux, fut pointée comme une donnée très sensible : Uminate, Nature environnement ont soulevé la question des risques d'inondations dans le bassin de la Garonne. De son côté, l'association de défense du pays Brèdois a pointé les risques engendrés par l'utilisation des pesticides pour l'entretien de nouvelles voies sur la nappe oligocène du Sud gironde, les sources de Budos et plus généralement la forêt des Landes (voir le cahier d'acteurs association de défense du pays Brèdois sur www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.fr). De même, la question des granulats et des carrières constitue un sujet de préoccupation, évoqué par les organisations professionnelles viti-vinicoles de la région des Graves, ou Uminate. RFF a mentionné qu'il était encore bien trop tôt, à ce stade du projet, pour répondre à ces questions.

e/ Étude complémentaire sur la gare de Castelsarrasin

La Mairie de Castelsarrasin adressa à la CPDP une étude réalisée par le Cabinet "Dédale", qui développe les avantages qu'il y aurait à prévoir à Castelsarrasin une gare, seul arrêt à équidistance entre Toulouse et Bordeaux.
Cette étude a été communiquée au maître d'ouvrage pour analyse; et mise en ligne sur le site.

f/ Demandes de prolongation du débat

À partir de la fin juin et jusqu'au dernier jour du débat, plusieurs lettres ou messages émanant du Sud Gironde adressés à la CPDP demandaient ou exigeaient la prolongation du débat pour des durées variables, de 5 semaines ou encore jusqu'à la fin du futur débat Bordeaux-Hendaye.

Les raisons évoquées ont été successivement les suivantes :

- Informations insuffisantes sur le début du débat et ce malgré le fait que les grands quotidiens régionaux aient annoncé le débat en “une” et consacré une page spéciale.

- Fourniture de la cartographie des couloirs de passage cinq semaines après la première demande. Ces cartes furent sur le site le 27 juillet, soit quatre mois avant la clôture du débat, ce qui permettait à tous de les étudier et d’en débattre.

- À partir du moment où l’une des options de passage de la LGV Bordeaux-Toulouse pourrait concerner une section commune avec le projet de LGV Bordeaux-Espagne, les deux débats sont liés. Par conséquent il conviendrait de prolonger ce débat ci jusqu’à la clôture de l’autre débat.

Compte tenu du fait que le débat a duré formellement 4 mois (avec un étalement sur 5 mois et demi), et qu’une prolongation d’un maximum de 2 mois ne peut être envisagée que pour des raisons exceptionnelles, après consultation du Président de la CNDP il n’a pas été donné suite à ces demandes de report, sinon en prolongeant la durée du débat d’une semaine, du 18 au 25 novembre. Cela restait dans la limite des 4 mois mais donnait un délai supplémentaire pour la réception des dernières contributions à l’issue des réunions publiques des 16 et 17 novembre.

6.6 LE COÛT DU DÉBAT

Dans un compte rendu qui décline l’ensemble des actions conduites il est normal sinon nécessaire d’établir le bilan financier correspondant.

Un débat public portant sur un territoire directement concerné équivalent à la Belgique, qui doit apporter l’information la plus complète et la plus large possible, qui permette à chacun de prendre position, de dialoguer, de questionner, implique une grande panoplie d’outils.

L’utilisation croissante d’internet a grandement facilité la diffusion d’information, mais il nous a été souvent dit à juste titre que “tout le monde n’est pas internaute, et tout le monde n’a pas l’ADSL…”, d’où une très large utilisation des supports papiers.

Rappel du cadre du financement :

- Le financement du débat public est assuré conjointement par :
  >25 % État
  >25 % RFF
  >50 % Collectivités territoriales impliquées dans le projet

Ces collectivités sont les suivantes:
> Conseils Régionaux Midi-Pyrénées, Languedoc Roussillon
> Conseils Généraux de Haute Garonne, Tarn et Garonne, Lot et Garonne
> Communauté Urbaine de Bordeaux
> Communauté d’agglomérations : Grand Toulouse, SICOVAL, agglomération d’Agen, agglomération de Montauban et pays des trois rivières

Le bilan financier présenté couvre uniquement les frais directement liés au débat public concernant les actions proposées par la CPDP.

Il ne couvre pas :
> Les études conduites par RFF, en particulier celles utiles à l’élaboration du dossier support
> Les frais spécifiques engagés par RFF dans la préparation et pendant la durée du débat
> Les frais concernant les membres de la CPDP (indemnités, déplacements), pris en charge par la CNDP.

Le coût du débat dans le cadre de ce qui vient d’être précisé s’élève à **1,056 million d’euros**. Rapporté au coût du projet cela représente 0,3 pour mille de la réalisation des travaux.

Le présent débat, comme nous l’a indiqué le Président de la CNDP, se situe dans la moyenne basse des coûts des derniers débats publics, ce qui compte tenu de l’importance du territoire concerné, semble raisonnable.

Il faut noter que les demandes du public ont été très importantes. Nous avons vu qu’il a été reproché un manque d’information : les envois à l’ensemble de la population auraient dû être nominatifs, les annonces dans la presse plus nombreuses, le nombre de réunions plus important… Les éventuels reproches sur le coût du projet émanent en général de ceux qui critiquent l’insuffisance des actions d’information, et en demandent l’intensification.

Dans cet esprit, il convient d’ajouter au bilan financier présenté ci-dessus la demande complémentaire de cartographies, diffusées sur le site Internet, et distribuées sur les 959 communes concernées par le projet. Cela constitue un “précédent”, car une telle demande n’avait jamais été formulée lors de débats antérieurs portant sur des projets d’infrastructure ferroviaire ou routière.

La CPDP a donné suite à cette forte sollicitation : d’une part elle a considéré qu’elle se situait dans le cadre des préconisations initiales de la CNDP portant sur une meilleure précision des couloirs de passage, et d’autre part le travail important réalisé sur la cartographie environnementale serait particulièrement utile pour la suite des études (dans l’hypothèse où le projet se concrétiserait).

Cette opération de cartographie a coûté 56 671 €

	BUDGET PRÉVISIONNEL HT
Installation, fonctionnement de la CPDP	**244 946,00**
Communication	**269 050,00**
Impression des documents du MOA	56 730,00
Outils d’information et d’expression du public	43 200,00
Document du Débat	169 120,00
Réunions / Logistique	**386 982,80**
Réunions Publiques	278 213,00
Stockage et routage	108 769,80
Presse	**155 885,49**
Assistance Presse / plan média	152 009,57
Location de salles : conférences de presse	3 875,92
TOTAL	**1 056 864,29**

7. OPINIONS EXPRIMÉES PENDANT LE DÉBAT

7.1 OPINIONS ET POSITIONNEMENT DES ACTEURS

La CPDP s'est livrée à une analyse attentive et collective des éléments du débat reposant sur l'ensemble des outils :

- Interventions en réunions publiques
- Analyse des questions écrites posées (en séance publique, par mail, carte T, et courrier)
- Contributions, prises de position, Cahiers d'acteurs et pétitions
- Revue de presse

Il est à souligner que la CPDP n'a reçu aucune lettre ou appel anonyme, ce qui est une marque de responsabilité de la part du public.

Collectivement elle a régulièrement incité les citoyens et les organisations à utiliser tous les moyens mis à leur disposition par le débat. Que ce soit lors des rencontres avec les personnalités et les responsables d'association, ou à l'occasion des réunions publiques, il a été souligné l'intérêt qu'avait chaque institution à développer sa position par un écrit.

Dans ce chapitre nous allons tenter de traduire le positionnement global des acteurs, tout au moins ceux qui se sont officiellement manifestés avant la clôture du débat par une délibération ou une contribution écrite, sans trahir leur pensée. Toutefois nous conseillons au lecteur intéressé par la position de tel ou tel acteur, de prendre connaissance des contributions qui figurent sur le CD-Rom.

De même, de nombreuses déclarations figurent dans les actes des débats publics, en ligne sur le site et repris dans le CD-Rom du débat.

a/ Le positionnement des grands acteurs du débat

Quatre types de positionnements ressortent du débat :

- Les acteurs favorables au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse
- Les acteurs opposés au projet
- Les acteurs opposés au projet mais favorables à la LGV Bordeaux-Espagne
- Les acteurs privilégiant la LGV Bordeaux-Espagne et qui demande la suspension de la décision du maître d'ouvrage sur Bordeaux-Toulouse.

Les différentes catégories qui se sont exprimées peuvent être classées de la manière suivante, selon un critère plus géographique que politique ou institutionnel.

Les acteurs favorables au projet

Les collectivités territoriales

- Conseil régional Midi-Pyrénées
- Conseil général de Haute Garonne
- Conseil général de Lot et Garonne
- Conseil général du Tarn
- Conseil général de Tarn et Garonne

Les collectivités locales

- Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-est (SICOVAL)
- Communauté de communes de Castelsarrasin Moissac
- Communauté de communes Garonne et Canal
- Communauté de communes Hers et Ganguise (Aude)
- Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois (Gironde)
- Communauté de communes de la Lomagne Gersoise
- Mairie de Salles sur l'Hers
- Ville d'Agen
- Ville d'Albi
- Ville de Castelsarrasin
- Ville de Layrac
- Ville de Montauban
- Ville de Toulouse

Les Parlementaires ayant fourni une contribution écrite

- M. Jean DIONIS DU SEJOUR, Député de Lot et Garonne

Les établissements publics et organisations consulaires

- CESR Midi-Pyrénées
- CRCI Midi-Pyrénées
- CCI d'Albi
- CCI de Castres-Mazamet
- CCI du Gers
- CCI des Landes
- CCI de Lot et Garonne
- CCI de Montauban et de Tarn et Garonne
- CCI du Tarn
- CCI de Toulouse
- Chambre d'agriculture du Tarn
- Chambre des métiers et de l'artisanat du Tarn
- Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG)
- Syndicat Mixte chargé du SCOT de l'Agglomération de Montauban
- Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la région Agenaise

Les syndicats et associations

- ARPE (Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées)
- Association "Agen m'aime, Agen même"
- Association des maires et des élus locaux du Tarn
- Association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée
- Association Française des Amis des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)
- Association "Vivement le Tram !" (Bordeaux)
- CLCV Aquitaine (Consommation, Logement et Cadre de Vie)
- FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
- INDECOSA Consom'Action
- Les Yeux OuVerts (Pamiers, Ariège)
- Nature Environnement
- Secteur Fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux
- Syndicat des cheminots CGT de la région de Toulouse
- Syndicat de défense du quartier de l'avenue de l'hippodrome (Toulouse)
- Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

Les partis politiques

- Les Verts Midi-Pyrénées
- Les Verts de Lot et Garonne
- UDF Lot et Garonne, en la personne du député Jean-Dionis du Séjour
- Le Comité régional du Parti Communiste de Midi-Pyrénées
- La Fédération de Gironde du Parti Communiste Français
- Les Élus Communistes et Républicains de Lot et Garonne

Les acteurs opposés au projet

Les délibérations adoptées par les collectivités locales au cours du débat traduisent indéniablement une opposition au projet. Pour une large part, les communes refusent, souvent à l'unanimité, "la déstructuration et la défiguration du territoire et désapprouvent le simulacre de concertation" (qui justifierait une prolongation du débat). Mais certaines conçoivent qu'une ligne à grande vitesse puisse longer la voie actuelle.

Les collectivités locales

- Communauté de communes de Montesquieu
- Communauté de communes de Villandraut
- Commune d'Ayguemorte-les-Graves
- Commune de Balizac
- Commune de Bourideys
- Commune de Cadaujac
- Commune de l'Isle Saint Georges
- Commune de Labrède
- Commune de Landiras
- Communes de Martillac
- Commune d'Origne
- Commune de Pompejac
- Commune de Pompogne
- Commune de la Réunion
- Commune de Saint Martin de Curton
- Commune de Saint Michel de Castelnau
- Commune de Saint Selve
- Commune de Saint-Symphorien
- Commune de Villandraut

Les Syndicats et Associations

- Association des consommateurs et usagers communautaires de la Vayh-Vielha
- Association de "Défense du Pays Brédois"
- Association de défense des riverains de la Garonne des communes de Baurech, Beautiran et Tabanac
- Association "Histoire et Mémoire des Graves"
- Association Intercommunale Syndicale autorisée de Défense des Forêts contre l'Incendie de Préchac, Bourideys, Uzeste, Cazalis, Pompejac, Lucmau, Villandraut
- Association Landes Graves Palus Environnement (LPGE)
- Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)
- Collectif de Coordination pour la Défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris
- Défense de la Forêt Contre les Incendies d'Aquitaine (DFCI)
- Fédération des Associations Apolitiques de Défense de l'Ecologie Constructive de Lot et Garonne (FAADEC)
- Fédération départementale des chasseurs de la Gironde
- Fédération départementale des chasseurs de Lot et Garonne
- Génération écologie
- Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest
- Union des familles laïques de Gironde

Les Pétitions

- Mairie de Saint Martin de Curton, les 16 octobre et 2 décembre : 189 signatures
- Pétition sans indication de l'origine : 42 signatures
- Commune de Cabanac Villagrains, novembre : 168 signatures
- Commune de Léogeats, le 7 novembre : 369 signatures
- Communauté de Communes de la Lomagne gersoise, le 9 novembre 2005 : 142 signatures d'acteurs économiques
- Courriers-type d'opposition de Cadaujac : 9 courriers
- Pétition déposée lors de la réunion de synthèse de Bordeaux par Mme CASSOU : 3 000 signatures

Les acteurs opposés au projet et favorables à la LGV Bordeaux Espagne

Parmi ces acteurs, figurent les collectivités qui s'opposent (souvent par vote unanime) à la LGV Bordeaux-Toulouse jugée inopportune, mais qui se positionnent en faveur de la LGV Bordeaux-Espagne, en privilégiant de préférence l'utilisation des couloirs existants, et ce en vue de doper le fret ferroviaire comme alternative à l'engorgement de poids lourds sur la RN 10. Au regard de l'interaction entre les deux projets de LGV, certains opposants demandent d'attendre les conclusions du prochain débat sur la LGV SEA.

Les collectivités territoriales

- Conseil Général de Gironde

Les collectivités locales

- Association des Maires de Gironde
- Communauté de Communes de Captieux Grignols
- Commune de Beautiran
- Commune de Cabanac-et-Villagrains
- Commune de Captieux
- Commune de Castres
- Commune d'Escaudes
- Commune de Giscos
- Commune de Goualade
- Commune de Grignols
- Commune de Lartigue
- Commune de Léogeats
- Commune de Léognan
- Commune ce Louchats
- Commune de Lucmau
- Commune de Préchac
- Commune de Saint Médard d'Eyrans
- Commune de Saint Morillon
- Commune d'Uzeste

Les établissements publics et Organismes socio-économiques

- Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, Syndicat Mixte de Balizac

Les Syndicats et Associations

- Association "Landes Environnement Attitude" (LEA)
- Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest (SEPANSO)

Les acteurs privilégiant la LGV Bordeaux Espagne

Sans s'opposer fermement au projet actuel, ces collectivités affirment la priorité de la LGV Bordeaux-Espagne et demandent de surseoir à toute décision avant que n'interviennent les conclusions du futur débat LGV SEA. Certaines proposaient une concomitance des consultations publiques. L'utilisation des couloirs existants est une solution à nouveau proposée.

Les collectivités territoriales

- Conseil régional d'Aquitaine

Les collectivités locales

- Communauté de communes du canton de Podensac

Les Parlementaires ayant fourni une contribution écrite

- Mme Chantal BOURRAGUE, Députée de la Gironde
- Mme Marie-Hélène Des ESGAULX, Députée de la Gironde
- M. Gilles SAVARY, Député européen

Les établissements publics et organismes socio-économiques

- CESR de la région Aquitaine
- CRCI Aquitaine
- CCI de Bayonne Pays Basque
- CCI de Bordeaux
- CCI de Dordogne
- CCI de Libourne
- CCI de Pau Béarn
- SYSDAU (Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine Bordelaise)

Les Syndicats et Associations

- Association DURRABLE (Défense des Usagers du Réseau Routier de l'Agglomération Bordelaise et des Localités Environnantes)

- Association des riverains de La Prade et des Brouilleaux
- Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de Transports En Commun (COBARTEC)
- Organismes vitivinicoles d'Aquitaine : Syndicats viticoles des Graves, des Barsac, des Sauternes, des Bordeaux et Bordeaux Supérieur, des vins d'entre deux mers, des Premières côtes de Bordeaux, de Cadillac, de Sainte Croix du Mont, de Cérons, de Loupiac, de Pessac-Léognan ; Crus classés de Graves ; Conseil des vins de Graves ; Fédération des grands vins de Bordeaux (FGVB) ; Fédération européenne des régions viticoles ; Chambre d'agriculture de la Gironde ; Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux.

Les délibérations et motions des conseils municipaux localisés en Sud Gironde ont, pour beaucoup, été adoptées entre les mois de septembre et novembre, reflétant la mobilisation de l'opposition au cours de l'été. Cette position est appuyée par plusieurs pétitions rassemblant près de 4 000 signatures et couvrant une quinzaine de communes.

b/ La présence de l'État

Pendant le débat, les services de l'État ne prirent à aucun moment position mais furent sollicités pour des témoignages lors de tables rondes (DIREN, DRAF, DDAF, DRE), et pour des réponses aux questions les concernant (DRE).

Il convient de souligner la participation assidue du corps préfectoral lors des réunions publiques :
- Haute Garonne : Préfet de région Jean DAUBIGNY
- Tarn et Garonne : Préfète du département Anne-Marie CHARVET
- Lot et Garonne : Préfet du département Rémi THUAU
- Gironde : Sous Préfet de Langon, Jean-Guy MERCAN

7.2 TENDANCES GÉOGRAPHIQUES

Cela a été indiqué plus haut, le clivage est avant tout géographique plutôt que politique ou institutionnel.

7.2.1 En Gironde

Le dossier support présente trois options de passage de la LGV entre Bordeaux et Agen. L'option sud est fermement remise en cause. Une très forte opposition des élus et de la population s'y est faite entendre, car à la lecture du dossier support, il leur semble que RFF privilégie cette option[1].

Cela se traduit par :
- Une mobilisation forte et croissante dans les réunions publiques (300-500-800-900 personnes)
- L'organisation par les opposants pendant l'été de réunions d'information
- L'expression de l'opposition des associations de défense de la nature
- La création de groupes et comités de défense (Comité de défense du Pays Brédois)
- L'engagement des maires du secteur, relayés par les conseillers généraux
- De nombreux courriers et témoignages adressés à la CPDP

Les principaux arguments présentés portent d'une part sur l'intérêt même du projet, et d'autre part les graves nuisances qu'il entraînerait.

[1] Voir page 84 du dossier support

a/ L'inopportunité du projet

Si pour l'essentiel, les girondins se disent favorables au transport ferroviaire, et notamment au fret, ils refusent les fuseaux proposés entre Bordeaux et Agen et tout particulièrement le parcours Sud. Les arguments qui ont été avancés sont les suivants.

Gain de temps disproportionné par rapport au coût du projet et des dégâts qu'il entraîne

> Le gain pour l'intérêt général "ou pour la satisfaction de cadres ou d'ingénieurs allant à Paris" ne justifie pas les atteintes en Sud Gironde.
> Des aménagements et des adaptations de la ligne actuelle devraient pouvoir, à des coûts acceptables, s'avérer suffisants pour assurer un bon trafic.
> Au regard des difficiles perspectives de financement de ces deux grands projets de LGV, les girondins expriment des craintes que le financement de l'un paralyse l'autre.
> Le coût d'un tel projet, dont l'intérêt collectif n'est pas reconnu, apparaît exorbitant. Cette affectation des fonds publics devrait être utilisée pour l'amélioration du réseau ferré local et régional.
> Le "toujours plus vite" est de moins en moins recherché.

Priorité de la ligne Sud Europe Atlantique[1]

> L'actuel projet n'est pas prioritaire au regard du nécessaire rééquilibrage en Aquitaine du trafic routier vers le rail, auxquels la LGV Sud-Europe Atlantique peut apporter des réponses satisfaisantes. L'argument selon lequel le projet permettrait l'augmentation du fret n'a que peu convaincu, notamment au motif la SNCF ne détient qu'une part minime dans le trafic actuel de marchandises.
> "L'accélération brutale que connaît le projet de LGV Bordeaux-Toulouse […] renforce l'idée que RFF et la SNCF se préoccupent davantage de capter au plus vite un flux potentiel de passagers que de répondre au défi actuel du transfert modal de fret".

Montée régulière des prix des carburants

La croissance discontinue du prix du baril et l'internalisation progressive des coûts d'usage des infrastructures et de leurs impacts environnementaux seront déterminants en renchérissant très fortement les transports routiers. Le report sur le fer sera un choix dicté non pas par le temps gagné, mais par la compétitivité du coût, la protection contre l'effet de serre et les économies d'énergie. Dès lors, vouloir un gain de temps par la LGV en remplacement de l'avion et de la route ne serait plus nécessaire, car l'augmentation des prix du pétrole sera telle que le report de trafic se fera naturellement.

Inscription de la LGV Aquitaine-Espagne au schéma des réseaux ferrés européens

Cela garantit à ce projet un soutien financier de l'Union européenne, à la différence du projet Bordeaux-Toulouse, dont la dimension internationale n'est pas établie. Les partisans du projet, notamment au CESR et au Conseil régional de Midi Pyrénées, soutiennent au contraire que le raccordement de cette LGV à la ligne Perpignan Figueras confère au projet une vocation parfaitement européenne ("le barreau manquant").

[1] Lors de la dernière réunion à Bordeaux, quelques voix se sont élévées pour annoncer une opposition contre ce projet

b/ Point de vue sur les caractéristiques techniques

- Les contraintes électriques quant à l'alimentation de la ligne à haute tension.
- Les sylviculteurs soulignent la carence du projet dans l'étude de questions plus techniques concernant les contraintes territoriales, les exploitations et la forêt.

c/ Les impacts négativement vécus de la LGV

Quelques (rares) voix girondines se sont faites entendre pour exprimer les retombées bénéfiques du projet. Développement de la multimodalité et l'intermodalité, ouverture sur la Méditerranée, développement des échanges économiques…Toutefois et globalement, plus de 90 % des arguments avancés ont porté sur les impacts négatifs de ce projet.

Retombées sur l'aménagement du territoire

"Saignée pour notre territoire", "balafre sur nos cantons", "destruction", "coupure"… les métaphores sont nombreuses pour évoquer les effets induits ou vécus par la construction d'une telle infrastructure : dommages du nouveau tracé pour le territoire et la population, dévalorisation du patrimoine et des biens, expropriations, nuisances sonores et visuelles.

Sur ce point, les opposants au projet ont argué que :

> Plusieurs projets d'aménagement développés sur le département se caractérisent par un manque de convergence : Bordeaux-Paris et Bordeaux-Madrid par le rail, Bordeaux-Lyon et Bordeaux-Pau par la route, Bordeaux-International par les voies aériennes, sans omettre les questions liées à la seule agglomération bordelaise : grand contournement autoroutier et franchissement du fleuve.
> Le développement du sud Gironde est axé essentiellement sur celui de l'écotourisme pour les richesses naturelles et culturelles de la région : le bassin du Ciron, le réseau hydrographique, des zones Natura 2000.
> La LGV va créer un effet de coupure affectant le réseau des voies de communication existantes: accroissement de la longueur des parcours et de l'insécurité (ex : altération du réseau de défense contre les départs d'incendies) ; diminution des relations de voisinage et séparation des communautés ; modifications du fonctionnement même de la ville en induisant une distension des liens sociaux de quartier.
> Les conséquences néfastes sur le marché foncier qui se traduisent d'abord par une dévaluation des biens fonciers et immobiliers, puis par un renchérissement du prix des terrains. Ceci risque de léser les activités relevant du secteur primaire et localement de provoquer une dépossession des terres dont la valeur spéculative risque de supplanter la valeur patrimoniale. Au niveau des collectivités locales, le projet risque de rendre très difficile voire impossible tout choix de localisation d'équipement public du fait du caractère inconnu du tracé futur jusqu'à la DUP.
> Risques pour les activités immobilières, ainsi que les stratégies foncières et réalisation d'équipements portés par les collectivités locales.

Qualité de vie

Les contributions expriment des inquiétudes et le refus de voir se dégrader un cadre de vie rural, choisi par beaucoup par opposition au mode de vie urbain.

> Le maître d'ouvrage lui-même précise que "le bruit constitue l'un des sujets les plus sensibles lorsqu'il s'agit de la réalisation d'une infrastructure ferroviaire". Ce sujet a suscité de nombreuses questions et inquiétudes ; l'association LEA a sollicité l'avis d'un expert.
> S'agissant du paysage, les remblais forment des talus pouvant atteindre des hauteurs de plusieurs dizaines de mètres, et présenter alors un impact significatif sur le paysage lorsqu'ils rompent brutalement avec le relief du site traversé.

Atteintes à l'environnement

L'étude de sensibilité environnementale, préliminaire au débat, a été fréquemment qualifiée d'incomplète[1].

> Impact important sur l'hydraulique globale du département, dont l'étendue des nappes souterraines alimente le département en eau potable. La LGV risque de "constituer un barrage hydraulique aux écoulements vers la Garonne. Des zones entières seront inondées une bonne partie de l'hiver avec un impact très négatif sur la forêt, sur les pistes qui deviendront impraticables et sur la salubrité des lieux".
> Extraction des granulats : les besoins se situeront bien au-delà de ce que peut raisonnablement fournir la région.
> Utilisation massive de pesticides et herbicides par la SNCF : c'est un facteur de risque de pollution des nappes phréatiques, notamment si la voie nouvelle est en déblais, du fait de la faible profondeur des nappes et la nécessité de la protéger les lieux de pompage alimentant l'agglomération bordelaise[2].
> Menace sur la faune et la flore, dans cette région sensible où vivent des espèces menacées telles que le vison d'Europe.
> Nécessité de fournir un bilan énergétique pour justifier le choix de cette infrastructure : bilan énergétique de sa construction, surface des terres agricoles et forestières stérilisées, et en contrepartie, économie d'émissions de gaz à effet de serre liée au transfert de la route ou de l'avion vers le rail à l'horizon 2020 - 2025.
> Préservation des générations futures en adaptant les infrastructures.

7.2.2 En Aquitaine

Les institutions régionales d'Aquitaine n'ont pas exprimé d'opposition formelle au projet mais ont toutes souligné l'ardente priorité que les Aquitains apportaient à la LGV Bordeaux-Espagne et la demande ferme de ne rien décider avant que le débat public sur cette LGV (annoncé en 2006) soit réalisé. L'objectif, maintes fois répété, est de faire cesser "le mur de camions" sur la RN 10.

La CLCV Aquitaine (Consommation, Logement, Cadre de Vie) estime qu'il est primordial que Toulouse ait une liaison directe avec Paris, mais conteste le dessin des trois options proposées entre Bordeaux et Agen.

On peut noter que la Chambre de commerce et d'industrie des Landes, à l'inverse, se positionne favorablement sur le projet, en mettant en évidence son intérêt majeur pour l'option sud qui relierait la ville de Mont de Marsan.

[1] Le maître d'ouvrage a sollicité au cours du débat que lui soient transmises toute information permettant d'approfondir cet inventaire. La commission particulière lui a adressé l'étude bruit précitée, adressée par LEA.
[2] La SNCF a répondu sur ce point en fournissant un document sur l'entretien des voies ferrées, disponible sur le site et le CD Rom

7.2.3 En Lot et Garonne

Les acteurs du Lot et Garonne manifestèrent à leur quasi unanimité une demande forte de réalisation du projet dans les meilleurs délais. Cependant, il convient de noter que quelques témoignages émanant des zones limitrophes de Gironde marquèrent une certaine hostilité.

a/ L'opportunité du projet

Une liaison interrégionale et transeuropéenne

> La LGV constitue une opportunité économique, au moment où Aquitaine et Midi-Pyrénées collaborent autour du pôle de compétitivité "Aérospace valley".
> La LGV Bordeaux-Toulouse tracera un sillon entre Atlantique et Méditerranée et permettra ainsi d'inscrire la vallée de la Garonne dans le réseau des régions européennes "Grande Vitesse", en particulier avec les voisins espagnols.
> Incompréhension de la prise de position aquitaine qui témoigne d'une vision régionale cantonnant la moyenne Garonne au rang d'arrière-pays. D'autant plus que le "mur de camions" de l'axe littoral ne saurait sérieusement être réduit par la seule mise en place d'une LGV.

L'amélioration du fret ferroviaire et des liaisons TER

b/ Les questions en suspens

La question non résolue de la gare d'Agen

En ce qui concerne l'implantation de la gare, les avis sont toujours partagés :

> Si pour certains, et en particulier la ville d'Agen, l'option "gare centre-ville" s'impose, pour d'autres elle ne se conçoit que si elle présente les garanties du plein effet LGV. La fréquentation actuelle de la gare centre ville et les difficultés de circulation qu'elle génère, amènent d'autres, comme la CCI et une majorité du Conseil Général, à souhaiter qu'une étude spécifique soit menée. Cette étude porterait sur les avantages comparés d'une gare centre-ville et d'une gare rive gauche, possiblement à Estillac, où depuis de nombreuses années des réserves foncières ont été constituées dans ce but.
> Dans l'hypothèse d'une gare nouvelle, il a été souligné l'avantage d'une station à l'intersection de cette voie avec la ligne Agen-Auch et la mise en service d'une navette ferroviaire.
> La ville de Castelsarrasin propose une seule gare entre Bordeaux et Toulouse

7.2.4 En Midi-Pyrénées, Haute-Garonne et Tarn et Garonne

Tous les acteurs affirmèrent leur soutien au projet avec deux exigences fortes :

- Une réalisation rapide pour une mise en service en même temps que la LGV Tours-Bordeaux

- L'étude du prolongement vers Narbonne pour assurer une grande liaison Atlantique-Méditerranée : Bordeaux-Toulouse-Barcelone et Bordeaux-Toulouse-Marseille.

a/ Un projet nécessaire

Un argument fort rapporté tant en Midi-Pyrénées que dans les départements favorables au projet, a été de souligner l'importance de la croissance démographique laissant présager un accroissement des besoins de mobilité.

Le développement territorial du grand Sud-ouest

> Les projets de LGV desservant les arcs atlantique et méditerranéen sont prioritaires, en vue de réaliser dans les meilleurs délais l'interconnexion avec le futur réseau ibérique.
> Ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse a sa pertinence, tout comme le projet Bordeaux-Hendaye. Il serait incohérent de mettre ces deux projets en concurrence car ils répondent tous les deux aux nécessités d'aménagement du territoire et d'ouverture aux axes européens.

La dimension européenne du projet

> "La LGV Bordeaux-Toulouse revêt une dimension interrégionale et internationale, en ce qu'elle constitue l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux radiales ferroviaires à grande vitesse à vocation européenne : les LGV Sud Europe Atlantique et LGV Montpellier-Barcelone".
> Cela a motivé la demande récurrente du bassin toulousain de prolonger la LGV jusqu'à Narbonne pour assurer effacement cette liaison Atlantique-Méditerranée.

b/ Points de vue sur les modalités techniques du projet

Le tracé

> Choix d'un tracé au plus près de l'autoroute, pour faciliter les accès des secours en cas de besoin et de concentrer les nuisances.
> La LGV doit être envisagée dans une optique d'intermodalité avec le transport routier.

La gare de Montauban

> Il se dégage une nette tendance en faveur de l'implantation d'une gare nouvelle sur le territoire.

La gare de Toulouse

> Choisir la gare Matabiau présente l'avantage d'un site en centre-ville mais nécessitera d'étudier sérieusement le réaménagement des voies d'accès et de stationnements.
> Les acteurs économiques du Tarn proposent l'ouest du Tarn pour implanter la gare LGV de la région toulousaine, plus facile d'accès, et raccordée au projet de contournement de Toulouse par une rocade extérieure à 15 ou 20 km de la ville.

c/ Les impacts attendus

- Les associations de protection de l'environnement ont confirmé à plusieurs reprises leur accord sur ce projet, dans la mesure où il s'agit du mode de transport collectif le moins polluant et le plus économe tant en termes de consommation d'énergie que d'utilisation

de l'espace. Par ailleurs, elles considèrent que cela rendrait inutile la réalisation d'un nouvel aéroport.

- Elles ont cependant insisté sur la sensibilité des milieux aquatiques dans la vallée de la Garonne, traversée de zones inondables.

7.3 LES DIFFÉRENCES LIÉES À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La différence d'approche entre les acteurs économiques peut s'expliquer globalement par l'utilisation de la terre comme facteur essentiel de production ou non. D'un coté les sylviculteurs et les viticulteurs, de l'autre les entreprises industrielles et de services.

7.3.1 Les activités pour lesquelles la terre est un facteur de production essentiel

Dans cet ensemble deux groupes s'opposent au projet, avec parfois des différences de points de vue entre les sylviculteurs et les agriculteurs, avec une forte spécificité viticole.

a/ Les sylviculteurs

Il a été mentionné ci-dessus l'origine géographique assez nette de ce groupe. L'opposition au projet de LGV et notamment à l'option sud consommatrice d'espaces sylvicoles est affirmée. Le projet présente des inconvénients : rendre plus difficile l'accès aux parcelles et donc leur exploitation, gêner la lutte contre les incendies, de perturber l'écoulement des eaux de surface dans un espace anciennement marécageux.
L'activité sylvicole n'utilise pas le ferroutage pour le transport de bois, mais demande cependant unanimement la disparition du phénomène du "mur de camion"sur la RN 10.

b/ Les agriculteurs et la forte spécificité viticole

Pour ce groupe, la consommation de terre par le projet est largement aggravée par le fait que les terroirs et appellations ont des surfaces strictement définies et ne sont pas remplaçables. Une infrastructure linéaire complique le fonctionnement des exploitations en rendant plus difficiles les accès, mais ampute aussi certaines d'entre elles ce qui ne leur permet plus d'atteindre le seuil de rentabilité. Les pertes sont alors irrémédiables non seulement en capacité de production mais aussi en termes patrimoniaux et culturels.
L'atteinte au vignoble était ressentie à la fois comme une atteinte à un des secteurs phares de l'aquitaine mais comme une atteinte à l'image de marque de la France.
Si globalement l'ensemble des syndicats et organisations ont unanimement rejeté les options nord et centre, pour certains il était plus logique de passer dans des zones beaucoup moins peuplées ou moins riches en patrimoine foncier ou bâti (monuments historiques).

7.3.2 Les entreprises

Les entreprises consultées pour la préparation de la réunion sur les aspects économiques, fret et logistique (13 octobre à Toulouse) ont manifesté un intérêt certain pour le projet LGV, en particulier pour celles qui sont de gros chargeurs (céréales, minerais, ciments…), dès lors que la LGV puisse contribuer au développement du fret. Mais la condition de ce succès reste avant tout une offre de service performante en terme de prix, de fiabilité, de délais et aussi d'adaptabilité aux contraintes spécifiques de certains clients : packaging pour composants aéronautiques, wagons frigorifiques pour le transport de médicaments…

Les entreprises de transport routier rejoignent cette demande, dans un contexte de forte concurrence européenne sur les prix. Celles-ci sont en particulier intéressées par des solutions innovantes de transport telles que le concept de route roulante, combinant rail et route[1], notamment défendu par la fédération Transport Logistique France.

7.4 CAHIERS D'ACTEURS

Cet outil d'information est mis à disposition des organisations qui souhaitent exprimer leur point de vue et le voir diffusé sur un support papier, selon une charte graphique qui souligne la référence au débat public.

L'intérêt porté aux Cahiers d'acteurs s'est manifesté en plusieurs vagues, s'accélérant sensiblement avec la reprise du débat au mois de septembre et surtout à l'approche de sa clôture.

Le choix de mettre la contribution sous la forme d'un Cahier d'acteur incombait exclusivement aux auteurs.

LISTE DES ORGANISMES AYANT ÉCRIT UN CAHIER D'ACTEUR

- ARPE (Agence régionale pour l'environnement de Midi-Pyrénées)
- Association "Défense du pays Brèdois"
- Association Eurosud Transport
- Conseil économique et social régional d'Aquitaine
- Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées
- Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées
- Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne
- Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne
- Conseil général de Lot et Garonne
- Conseil général de Tarn et Garonne
- Conseil général du Tarn
- Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde
- FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports)
- Secteur fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux
- Syndicats de cheminots CGT de la région de Toulouse
- SEPANSO (Société pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-ouest)
- Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest
- UMINATE : Union Midi-Pyrénées Nature Environnement
- Ville de Montauban
- Ville d'Agen

Tous ces cahiers figurent sur le site du débat et le CR Rom. Une synthèse de chacun de ces cahiers figure en annexe page 66.

1 Voir les actes de la réunion du 13 octobre 2005, CCI de Toulouse, et la position défendue par André LABATUT, Président de TLF.

8. LE DÉBAT : SES APPORTS AUX QUESTIONS

Incontestablement le débat a été fourni et riche en prises de position et contributions.

D'ailleurs, dans les réunions de restitution le maître d'ouvrage, RFF, a indiqué qu'à l'issue du débat, il était amené à percevoir différemment plusieurs aspects du dossier.

Les déclarations en réunions publiques, les questions posées, les contributions très diverses sur de très nombreux sujets sont autant d'éclairages dont RFF a déclaré avoir l'intention de tenir compte dans la mesure bien entendu où la poursuite du projet serait décidée.

Rappelons les grandes questions posées :

8.1 OPPORTUNITÉ DE LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE

Sur cette première question posée au débat, la CPDP fait le constat d'un désaccord.

Les habitants du Sud Gironde, les maires et organisations socio-professionnelles concernés par les options de passage, considèrent que ce projet est une véritable agression pour leur région déjà touchée par de nombreux projets.

Les institutions d'Aquitaine et de Gironde estiment que la priorité est sans ambiguïté le projet de LGV Bordeaux-Espagne. Ils demandent que dans l'attente de la décision sur ce projet, il ne soit pas pris de décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

Par contre Midi-Pyrénées, la Haute Garonne, le Tarn et Garonne ainsi que le Lot et Garonne estiment le projet très opportun, prioritaire et urgent, avec le souhait d'un prolongement jusqu'à Narbonne.

La Commission n'a noté ni obstacle ni opposition irréductibles à la réalisation de la LGV entre Toulouse et au-delà d'Agen.

Mais sur le parcours Girondin la détermination du tracé posera un vrai problème dans la mesure où le projet serait confirmé, et nécessitera un examen approfondi des options présentées.

8.2 IMPLANTATION DES GARES

Il ressort du débat que les avis sur la Gare d'Agen sont partagés et que vraisemblablement il sera nécessaire d'approfondir les études de projets d'urbanisation, de chalandise ainsi que les coûts comparés des deux solutions.

En ce qui concerne Montauban, l'implantation d'une gare nouvelle recueille une majorité d'avis favorables.

À noter également des contributions circonstanciées proposant des gares à Castelsarrasin et Marmande.

S'agissant des gares de Bordeaux et Toulouse, RFF avait dès le départ dans son dossier affiché sa préférence pour les gares centre de Saint Jean et Matabiau. Pour ce dernier site, au cours du débat il est apparu d'autres propositions en particulier du département du Tarn, de même qu'à plusieurs reprises a été soulignée la nécessité d'entreprendre d'importants travaux d'aménagement afin que Matabiau soit à la hauteur des nouvelles exigences.

8.3 ENJEUX TERRITORIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Pour un projet de cette envergure ils sont par définition très importants.

Des cartes détaillées à grande échelle regroupant l'ensemble des données environnementales ont été élaborées pendant le débat et adressées aux associations et à tous les maires des communes situées dans la zone d'étude.

Cela sera un élément très important dans l'approche d'éventuels futurs tracés et cela signifie qu'au-delà du respect de l'ensemble des réglementations nationales et européennes, une concertation permanente soit établie avec les élus, les associations et les citoyens, afin de pouvoir sauvegarder les grands équilibres.

Dans les domaines des emprises foncières qui porteraient sur plus de 2 500 ha et entraîneraient un effet de coupure, là également la concertation permanente devrait être conduite en particulier avec les Chambres d'agriculture.

Enfin, dans l'hypothèse où le projet se poursuivrait, l'emprise du projet se situerait dans un espace majoritairement agricole et forestier, avec des productions de grande qualité. La problématique forestière a été au cœur de nombreuses contributions. Les questions agricoles, si elles n'ont à priori pas été sujet à débat, sont fondamentales. En matière viti-vinicole, les organisations professionnelles ont demandé, dans le calme mais avec détermination, une attention toute particulière aux zones AOC, à la qualité et à l'identité des terroirs. L'INAO a ainsi sollicité RFF pour être très étroitement associé aux réflexions et études.

Au-delà de ces questions fondamentales, il conviendrait que les SAFER organisent le plus en amont possible la constitution de réserves foncières, afin de rééquilibrer le moment venu l'ensemble des systèmes de production.

8.4 SUITE DU DÉBAT

Après avoir vécu toutes les phases du débat public (préparation en 2004, réalisation en 2005), le maître d'ouvrage devra avant la fin avril faire connaître sa décision traitant de la poursuite du projet.

S'il était décidé de cette poursuite, la tenue du débat et de nombreuses demandes ont démontré, si besoin en était, que la concertation serait plus que jamais nécessaire.

La loi du 27 février 2002 a prévu que la CNDP ait une mission permanente de veille jusqu'à la fin des travaux. A cet égard, lors de la présentation des conclusions du débat en réunion publique, le maître d'ouvrage a sollicité très clairement la CNDP pour qu'elle puisse pleinement jouer ce rôle de garant.

9. CONCLUSION

Le débat public n'est ni un sondage ni un référendum. La CPDP n'est pas plus une instance de médiation ou d'arbitrage.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons répondre à la question : "le projet de LGV est-il opportun ?"

Si nous y répondions cela serait une faute par rapport à l'éthique qui doit être la nôtre.

Notre rôle à l'issue de ce débat est de mettre entre les mains des futurs décideurs et en particulier du maître d'ouvrage RFF un outil d'aide à la décision, décision qui doit être prise au plus tard le 18 avril 2006.

Les suggestions que nous formulons sont au nombre de cinq :
> Attentes par rapport au projet LGV Bordeaux-Espagne
> Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne
> Prise en compte attentive de tous les arguments
> Explication et justification de la décision
> Garanties de concertation et de transparence sur la suite du projet[1]

9.1 ATTENTES PAR RAPPORT AU PROJET LGV BORDEAUX-ESPAGNE

Le présent débat porte sur la LGV Bordeaux-Toulouse et ne concerne pas la LGV Bordeaux-Espagne. Mais le problème de la priorité entre ces deux lignes a été le sujet dominant en Gironde. Il est évident que la chronologie 2005-2006 annoncée par le CIADT du 18 décembre 2003 rendait inévitable cette question, d'où la demande récurrente de l'alignement des décisions à l'issue des deux débats.

Cette question fut d'autant plus d'actualité que, dès le mois de septembre, RFF Bordeaux, sans doute dans le cadre de la préparation du dossier de saisine de la CNDP, a communiqué à un certain nombre d'élus les premières esquisses du projet avec les hypothèses d'options de passage. Cela a renforcé l'idée qu'une réflexion concomitante était justifiée.

Le maître d'ouvrage doit nécessairement prendre sa décision après avoir abordé les questions suivantes :
- Y a t-il une concurrence commerciale entre les deux projets ?
- Y a t-il un choix obligatoire à effectuer en raison des financements nécessaires ?
- La réalisation ou la non réalisation de l'un aura-t-elle des conséquences sur la réalisation de l'autre ?
- L'éventualité d'un tronçon commun, figurant dans le dossier support, n'implique-t-il pas effectivement d'avoir terminé le débat LGV Bordeaux-Espagne pour prendre une décision sur Bordeaux-Toulouse ?
- Est-il possible d'attendre la fin du 2e débat sans retarder d'autant les études du projet Bordeaux-Toulouse, si l'on veut poursuivre celui-ci?

[1] Si le maître d'ouvrage décidait sa poursuite

Ce problème est incontestablement une réelle difficulté pour la prise d'une décision définitive.

9.2 ATTENTES PAR RAPPORT AU PROLONGEMENT DE LA LGV JUSQU'À NARBONNE

Cette demande a été fortement exprimée dans la région de Toulouse avec les regrets de voir le débat limité au tronçon Bordeaux-Toulouse alors qu'en 2001, le premier comité de pilotage s'intitulait BTN (Bordeaux-Toulouse-Narbonne).

Dès la réunion publique de lancement à Toulouse le 15 juin, le maître d'ouvrage RFF a rappelé l'engagement qu'il avait pris d'entreprendre une large concertation sur ce sujet. Il convient que cet engagement soit tenu.

9.3 PRISE EN COMPTE ATTENTIVE DE TOUS LES ARGUMENTS

Le débat a été particulièrement riche. Cahiers d'acteurs, contributions, prises de position, pétitions… ont été très nombreux.

Beaucoup ont été adressés à la CPDP dans les dernières semaines du débat. Le maître d'ouvrage en a eu connaissance et répondra, pour ce qui le concerne, à toutes.

Il se doit de les étudier avec la plus grande attention, dans un esprit d'écoute et d'ouverture. Si l'on fait abstraction du caractère excessif d'un petit nombre, toutes les critiques, observations ou interrogations, toutes les contributions méritent d'être analysées sans à priori et avec méthode.

Les études contradictoires présentées sur le bruit par LEA, sur l'hydrologie par le Comité de Défense du Pays Brèdois, doivent être prises en compte dans un souci de recherche de vérité.

9.4 EXPLICATION ET JUSTIFICATION DE LA DÉCISION

Lorsque RFF prendra sa décision fin avril soit de poursuivre le projet soit de l'arrêter ou de le différer, cela déclenchera inévitablement de grandes frustrations, dans un sens ou dans l'autre.

Dans le premier cas, les opposants au projet seront confortés dans l'idée que tout était déjà décidé et que le débat n'était qu'une formalité.

Dans le deuxième cas, les partisans du projet considèreront que "l'État", par faiblesse, a renoncé à une réalisation nécessaire au développement et au désenclavement de toute une région.

C'est pourquoi les raisons de la décision quelle qu'elle soit devront être fournies de façon très stricte et exhaustive.

9.5 GARANTIE DE CONCERTATION ET DE TRANSPARENCE POUR LA SUITE DU PROJET SI LE MAÎTRE D'OUVRAGE DÉCIDAIT SA POURSUITE

Suivant les recommandations de la loi du 27 février 2002, le maître d'ouvrage a confirmé son intention d'aller très loin dans ce domaine en sollicitant de la part de la CNDP qu'elle joue un rôle de garant pour toutes les actions de concertation de l'après débat.

Il est effectivement essentiel que le débat public ne soit pas une parenthèse de participation démocratique, dans un long processus purement administratif et réglementaire.

Tous les grands équipements entraînent des craintes, des frustrations, des incompréhensions, des nuisances, qui expliquent des réactions et des oppositions tout à fait légitimes.

Il est essentiel que cela se passe dans la transparence en temps réel, que l'information collective et individuelle soit le plus en amont possible avec des explications précises portant sur les délais et les mesures compensatoires, que les collectivités et les associations soient consultées et associées aux choix des caractéristiques les moins préjudiciables.

C'est pourquoi il est proposé que sous la "tutelle" de la CNDP, soit mis en place à l'échelon interrégional un comité de suivi qui veillerait à ce que, tout au long des études à mener, les règles de concertation, d'information et de transparence soient respectées, dans l'esprit de la loi du 27 février 2002.

Telles sont les préconisations que la CPDP se permet de formuler à l'issue de ce débat public...

10. ANNEXES

10.1 DÉCISION DE LA CNDP DU 8 SEPTEMBRE 2004

COMMUNIQUÉ DES DÉCISIONS DE LA CNDP DU 8 SEPTEMBRE 2004 (Extrait)

Lors de la réunion du 8 Septembre 2004, la Commission nationale du débat public a pris les décisions suivantes[1] :

I - Nouvelles saisines.

2/ Projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse.

Saisie de ce projet par Réseau Ferré de France, la Commission nationale du débat public a décidé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière qu'elle désignera.

Pour prendre sa décision, la Commission nationale a considéré :
- l'importance des besoins de déplacements dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et leurs perspectives d'évolution telles qu'elles sont décrites dans le dossier présenté,
- l'importance pour les deux régions déjà citées, mais aussi pour les régions Languedoc-Roussillon et Provence Côte d'Azur, du projet envisagé qui a ainsi un caractère d intérêt national et pour une part européen,
- l'étendue particulièrement importante de la zone d'étude envisagée,
- le nombre et l'importance des enjeux, en termes socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire, et des impacts sur l'environnement.

Mais elle a aussi relevé que le dossier ne comportait aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet, compte tenu notamment des contraintes financières ; elle a donc précisé que le dossier qui sera soumis au débat public, qui doit être adressé à la Commission nationale dans les six mois, ne sera considéré comme suffisamment complet que s'il comporte des indications suffisamment précises :
- sur les aspects multimodaux de la desserte par modes rapides de Toulouse,
- sur les divers couloirs d'étude possibles définis de façon plus restreinte et sur les impacts qu'ils auraient sur les territoires et sur l'environnement,
- sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

[1] Les décisions de la CNDP sont en ligne sur www.debatpublic.fr

Décision du 8 octobre **Nomination du Président Henri DEMANGE**
Décision du 1er décembre **Composition de la Commission**
Décision du 6 avril **Lancement du débat**
Décision du 3 novembre **Prolongation d'une semaine**

10.2 CALENDRIER DES REUNIONS DE LA CPDP

Mois	Nombre de réunions	Dates et membres présents
Décembre 2004	1	Le 2 (6 présents)
Janvier	1	Le 6 (6 présents)
Février	2	Le 3 (5 présents), le 21 (5 présents)
Mars	1	Le 14 (5 présents)
Avril	1	Le 11 (5 présents)
Juin	5	Le 6 (5 présents), le 15 (5 présents), le 20 (5 présents), le 22 (5 présents), le 28 (4 présents)
Juillet	2	Le 5 (5 présents), le 6 (4 présents)
Septembre	4	Le 8 (5 présents), le 15 (6 présents), le 27 (5 présents), le 28 (5 présents)
Octobre	1	Le 13 (4 présents)
Novembre	4	Le 3 (5 présents), le 8 (5 présents), le 16 (5 présents), le 17 (5 présents)
Décembre 2005	1	Le 15 (6 présents)
Total	**23**	

10.3 LISTE DES PERSONNALITÉS ET JOURNALISTES RENCONTRES AU COURS DE LA PHASE PRÉPARATOIRE DU DÉBAT

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CPDP	NOMBRE DE PARTICIPANTS[1]
17 nov.	Préfet de région Midi-Pyrénées, **Jean DAUBIGNY**	6
15 déc.	Président de RFF, **Jean-Pierre DUPORT**	6
31 janvier	Préfet de région Aquitaine, **Alain GEHIN**	1
31 janvier	Président et Vice Président du Conseil régional Aquitaine, **Alain ROUSSET** et **Jean-Louis CARRERE**	5
2 février	Directrice d'UMINATE (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement) **Josée CAMBOU**	1
7 février	Préfet du Lot et Garonne, **Rémy THUAU**	1
7 février	Président du Conseil général du Lot et Garonne, **Michel DIEFENBACHER**	6

[1] Vice-présidents, Directeurs de services, Directeurs de Cabinets, Chefs de service

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CPDP	NOMBRE DE PARTICIPANTS
7 février	Maire d'Agen, **Alain VEYRET**	7
9 février	Président du Conseil Général de Haute Garonne, **Pierre IZARD**	1
9 février	Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées, **André CROCHERIE**	1
10 février	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne, **Jean-Louis MARTY**	3
14 février	Préfète du Tarn et Garonne, **Anne Marie CHARVET**	1
15 février	Adjoint au Maire de Toulouse, **Serge DIDIER**	2
22 février	Président du SICOVAL, **François-Régis VALETTE**	1
22 février	Président du Conseil Economique et social Régional Midi-Pyrénées (CESR), **Jean-Louis CHAUZY**	1
23 février	Président du Conseil régional Midi-Pyrénées, **Martin MALVY**	4
23 février	Direction régionale SNCF Midi-Pyrénées, **Alain DE TESSIERES**	3
24 février	Délégué Régional Midi-Pyrénées Fédération Nationale des Associationsd'Usagers des Transports (FNAUT), **Alain BERTHOUMIEU**	1
24 février	Président de la Chambre de commerce et industrie de Toulouse, **Claude TERRAZZONI**	3
1er mars	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, **Laurent COURBU**	1
22 mars	Président de la Chambre Régionale du Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées, **Guy PECOU**	8
24 mars	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne, **Alain MARIOTTI**	2
31 mars	Rencontre avec le Collectif d'associations de consommateurs - CTRC Midi-Pyrénées	9
31 mars	Directeur de cabinet de Philippe DOUSTE-BLAZY (Président Communauté d'agglomération du Grand Toulouse), **Pierre-Emeric CHABANNE**	1
1er avril	Directeur régional RFF Aquitaine-Poitou-Charente, **Alain PRAT**	1
1er avril	Président du CESR Aquitaine, **Jean-François GARGOU**	2
4 avril	Direction régionale de l'environnement Midi-Pyrénées : **Bernard JARRY**, **Marc STOUPY** et **Michel SALAMBEHERE**	3
5 avril	Député du Lot et Garonne, **Jean DIONIS DU SEJOUR** (à sa demande)	1
7 avril	Président du Comité de bassin Adour-Garonne, **Jean FRANÇOIS-PONCET**	1
8 avril	Maire de Montauban et Présidente de la Communauté d'agglomération des pays de Montauban et des 3 rivières, **Brigitte BAREGE**, ainsi que le Vice-Président et adjoint au maire, **André PERGET**	2
8 avril	Directeur du cabinet du Préfet de région Midi-Pyrénées, **Francis SOUTRIC**	1
8 avril	Directeur de la DIREN Aquitaine, **Hugues AYPHASSORHO**	1
12 avril	Vice-présidents du Conseil général de Tarn et Garonne, **Francis BENECH** et **Guy-Michel EMPOCIELLO**	2
12 avril	Maire de Montech et Président de la Communauté de communes Garonne et Canal, **Robert LAGREZE** (à sa demande,)	2
13 avril	Directeur SNCF Aquitaine et Directeur opérations Ouest, **Xavier OUIN**, et **Jean-Marie ROMERO**	2
25 avril	Préfet de région Languedoc-Roussillon, **Francis IDRAC**[1]	2
3 mai	Directeur du cabinet du Préfet Aquitaine et SGAR[2] Aquitaine, **Bertrand GAUME** et **Frédéric MC KAIN**	1
4 mai	Directeur de la DRAF Midi-Pyrénées, **Dominique PELISSIE**	2

[1] Francis IDRAC a été nommé Préfet de région Aquitaine en septembre 2005
[2] SGAR : Secrétariat Général aux Affaires Régionales

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CPDP	NOMBRE DE PARTICIPANTS
9 mai	Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne, **Serge FERREBOEUF**	1
9 mai	Président de la Chambre régionale d'agriculture Midi-Pyrénées, **Jean-Louis CAZAUBON**	2
9 mai	Vice-Présidente de la Chambre d'agriculture de Haute Garonne, **Marie-Thérèse LACOURT**	1
11 mai	SGAR Midi-Pyrénées, **Philippe COSNARD**	1
19 mai	Directeur de la Direction régionale d'Aquitaine, **Jean-François BOUDY**	1
31 mai	Directeur du Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement de la Garonne-SMEAG, **Jean-Paul CAVITTE**	1
1er juin	Directeur et Directeur Adjoint de la DRE Aquitaine, **Yves MASSENET** et **Gérard CRIQUI**	2
1er juin	Directeur de la Chambre Régionale d'Agriculture Aquitaine, **Pierre POUGET**	1
1er juin	Président, Vice-Président et Directeur de la SEPANSO (Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest) **Pierre DELACROIX, Pierre DAVANT, Philippe BARBEDIENNE**	3
13 juin	Maire de Bordeaux, **Hugues MARTIN**	2
27 juin	Président du Conseil général de Tarn et Garonne, **Jean-Michel BAYLET**	3
Total		**118**

DATE	JOURNALISTES RENCONTRÉS
3 mai	**Sud-Ouest**, Patrick VENRIES, Rédacteur en chef
10 mai	**La Dépêche du Midi**, Jean-Christophe GIESBERT, Rédacteur en chef
12 mai	**TLT**, Hervé SHLOESSER, Directeur, et Priscille LACOMBE, Rédactrice en chef
17 mai	**Sud Radio**, Jean-Philippe GIRARD, Rédacteur en chef, et Claude PAICHARD, Rédacteur en chef Adjoint
18 mai	**Aquitaine Presse Service** (APS), Roland MACHENAUD, Rédacteur en chef
18 mai	**TV 7**, Thierry GUILLEMOT, Rédacteur en chef, Jean-François BELHOMME, Directeur commercial
31 mai	**France 3 Sud**, Christian DETRANCHANT, Rédacteur en chef Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, Emmanuel WAT, journaliste
1er juin	**Radio France Bleue Gironde**, Alain PAGES, rédacteur en Chef
Total	**12**

10.4 LISTE DES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- **Préfets** de régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, ainsi que les Directions régionales de l'équipement, de l'agriculture, de l'environnement, de l'action culturelle, Directions régionales de l'industrie et la recherche
- **Préfets** des 8 départements en Midi-Pyrénées et 5 départements en Aquitaine, ainsi que le Préfet de l'Aude
- **Parlementaires** (députés et sénateurs) des régions Aquitaine et Midi Pyrénées, et département de l'Aude
- **Parlementaires européens** des deux régions
- **Conseillers régionaux** des deux Régions et Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon
- **Conseillers généraux** des 13 départements Aquitaine & Midi-Pyrénées plus Aude
- **Élus de la Communauté urbaine de Bordeaux** et de la **Communauté d'agglomération du grand Toulouse**
- **Présidents des intercommunalités** en Aquitaine et Midi-Pyrénées
- **Maires** de Bordeaux et Toulouse
- **Maires des 959 communes** situées sur l'ensemble de la zone d'étude de la LGV
- **Organismes consulaires régionaux** : Chambres régionales de commerce et d'industrie, Chambres régionales d'agriculture, et départementaux : CCI, Chambres d'agriculture, Chambre des métiers
- **Conseils économiques et Sociaux régionaux** d'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon
- **Agences de développement économique** : technopôles, Midi Pyrénées Expansion, ARDESI, ADERMIP, BRA, 2ADI, ADE 82, AGATE, Ariège Expansion, BDPME, Agropole, Lot et Garonne entreprise…
- **ADEME** Aquitaine et Midi-Pyrénées
- **Grandes entreprises** des deux régions
- **Associations** pour la protection de l'environnement, de consommateurs, d'usagers-transports, habitat, culture
- **Organisations professionnelles** et syndicales
- **Présidents des Universités** et organismes de recherche en Aquitaine et Midi-Pyrénées.

10.5 LISTE DES INTERVENANTS AYANT PARTICIPÉ AUX RÉUNIONS GÉNÉRALES DE LANCEMENT (JUIN) ET DE RESTITUTION (NOVEMBRE)

Par ordre alphabétique :

Jacques AGRAIN, Membre du Conseil Économique et Social régional au titre des personnalités qualifiées
Jean ANTONINI, Cadre cheminot de l'équipement, retraité
Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO
Brigitte BAREGES, Député-maire de Montauban et Présidente de la Communauté d'agglomération du pays de Montauban et des Trois Rivières
Jean BARRULL, Maire du Passage d'Agen
Colette BASSAC, Conseillère régionale de Midi-Pyrénées
Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil général du Tarn et Garonne
Alain BEDOURET, Porte-parole des Verts de Lot et Garonne
Jean-Marie BENCE, Maire de Saint-Aignan
M. BENES, Conseiller Municipal de la commune d'Escaudes (33)
Alain BERTHOUMIEUX, Délégué de la FNAUT (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports)
Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF
Alain BLANC, SEPANSO
Philippe BONNECARRÈRE, Maire d'Albi
Jean BONET- MONSONIS, Vice-président délégué du Conseil Économique et Social régional Midi-Pyrénées; Président de la Commission Aménagement du Territoire
Jacques BORDES, Conseiller municipal à Lartigues (33), Président association Patrimoine à Préserver
M. BOUJARD, Comité de quartier de la Lande
Lionel BRETONNET, Président de l'Association de défense du pays Brédois
Josée CAMBOU, Associations France Nature Environnement, et UMINATE (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement)
Michel CAMINADE, Premier Adjoint au Maire d'Agen
Tony CANTO, Montalbanais
Joël CARSENAC, Président de l'Appellation "Côtes du Brulhois"
Denise CASSOU, Co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude)
Alain CAZAL, Représentant la FNAUT de la région Aquitaine
Anne-Marie CHARVET, Préfète du Tarn et Garonne
André CERVONI, Secrétaire général de l'association défense de la nature et de l'environnement Tarn et Garonne
Yannick CHOLET, Habitant de Toulouse et né à Bordeaux
Simon CHARBONNEAU, Professeur universitaire représentant l'Association Aquitaine Alternative, et l'association Landes Graves Palus Environnement
Jean-Louis CHAUZY, Président de Eurosud Transport, Président du CESR Midi-Pyrénées
Pierre CLAVERIE, Toulousain
Valérie CORMIER, Directrice de l'association Eurosud transport
Laurent COURBU, Président de la CCI de Bordeaux
Xavier CREMOUX, Président de l'Union Protection Nature Environnement du Tarn
André CROCHERIE, Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées
Frédéric DANJON, Adjoint au Maire de Pessac

Danièle DAMIN, Adjointe au maire de Toulouse
Jean DAUBIGNY, Préfet de région Midi-Pyrénées
Jean-Claude DEBRUNE, Habitant de Castelsarrasin
Alain DE HARO, Citoyen de la commune de Cintegabelle (31)
Alain DE TESSIÈRES, Directeur régional Midi-Pyrénées de la SNCF
Hervé DE TRÉGLODÉ, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF
Marie-Hélène DES ESGAULX, Député de Gironde
Serge DIDIER, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, adjoint au maire de Toulouse
Michel DIEFENBACHER, Président du Conseil général
Denis DIEUDONNE, Habitant d'Eyme
Jean DIONIS DU SEJOUR, Député de Lot et Garonne
Pierre DUCOUT, Député maire de Cestas
Eric DUCURET, Eleveur de brebis dans le Sud Gironde
Michel DUFRANC, Maire de Labrède
Etienne DUPIN, Maire de Landiras
Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau ferré de France
Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF, Direction régionale Midi-Pyrénées
M. FONTANY, Elu de la Commune de Saint Martin-Curton
Didier GACHADOIS, Habitant de Bègles
M. GAILLAC, Habitant de la région
Mme GAUTHERON, Habitante de Saint-Médard d'Eyrans
Jean-Claude GIAVARINI, Maire de Castelmayran
Jean-Luc GLEYZE, Conseiller général, Captieux
Didier GODEFROY, cheminot, militant CGT
Philippe GOIRAN, Verts Midi-Pyrénées
André GREDER, Secrétaire du Parti Communiste Tarn et Garonne
Joëlle GREDER, Conseillère Municipale à Montauban
Alain JEAN, Maire adjoint à Moissac
Emmanuel HILDON, Habitant de Layrac
Georges LABORIE, Habitant du Nord Toulousain
Bernard LAPORTE, Conseiller Municipal à Villebrumier
Roland LASTENNET, Association Défense du Pays Brédois
Philippe LATRONCHE, Habitant de Toulouse, auteur d'une contribution sur l'aéroport de Toulouse et la multimodalité
Christian LAVIGNE, 1er adjoint au maire de Labège,
Michel LAUZANAT, Vice-président de la Communauté d'agglomération d'Agen
Christophe LEBAIL, Membre de l'Association du Pays Brédois
Stéphanie LECHAT, Agent immobilier, Habitante secteur de Bazas
Colette LIEVRE, Paysages d'Aquitaine
Jean-Paul MAGNANA, Habitant de Castelsarrasin
Martin MALVY, Président du Conseil régional Midi-Pyrénées
Noël MAMERE, Député maire de Bègles
M. MARIANNE, Habitant de la région
M. MARTIN, Habitant Toulouse et originaire du sud Gironde
Gérard MARTY, Maire d'Estillac et Conseiller général du canton de Laplume
Jean-Louis MARTY, Président de la CCI du Tarn et Garonne
Charles MARZIANI, Vice-Président du Conseil régional Midi-Pyrénées
Mathias MASSET, Docteur vétérinaire et chercheur en biodiversité dans un laboratoire de Toulouse

Didier MASSIAS, Maire de Feugarolle
Henry MAURY, Vice-président de la Communauté d'agglomération d'agen, Maire de Layrac
Jeannine MEILLAN, Membre de ATAC 82
Bruno MEILLANBORD, Habitant du canton de Captieux
Jean-Jacques MIRASSOU, Vice-président du Conseil général de Haute-Garonne
Christian MIROL, Représentant de UMINATE 82 et de COPRAE
René MONTANER, Habitant de Montauban
Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes
Patrick PELISSIER, Président d'une association d'environnement de l'Isle sur Tarn
André PERGET, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du pays de Montauban et des Trois rivières, adjoint au Maire de Montauban
Jacques PERREAULT, Président du Café Citoyen (secteur Agen)
Alain PRAT, Directeur régional RFF Aquitaine Poitou-Charentes
Brigitte PRÉVOST, Présidente ADEIC 31 (Association de Défense d'Éducation et d'Information du Consommateur)
Jean QUERBES, Responsable des élus communistes et républicains Lot et Garonne
Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées
Alain ROUSSET, Président du Conseil régional d'Aquitaine
Michel ROUX, Médecin, sylviculteur et membre de l'Association de Défense du Pays Brédois
Pierre SALANNE, Membre des Verts Lot et Garonne
Guy SAINT-MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général d'Agen
Claude SEMAIN, Maire adjoint à Caudecoste
Olivier SIGAUT, Enseignant en gestion de l'environnement
Françoise SITONE, habitante du Sud Gironde
Jean-Luc STANEK, Association Génération Ecologie
Claude TACHER, Responsable d'une cellule de la CGT des Cheminots de Montauban
Rémi THUAU, Préfet de Lot et Garonne
Jean-Christophe TITSCHLER, Association de Défense du Pays Brédois
Didier TREZEGUET, Habitant de Villenave d'Ornon
Jacques VALADIER, Association des Usagers de défense du rail, Conseiller Municipal de FUMEL
Jérôme VAQUET, Journaliste agricole à Toulouse
Alain VEYRET, Maire d'Agen

Cette liste, établie à partir des enregistrements, ne reprend pas la totalité des intervenants mais uniquement ceux qui se sont présentés et dont le nom a pu être identifié

10.6 LISTE DES CONTRIBUTIONS

Délibérations et positions des collectivités territoriales

Conseil général de Haute Garonne
Conseil général de Gironde
Conseil général de Lot et Garonne
Conseil général du Tarn
Conseil général de Tarn et Garonne
Conseil régional d'Aquitaine
Conseil régional Midi-Pyrénées

Délibération et positions des Communautés de Communes

Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-est (SICOVAL) ; Communauté de communes de Captieux Grignols ; Communauté de Communes Castelsarrasin-Moissac ; Communauté de communes Garonne et Canal ; Communauté de communes Hers et Ganguise ; Communauté de communes du canton de Laplume en Bruilhois ; Communauté de communes de la Lomagne Gersoise ; Communauté de communes de Montesquieu ; Communauté de communes du canton de Podensac ; Communauté de communes de Villandraut.

Délibération et positions des Conseils municipaux

Albi ; Agen ; Ayguemorte-les-Graves ; Balizac ; Beautiran ; Bourideys ; Cabanac-et-Villagrains ; Cadaujac ; Captieux ; Castelsarrasin ; Castres ; Escaudes ; Giscos ; Goualade ; Grignols ; Isle Saint Georges ; La Brède ; Landiras ; Lartigue ; Layrac ; Léogeats ; Léognan ; Louchats ; Lucmau ; Martillac ; Montauban ; Origne ; Pompejac ; Pompogne ; Préchac ; Réunion ; Saint Martin de Curton ; Saint Médard d'Eyrans ; Saint Michel de Castelnau ; Saint Morillon ; Saint Selve ; Saint-Symphorien ; Salles sur l'Hers ; Toulouse ; Uzeste ; Villandraut.

Contributions d'élus

Etienne DUPIN, Maire de Landiras ; Bernard FATH, Maire de Léognan ; Christian LAVIGNE, Vice-président délégué aux transports du SICOVAL ; Marie-Christine MARTIN, Conseillère municipale de Louchats ; Nenri MAURY, Maire de Layrac ; Contribution collective de Alain BEDOURET, Jean QUERBES, Maires Adjoints à la ville d'Agen et de Guy SAINT MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général.

Positions des Parlementaires

Chantal BOURRAGUE, Députée de la Gironde
Jean DIONIS DU SEJOUR, Député de Lot et Garonne
Marie-Hélène DES ESGAULX, Députée de la Gironde
Gilles SAVARY, Député européen

Les établissements publics

Chambre d'agriculture du Tarn ;
Chambre de commerce et d'industrie d'Albi ;
Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque ;
Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux ;
Chambre de commerce et d'industrie de Castres Mazamet ;
Chambre de commerce et d'industrie de Dordogne ;
Chambre de commerce et d'industrie du Gers ;
Chambre de commerce et d'industrie des Landes ;
Chambre de commerce et d'industrie de Libourne ;
Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne ;
Chambre de commerce et d'industrie de Pau Béarn ;
Chambre de commerce et d'industrie du Tarn ;
Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne ;
Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse ;
Chambre des métiers et de l'Artisanat du Tarn ;
Chambre régionale de commerce et d'industrie Aquitaine ;
Chambre régionale de commerce et d'industrie Midi-Pyrénées ;
Conseil économique et social régional d'Aquitaine ;
Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées ;

Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, Syndicat Mixte de Balizac ;
Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG) ;
Syndicat Mixte chargé du SCOT de l'Agglomération de Montauban ;
Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine Bordelaise (SYSDAU) ;
Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la région Agenaise ;

Positions des associations, fédérations et organisations professionnelles

Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées (ARPE)
Association "Agen m'aime, Agen même"
Association des consommateurs et usagers communautaires de la Vayh-Vielha
Association de défense des riverains de la Garonne des communes de Baurech, Beautiran et Tabanac
Association de Défense du Pays Brédois
Association "Défense des Usagers du Réseau Routier de l'Agglomération Bordelaise et des Localités Environnantes" (DURRABLE)
Association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée
Association Française des Amis des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)
Association "Histoire et Mémoire des Graves"
Association Intercommunale Syndicale autorisée de Défense des Forêts contre l'Incendie de Préchac, Bourideys, Uzeste, Cazalis, Pompejac, Lucmau, Villandraut
Association Landes Graves Palus Environnement (LPGE)
Association LEA (Landes Environnement Attitude)
Association des maires de Gironde
Association des maires et des élus locaux du Tarn
Association des riverains de La Prade et des Brouilleaux
Association "Vivement le Tram !" (Bordeaux)
Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)
CLCV Aquitaine (Consommation, Logement et Cadre de Vie)

Collectif de Coordination pour la Défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris
Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de transports en commun (COBARTEC)
Défense de la forêt contre les incendies d'Aquitaine (DFCI)
Fédération des associations apolitiques de défense de l'écologie constructive de Lot et Garonne (FAADEC)
Fédération Départementale des chasseurs de la Gironde
Fédération Départementale des chasseurs de Lot et Garonne
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest (SEPANSO)
Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux et Appellations Contrôlées (FGVB)
Génération Ecologie
INDECOSA Consom'Action
Les Yeux OuVerts
Nature Environnement

Organismes vitivinicoles d'Aquitaine : Syndicats viticoles des Graves, des Barsac, des Sauternes, des Bordeaux et Bordeaux Supérieur, des vins d'entre deux mers, des Premières côtes de Bordeaux, de Cadillac, de Sainte Croix du Mont, de Cérons, de Loupiac, de Pessac-Léognan ; Crus classés de Graves ; Conseil des vins de Graves ; Fédération des grands vins de Bordeaux ; Fédération européenne des régions viticoles ; INAO ; Chambre d'agriculture de la Gironde ; Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux.

Secteur Fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux
Syndicat des cheminots CGT de la région de Toulouse
Syndicat de défense du quartier de l'avenue de l'hippodrome
Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest
Union des familles laïques de Gironde
Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

Positions des partis politiques

Le Comité régional du Parti Communiste de Midi-Pyrénées ; la Fédération de Gironde du Parti Communiste Français ; les Elus Communistes et Républicains de Lot et Garonne.
Les Verts Midi-Pyrénées ; les Verts de Lot et Garonne ; M. Noël MAMERE.

Contributions individuelles

Jean-Luc AJAS ; Edmond ANDRE-BACHAUD ; Jean ANTONINI ; Philippe BARBE-DIENNE ; Gwenole BELBEOCH ; Marcel BERHAULT ; M. BERTHOMET ; Evelyne et Gérard BONNEFOND ; Henri BONVALOT ; Jean-Claude BOUILLON ; François BOYER-GIBAUD ; C. BRON ; Gilbert CABIRAN ; Tony CANTO ; Michel CASCINO ; Simon CHARBONNEAU ; Denis CHEYROU ; Josette CLAISSE ; Frédéric DANJON ; Olivier De CADORET ; D. DELESTRE ; Cyril DELPORTE ; Jean DRAPE ; Etienne DU TRIEU ; Stéphane ETAIX ; Didier GACHADOUAT ; Mme et M. GALLITRE ; Michel GENTILE ; Raymond GIRARDI ; Frédéric GIRESSE ; Gérard GOUVERNEUR ; Micheline HENRIOULLE ; Maxime JOSE BRON ; Mme et M. JOURDAN ; Pierre-Jean LANG ; Bernard LAPORTE ; Philippe LATRONCHE ; Michel LAUSSINOTTE ; Françoise LE LANN ; Dominique LECOCQ ; Jacques MARSICK ; Bernard MARTIN ; Jean- François MAZEL ; Emmanuel de MONTBRON ; François PERES ; Daniel POMPOUGNAC ; Sophie et Jean-Luc ROUXEL ; Maylis RUELLAN ; J.C. SERTILLLANGES ; Léon SERVANTIE ; Bernard SIMAN ; Nicole et Edgar SOULA ; Jean-Luc STANEK ; M.THORTE ; Georges TURPIN ; Georges VALLEE ; André VANTALON.

10.7 CAHIERS D'ACTEURS

L'**Association Défense du pays brèdois** rappelle "l'extrême sensibilité des zones traversées au sud de Bordeaux nous incite à recommander de conserver l'ancienne ligne et d'abandonner l'option sud fortement pressentie par RFF". "La Commission Locale de l'Eau et son groupe d'experts hydrogéologues ont déjà identifié les formations aquifères de l'Oligocène en rive gauche de la Garonne comme un secteur particulièrement sensible du fait non seulement de la vulnérabilité intrinsèque de cet aquifère mais aussi son importance majeure pour l'alimentation en eau potable, notamment de l'agglomération de Bordeaux pour laquelle […] ce secteur fournit plus de 50% des besoins".

L'**ARPE** (Agence Régionale Pour l'Environnement) insiste sur le fait que "les échanges par chemin de fer des régions du sud-ouest, Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, sont freinés par la saturation du réseau ferré qui répond actuellement à 3 usages qui se font concurrence : grande ligne, TER, et liaisons interurbaines et fret". Au regard des engagements internationaux ratifiés par la France en matière de lutte contre l'effet de serre, "en Midi-Pyrénées, ce sont 2,5 millions de tonnes d'équivalent CO^2 qui doivent être évitées. […] Or, en terme d'efficacité énergétique, le rail est le moyen de transport le moins consommateur d'énergie, comparé à la route et à l'avion. Pour un même déplacement, la pollution atmosphérique locale émise est 30 fois plus importante avec une voiture qu'avec un train".

Pour **Eurosud Transport**, "La LGV Bordeaux-Toulouse revêt une dimension interrégionale et internationale, en ce qu'elle constitue l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux radiales ferroviaires à grande vitesse à vocation européenne : les LGV Sud Europe Atlantique et LGV Montpellier-Barcelone". L'association Eurosud précise toutefois que "malheureusement, les perspectives de financement de la LGV Bordeaux/Toulouse et plus largement celles du réseau ferroviaire français ne sont pas clairement établies".

Le **Conseil économique et social régional d'Aquitaine** "réitère sa demande de voir étudiés, en simultanéité, les deux grands dossiers de LGV concernant l'Aquitaine". "Si, compte tenu des montants à engager […], il faut arrêter un ordre de réalisation, il apparaît fondamental de soutenir prioritairement, à l'instar de l'Union Européenne, la construction d'infrastructures de transport incluant le fret à côté du trafic de voyageurs, ce qui privilégie d'évidence la ligne Bordeaux-Dax-Victoria-Madrid".
"en tout état de cause, le CESR Aquitaine insiste pour qu'une attention toute particulière soit apportée dans le choix du tracé et ses modalités de traitement (traitement paysager, préservation des espaces naturels remarquables, limitation des nuisances, prévention des risques…) en réponse aux craintes exprimées".

Le **Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées** "plaide […] pour la réalisation d'une LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, qui, insérant Midi-Pyrénées dans le réseau national et européen des LGV, concoure à l'attractivité et à l'ouverture du territoire régional tant vers la façade atlantique et Paris que vers la Méditerranée et l'Espagne ou le sillon rhodanien". Pour que le projet soit optimal, il devra répondre à plusieurs exigences "en termes de dessertes du territoire, de développement de l'intermodalité des transports, de cohérence et de qualité du service ferroviaire, compris en matière de fret, et de préservation de l'environnement".

La **Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées** "souligne l'importance et l'urgence de réaliser cette infrastructure, en raison de l'enclavement dont pâtit notre région mais aussi le Sud européen".
"[…] cette infrastructure est indispensable pour les entreprises de tout un territoire".
"la CRCI Midi-Pyrénées affirme que la LGV Bordeaux-Toulouse s'inscrit dans une ambition plus large de liaison Atlantique-Méditerranée. Le projet Toulouse-Narbonne doit être envisagé dès aujourd'hui". "Il est intéressant d'envisager, dès à présent, l'ensemble des tracés et des moyens nécessaires à l'interconnexion des transports collectifs : TGV, TER, tramway, métro, aéroport actuel et futur".

Selon la **Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne** "Le développement local étant indissociable d'un aménagement du territoire volontariste et pertinent "Priorité à la LGV Atlantique/Méditerranée". "C'est la vocation intermodale du département qui serait renforcée. Et par effet de synergie, la LGV doit permettre au Lot et Garonne de bénéficier de la multiplication des projets de coopération inter-régionale". En ce qui concerne la questiond es gares, "la création d'une gare nouvelle sur la rive gauche de la Garonne, à proximité de l'Agropole et de l'aéroport, aurait un impact plus important".

La **Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne** "souhaite prendre part à ce débat, en privilégiant l'intérêt général et avec pour seul but de donner à notre département et à notre région des atouts pour renforcer leur compétitivité et leur attractivité"."La réalisation d'une nouvelle LGV constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau en étoile des TER [et] va permettre d'envisager une croissance forte du fret ferroviaire afin de limiter la croissance du fret routier". Elle prône également que soit pris en compte "l'intermodalité avec la future plate-forme aéroportuaire".

Le **Conseil général de Lot et Garonne** se dit "très favorable à la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, facteur de développement économique pour le Lot et Garonne. Dans un monde où le développement des richesses dépend de l'intensité des échanges, il est essentiel que le Lot et Garonne soit relié aux grandes métropoles européennes".

Pour le **Conseil général de Tarn et Garonne** "Il n'est plus à démontrer l'intérêt de la LGV Bordeaux-Toulouse au niveau interrégional ni l'unanimité concernant l'arrêt du TGV en Tarn-et-Garonne".
"C'est de l'avenir économique du département qu'il en va […]. L'impact d'une LGV à travers l'arrêt dans une gare nouvelle a déjà été démontré ailleurs par la création d'activités nouvelles, de liens nouveaux, de facilités de communications qui désenclavent le territoire".
"La volonté du Conseil général de participer activement aux différentes démarches et études concernant la LGV l'a conduit à créer le Syndicat Mixte d'Etudes et de Représentation pour la desserte ferroviaire du Tarn et Garonne".

Le **Conseil général du Tarn** déclare que "le grand Sud-ouest constitue une entité véritable et reconnue, qui possède une identité propre et ne saurait être dissociée entre Bordeaux et le reste de la région. Ce n'est qu'au niveau régional le plus vaste que peuvent être évaluées les capacités de recherche et de développement". "À ce titre, le Tarn est partenaire au sein de deux pôles de compétitivité (bio-cancer-santé et aéronautique-espace-systèmes embarqués, AESE) dont un de rang mondial (AESE)". "Pour un développement équilibré du territoire et un aménagement cohérent, les acteurs économiques du Tarn proposent l'ouest du Tarn comme implantation appropriée de la gare LGV de la région toulousaine".

Pour la **Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde** "les territoires concernés sont des territoires de chasse. Il s'agit de territoires en bon état puisqu'ils conviennent aux gibiers. Ils constituent le 'temple' de la chasse à la palombe, le sanctuaire des paloumayres, de leur merveilleuse tradition et des trésors de culture et de savoir-faire populaires". "Les avantages nés de création d'une LGV (bien évidemment sur le tracé sud) sont peut-être évidents ailleurs, ils sont dérisoirement faibles chez nous en regard des dégâts causés. Nous ne pourrions supporter qu'un aménagement de la ligne existante".

La **FNAUT** (Fédération nationale des Usagers des Transports) considère que "les trafics routiers et aériens, stimulés sans cesse par de nouvelles infrastructures, engendrent des coûts écologiques et sociaux insupportables : un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs terrestres, du rail et de la voie d'eau est nécessaire".
"Sans liaisons multimodales commodes, le TGV n'assurera pas une mission d'aménagement du territoire mais seulement une polarisation vers les centres urbains les plus importants, favorisant de ce fait la désertification des territoires oubliés". "Il faut mettre en œuvre la technique des TGV Régionaux (TERGV) capables de rouler au moins à 250 km/h […]. Ce type de train est nettement plus adapté aux dessertes interrégionales que les rames TGV classiques".

Le **Secteur fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux** estime, quant à lui, que "l'investissement de 2,9 milliards d'Euros dans le TGV Bordeaux-Toulouse est moins pertinent si l'on prend en considération que le réseau classique, qui pourrait être allégé par le report des TGV sur cette ligne nouvelle, risque la fermeture par défaut de moyens suffisants pour l'entretenir". "Les nombreux atouts avancés pour justifier la pertinence d'une liaison grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse montrent qu'il ne faut pas s'enfermer dans un raisonnement basé exclusivement sur la réduction du temps de trajet. Il y a urgence à moderniser les infrastructures du réseau existant pour mettre de la cohérence sur l'ensemble du réseau", idée partagée par les CGT Toulouse.

Pour les **Syndicats de cheminots CGT de la région de Toulouse**, "ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse a sa pertinence tout comme le projet Bordeaux-Hendaye. Il serait incohérent de mettre ces deux projets en concurrence car ils répondent tous les deux aux nécessités d'aménagement du territoire et d'ouverture aux axes européens". S'agissant des gares, la CGT mentionne "sur Toulouse, positionner le TGV en gare Matabiau est pertinent et cohérent. Cela doit amener à poser en même temps la problématique de l'avenir de cette gare et de l'avenir de la dessert de l'agglomération toulousaine".

La **SEPANSO** (Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-ouest) de façon générale "accorde au rail une priorité, s'agissant tant du transport des personnes que de celui du fret. Le rail est plus sûr, il coûte moins cher du point de vue environnemental et énergétique, il occupe un minimum d'espace par rapport aux autres types d'infrastructures, et il est enfin le mode le moins nocif en matière d'impact sur l'effet de serre". En revanche, considérant l'option Sud proposée par RFF, la SEPANSO estime que "du point de vue de la protection de l'environnement naturel, humain, et patrimonial, ce choix est le plus mauvais possible [et en refuse] donc très fermement le principe".

Le **Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest** explique que "les sylviculteurs reçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie. L'opportunité d'une telle ligne ne leur paraît pas évidente". "Dans tout le secteur des Landes de Gascogne, les routes et chemins jouent un rôle déterminant tant pour la gestion et l'exploitation des arbres que pour permettre des interventions rapides en cas d'incendie". De plus, "la chasse et le tourisme jouent ici un rôle important dans l'économie locale" alors que "certains sites sont déclarés remarquables ou significatifs".

UMINATE (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement) "s'est engagée, depuis de nombreuses années, en faveur du principe de la création d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne. En même temps, UMINATE est très attachée à une politique ayant pour objet de freiner le développement des transports tant des personnes que des marchandises".
Selon Nature Midi-Pyrénées, l'utilité publique du projet dépendra des scénarios et des mesures de précaution qui seront proposées pour diminuer le niveau d'impact pour les milieux naturels. Car, dans l'intérêt général, il apparaît tout aussi primordial de protéger ce qu'il reste de nature et de veiller à son bon fonctionnement, eu égard aux rôles multiples qu'elle remplit pour la collectivité".

La **ville d'Agen** se prononce pour le développement et la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse, nécessaire à l'équilibre et au développement des liaisons Nord-Sud, Ouest-Est, européennes, nationales, régionales et locales. D'autre part, elle considère que la gare SNCF est un élément à part entière du centre-ville, du centre de l'agglomération d'Agen et de l'aire urbaine, et qu'à ce titre elle doit être la seule gare y compris pour la LGV. "Seul le maintien de la gare actuelle […] permettra une intermodalité intéressante et une connexion possible TGV/TER […], seule capable d'une irrigation optimum du tissu local et régional".

La **ville de Montauban** annonce qu'un "consensus politique et institutionnel se dessine autour de la réalisation de la LGV". De plus, "Montauban doit avoir deux gares […] qui n'ont pas la même vocation puisque l'une répondra à des enjeux locaux et l'autre à des enjeux nationaux voire internationaux. Deux gares qui doivent nécessairement être interconnectées". "Ce ne sont pas seulement les intérêts des montalbanais qu'il faut défendre mais ceux de tout un bassin de vie qui dépasse très largement les limites du Tarn et Garonne".

Création : Guillaume Chavanne – crédits photos : Vincent Cabbuch. Copyright RFF – Jean-Jacques d'Angelo. Impression : Les parchemins du midi

cndp
Commission particulière du débat public
Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

Le présent compte rendu
est disponible sur le site Internet
www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org
Consultable jusqu'en janvier 2010

Informations :
Commission nationale du débat public
6 rue du Général Camou – 75007 Paris
Tel : 01 42 19 20 26 – Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

chapitre 3

BILAN DU DÉBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

cndp
Commission nationale du débat public

Débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne
30 août - 29 décembre 2006

Bilan établi par le Président de la Commission nationale du débat public

31 janvier 2007

Le 1er décembre 2005, le Président de Réseau ferré de France saisit la Commission nationale du débat public du projet de « prolongement de la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole » ; ce projet a pour objectif de relier les réseaux à grande vitesse français et espagnol en constituant le tronçon manquant entre la LGV Sud Europe Atlantique après son prolongement à réaliser d'ici 2016 entre Tours et Bordeaux, d'une part, et, d'autre part, la ligne espagnole « à haute performance » entre Madrid et la frontière après sa prolongation, à réaliser d'ici 2013, depuis Valladolid jusqu'au « Y basque » qui relie Vitoria à Bilbao d'un côté et de l'autre à Saint Sébastien et Irun.

L'intitulé du projet avait l'avantage d'indiquer sa nature exacte : un prolongement de la LGV qui pouvait être, selon les hypothèses, une ligne nouvelle à grande vitesse ou un renforcement de la ligne actuelle, mais il avait l'inconvénient d'être bien long ; c'est pourquoi la CPDP proposa de retenir le titre plus simple de « projet ferroviaire Bordeaux-Espagne », qui avait en outre le mérite de montrer qu'il s'agissait, non pas seulement ou non pas nécessairement de grande vitesse, mais d'un projet plus complet visant, dans l'ordre, à favoriser le report maximal du fret de la route vers le rail, à améliorer les temps de trajet des voyageurs au sud de Bordeaux et enfin à permettre le développement des transports régionaux de voyageurs en train.

Le 4 janvier 2006, la CNDP décide d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'animation à une commission particulière dont elle désigne le même jour le Président en la personne de M. Jean-Pierre CHAUSSADE.

Sa décision est motivée par plusieurs considérations : l'intérêt national évident du projet, et même son intérêt international, reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport, l'importance de ses enjeux socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire, la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les sénarios envisagés.

Soucieuse, comme toujours, que le débat s'engage sur la base d'une information complète, la CNDP précise que le dossier du débat devra comporter les résultats des études, alors en cours de réalisation, citées dans le dossier de saisine (sur l'évolution des trafics voyageurs et fret, sur les aménagements possibles de la ligne actuelle, sur les contraintes d'environnement dans les divers couloirs de passage envisagés,…) et des indications plus précises sur le mode de financement de l'ouvrage[1]. Elle précise également que la préparation comme le déroulement du débat public devront bien associer la partie espagnole.

Notre objectif initial était de commencer le débat public en Juin, ce qui imposait un rythme de travail soutenu pour élaborer le dossier du débat ; la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) engagea ses travaux dans cette optique mais il apparut début Mai que la préparation du dossier exigerait plus de temps et que ce calendrier ne pourrait être tenu, il fallait donc prévoir l'ouverture du débat à la rentrée des vacances.

1 - Cette deuxième demande suscita l'inquiétude de certains qui y virent la volonté maligne de la CNDP de retarder l'ouverture du débat public en formulant une demande impossible à satisfaire ; il n'en était évidemment rien : la Commission nationale ne demandait pas qu'on lui fournisse le plan de financement de l'ouvrage, mais qu'on donne simplement des indications sur les modalités possibles de financement ; elle avait déjà formulé la même demande pour d'autres projets de LGV et RFF pouvait sans difficultés apporter les mêmes éléments de réponse.

C'est le 5 juillet 2006 que la CNDP examina le projet de dossier du débat transmis par RFF ; il lui apparut que les questions environnementales y étaient traitées de façon à la fois dispersée en divers chapitres et insuffisamment approfondie ; or les contacts établis par la CPDP avec les grands acteurs régionaux avaient montré la grande importance que tous attachaient à ces questions. La CNDP considéra donc que le dossier devait sur ce point être complété en regroupant et en renforçant l'analyse des aspects environnementaux, qu'il s'agisse des enjeux globaux ou des impacts sur les milieux naturels et humains de la zone d'étude. Mais dans le même temps, elle ne voulait pas que cela retarde encore le calendrier ; elle demanda donc que le dossier lui parvienne complété de façon à ce qu'elle puisse l'examiner au cours d'une séance exceptionnelle dont elle fixa la date au 26 Juillet, séance à laquelle elle arrêterait en même temps le calendrier du débat qui commencerait ainsi à la fin de l'été.

Au prix d'un effort supplémentaire, RFF (qui disposait des études nécessaires et avait essentiellement à faire un travail de mise en forme) respecta l'échéance et, le 26 juillet, la CNDP pouvait fixer les dates du débat public du 30 août au 29 décembre 2006 ; l'information du public commençait cependant aussitôt puisque, le soir même, le contenu du dossier était mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.

★

Les conditions dans lesquelles se présentait ce débat public comportaient à la fois des atouts et des éléments défavorables.

Du côté positif, le débat était attendu avec impatience et avec intérêt par la plupart des gens et il se situait clairement « en amont » de la décision : le dossier présentait trois sénarios, bien différenciés, et le choix était ouvert.

En revanche, le projet avait un passé, et de nombreuses personnes avaient encore le souvenir de l'annonce « prématurée » d'une ligne TGV vers l'Espagne au début des années 1990 et des réactions qu'elle avait suscitées au Pays Basque ; le débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse avait fait apparaître un an plus tôt dans le Sud de la Gironde de vives oppositions à un tracé qui aurait été commun avec le projet Bordeaux-Espagne et que l'on retrouvait comme une des trois options envisagées ; enfin depuis le printemps 2006 se déroulait dans des conditions difficiles une concertation sur le contournement autoroutier de Bordeaux qui rappelait le débat public sur le même projet, « conclu » hâtivement en décembre 2003 par une décision du CIADT qui avait été vivement critiquée par beaucoup de participants comme ne respectant pas le temps du débat.

Ces éléments contrastés expliquent le climat qui a caractérisé ce débat public : il a été vécu avec intensité, en certains lieux avec passion et parfois dans le chahut, mais il a été complet, argumenté, approfondi, en un mot d'une grande qualité.

Le travail remarquable effectué par la Commission particulière du débat public a été un facteur essentiel de cette réussite.

Son Président, M. Jean-Pierre CHAUSSADE, mérite des remerciements tout particuliers ; sa conviction et son engagement personnel s'appuient sur une expérience précieuse (les dernières fonctions qu'il a occupées à EDF étaient celles de délégué au débat public).

Les cinq personnes qu'il a proposées pour compléter la CPDP : Mme Michèle BORDENAVE, MM. Jean-Stéphane DEVISSE, José HARO, Olivier KLEIN et Jean-Yves MADEC, constituaient une équipe très complémentaire, riche de formations et de compétences diverses ; en outre deux d'entre elles avaient déjà participé à un ou plusieurs débats publics : M. KLEIN et M. DEVISSE, qui est en outre membre de la Commission Nationale. Ajoutons que le Secrétaire Général de la CPDP, M. Frédéric AUCHER, et son adjointe, Melle Audrey WU, avaient eux aussi déjà apporté leur concours à une CPDP.

Grâce à tous ces éléments, la CPDP, qui fonctionna selon un rythme soutenu, accomplit un travail intense et de grande qualité.

Ce fut vrai dès le début, pendant la phase de préparation du débat, où elle rencontra environ 150 responsables élus, économiques ou associatifs ; ces entretiens permettaient d'une part d'expliquer l'intérêt du débat public, l'importance que ces personnes y participent activement, d'autre part de les interroger sur leurs préoccupations quant au projet et leurs attentes quant au débat. La CPDP pouvait ainsi avancer dans l'analyse des différents aspects du dossier et sa compréhension des problématiques des uns et des autres, et concevoir progressivement l'organisation du débat. Elle organisa fin Mai une réunion à laquelle elle invita toutes les personnes ainsi rencontrées, et celles qu'elle avait consultées par écrit, et où elle présenta les grandes lignes de la conception et de l'organisation du débat public, vérifiant ainsi que cela correspondait bien aux attentes.

D'autre part, je le rappelle, la CNDP avait souhaité que la préparation et le déroulement du débat public associent la partie espagnole. Dans cet esprit, M. CHAUSSADE a rencontré les interlocuteurs compétents en Espagne à la fois au niveau central : le Directeur Général des transports ferroviaires au Ministère de l'Equipement, et au niveau régional, la Conseillère aux Transports du Gouvernement de l'Euskadi. Il eut les mêmes contacts au niveau de la Commission Européenne avec le Coordinateur du Réseau Trans-Européen de Transport chargé du dossier « Arc Atlantique ». Les uns et les autres exprimèrent leur intérêt pour le projet français et s'engagèrent à être représentés pour que leur position soit exposée, ce qui fut fait à différentes reprises.

★
★ ★

Le débat public commença le 31 août et s'accompagna de la mise en place de moyens, importants et diversifiés, d'information et d'expression.

En ce qui concerne l'information, elle avait même commencé antérieurement : la CPDP avait diffusé en Avril une petite brochure expliquant l'esprit, les objectifs et les règles du débat public ; le dossier du débat avait été mis sur le site Internet de la CPDP dès la décision de la CNDP le 26 Juillet.

Mais naturellement, c'est fin Août qu'eut lieu la diffusion la plus massive : la synthèse du dossier du maître d'ouvrage et le journal du débat n° 1 ont été distribués ensemble dans les boîtes aux lettres de tous les habitants des trois départements directement concernés (Gironde, Landes, Pyrénées Atlantiques) ainsi que des deux agglomérations de Tarbes et Lourdes, soit entre 1 million et 1,1 million d'exemplaires ; le journal du débat comportait une carte T qui permettait de demander le dossier du débat dans sa version intégrale, ou de demander à recevoir ensuite tous les documents du débat ; on compta ainsi plus de 5 000 « abonnés ».

Cette information initiale fut complétée ensuite par l'édition de trois autres journaux du débat, par la mise à jour régulière du site Internet (nourri en permanence par la mise en ligne des comptes-rendus des réunions, de nouveaux documents du maître d'ouvrage, des contributions du public…). Les réunions publiques étaient annoncées à la fois par des annonces dans la presse et par des affiches et des tracts dans

la zone proche du lieu de réunion. Enfin de façon permanente il y a eu dans un certain nombre de lieux – et notamment dans onze gares – des expositions comptant une dizaine de panneaux d'information et l'antenne de Bayonne accueillait le public ; très bien située, elle a reçu plus de 1200 personnes !

La diffusion initiale de l'information donna lieu à contestation : il fut dit qu'aucune distribution de documents n'avait eu lieu dans de nombreuses communes situées au sud de la Gironde dans le triangle La Brède-Langon-Captieux, où déjà ce défaut d'information avait été dénoncé lors du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse. On sait d'expérience que la distribution en boîte aux lettres non adressée connaît un certain taux de « déchets », mais ce choix est imposé par des raisons de coût : un envoi nominatif aurait coûté presque 400 000 Euros de plus ! Saisie du problème, la CPDP proposa aux Maires concernés de leur adresser un stock de documents en Mairie, ce qu'ils ont refusé ; elle fit donc refaire une deuxième distribution (65 000 exemplaires) dans la zone intéressée ; des tests effectués sur 100 personnes firent apparaître que, dans leur grande majorité, elles recevaient le document pour la deuxième fois.

Compte tenu de tout cela, lorsque la Commission nationale du débat public fut saisie le 27 Novembre par le Président de l'Association des Maires de Gironde d'une demande de report d'un mois de la fin du débat pour défaut d'information du public, elle décida, en conformité avec l'avis de la CPDP, de ne pas y donner suite : cette prolongation non justifiée n'aurait eu pour effet, sans autre bénéfice, que de retarder ensuite la décision du maître d'ouvrage.

Le public s'est vu offrir, et a pleinement utilisé, plusieurs moyens d'expression. Les réunions publiques sont le moyen le plus visible, le plus vivant, celui qui attire le plus l'attention. La CPDP avait conçu un programme qui permettait de couvrir tous les aspects du dossier et tout le territoire concerné. Il comportait d'abord trois réunions de lancement, puis douze réunions thématiques ont permis aux participants à la fois de s'approprier toutes les données et tous les aspects d'un dossier assez complexe et de comprendre les raisons motivant les positions des différents acteurs. Ces réunions thématiques ont ainsi contribué à la richesse des huit réunions de proximité qui ont suivi. Une réunion fut consacrée au compte-rendu de l'expertise complémentaire que j'évoquerai plus loin. Enfin, une réunion de synthèse s'est tenue à Bordeaux et a malheureusement été perturbée par ceux qui s'opposent au passage de la ligne dans le Sud Gironde et qui voulaient couvrir de leurs sifflets la voix de ceux qui défendaient une position différente. Il faut ajouter que la CPDP a assisté à sept réunions organisées non par elle-même mais par des organismes officiels. Toutefois, les comptes-rendus de ces réunions figurent également sur le site Internet de la CPDP. Au total, plus de 6 000 personnes ont participé à ces trente-deux réunions, ce qui est un des chiffres les plus importants enregistrés jusqu'alors.

Les autres moyens ont été également largement utilisés : le site Internet a reçu plus de 30 000 visites, 35 cahiers d'acteurs ont été publiés, plus de 221 avis ou contributions ont été reçus et plus de 1200 questions[2].

Cette participation très active a été le fait de participants très divers et toutes les catégories de publics ont été présents et se sont exprimés : élus de grandes collectivités ou de petites communes, responsables économiques, responsables ou militants associatifs, « simples citoyens ».

Il faut ajouter, et c'est un signe de la dynamique créée par ce débat public, qu'un certain nombre d'autres réunions ont eu lieu, avant ou pendant son déroulement, à l'initiative de collectivités ou d'associations, démultipliant ses effets ; enfin la presse écrite et parlée, de bout en bout, a donné une grande place au débat (plus de 400 articles et émissions), rendu compte de son actualité et traité des problèmes de fond ; elle a ainsi permis aux habitants de la région d'être pleinement informés du dossier et de l'évolution du débat.

2 - L'ensemble de ces moyens a un coût : environ 2,2 millions d'Euros à la charge du maître d'ouvrage (auxquels s'ajoutent un peu plus de 120 000 Euros pris en charge par le budget de la CNDP : indemnités et frais de déplacement des membres de la CPDP, coût de l'expertise complémentaire). Cette somme est supérieure à celle qui avait été prévue au printemps (1,8 millions) mais M. CHAUSSADE explique précisément dans son compte-rendu comment, pour répondre à la demande, il a fallu augmenter un certain nombre de postes du budget.

Sur quoi a porté le débat et qu'a-t-il apporté ?

I) Il a d'abord porté sur le débat public lui-même, sur son moment, sur son utilité ; compte tenu du contexte que j'évoquais en introduction, cela était inévitable. Au début est revenue la question sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et le fait que ce débat public avait eu lieu plus tôt ; n'était-ce pas l'indice d'une préférence ? Il a donc fallu expliquer que la CNDP ne se saisissait pas elle-même des dossiers et que, saisie par RFF de Bordeaux-Espagne presqu'un an et demi après Bordeaux-Toulouse, il était normal qu'elle organise le débat public environ un an plus tard.

L'objet même du débat a été critiqué comme trop étroit : il aurait fallu parler non pas seulement de ce projet, mais plus largement de la question des transports en Aquitaine puisque dans le même temps on voyait évoluer d'autres projets (autoroutes A63 ou A65, contournement de Bordeaux, traversée centrale des Pyrénées) et qu'il eut été utile de s'assurer de la cohérence de l'ensemble ; dans les faits, ces questions purent largement être développées par ceux qui le souhaitaient car le débat public n'est pas une structure rigide et qu'au contraire il sait parfaitement s'adapter pour permettre que soient abordés les questions connexes, ou les problèmes d'amont, qui éclairent son objet principal.

II) Sur le fond maintenant, il faut relever le consensus qui est apparu sur la priorité à donner au transport ferroviaire.

Cela confirme ce que l'on a entendu dans les précédents débats publics portant sur des projets de LGV ou dans le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône. Ici cela est justifié par la volonté unanime de lutter contre le « mur de camions » qui n'a cessé de s'aggraver au cours des dernières années sur l'autoroute A10, sur la RN10 et sur l'A63, et par la volonté d'offrir une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de personnes ; sur ce dernier point, il y a un large accord pour approuver les projets du Conseil Régional ayant pour but de moderniser et développer les liaisons TER (une exception étant apparue au Pays Basque, comme on le verra plus loin).

Cette considération conduit de nombreux acteurs, parmi les élus et les acteurs économiques notamment, à répondre positivement à la question de l'opportunité du projet.

D'autres en revanche, notamment les acteurs associatifs, n'aboutissent pas à la même conclusion et restent dubitatifs, voir opposés à la construction de voies nouvelles ; ils soulignent la nécessité de mieux

maîtriser la demande de mobilité – des personnes comme des marchandises – et ils insistent sur la nécessité d'utiliser d'abord au mieux les infrastructures existantes ; cela les conduit à évoquer les améliorations que l'on pourrait et devrait apporter à la ligne actuelle pour porter sa capacité à l'optimum.

Les questions sur ce point ont été l'occasion pour le maître d'ouvrage d'apporter une première clarification importante : le projet présenté au débat suppose la réalisation préalable d'importants travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne Bordeaux-Irun : environ 1 milliard d'euros d'ici à 2020 ; ces aménagements permettraient d'écouler de 10 à 12 millions de tonnes de marchandises à la frontière, soit environ cinq fois plus qu'aujourd'hui.

A la demande de la CPDP, Réseau ferré de France a rendu publique en Octobre 2006 une note complémentaire à son dossier explicitant ces perspectives.

★

III) Il y a de même un assez large consensus sur la nécessité d'une politique des transports qui favorise le report modal de la route vers le fer, consensus qui devient moins net lorsque l'on passe du principe aux modalités permettant d'y parvenir, dont la gamme va de mesures incitatives à des dispositions coercitives : établissement de péages pour le transport routier sur les axes aujourd'hui gratuits, création d'une taxe inspirée de la RPLP (Redevance poids lourds liée aux prestations) instituée en Suisse en 2002….

★

IV) En revanche, et curieusement compte tenu de ce qui précède, certains – et dès le début le collectif des associations de défense de l'environnement au Pays Basque (CADE) – ont mis en doute les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises.

Cette bataille de chiffres a pris plusieurs aspects :

a) Il y a eu contestation des chiffres fournis par RFF sur le nombre de circulations actuelles, qui différaient de ceux fournis par les indicateurs de la SNCF, et certains en déduisaient une volonté de tromper le public, une manipulation pour rendre plus crédibles les hypothèses 2020. Réseau Ferré de France tarda à apporter des réponses satisfaisantes puisque c'est seulement à la mi-Novembre que purent être diffusées les deux notes que la CPDP lui avait demandées sur la capacité de la ligne existante de Bordeaux à Irun, d'une part, de Bordeaux à Langon, de l'autre. Malheureusement la première contenait, en ce qui concerne les trains de voyageurs, des chiffres qui furent eux aussi contestés. La CPDP dut réagir vivement pour obtenir de la direction régionale de RFF une note clarifiant les choses, mais qui n'arriva que le 12 Décembre ; c'est dire que trop longtemps a subsisté une polémique qui a inutilement pesé sur le climat du débat.

b) Certains, et parfois les mêmes, ont souligné qu'il était totalement irréaliste de prévoir une multiplication par 10 d'ici à 2020 du fret transporté alors que l'activité de la SNCF dans ce domaine a baissé de 30% au cours des dernières années ; ils ajoutent que le service actuel d'autoroute ferroviaire était trop récent, et ses résultats encore insuffisants, pour que l'on puisse en tirer des conclusions aussi optimistes.

c) Enfin, ces intervenants considéraient que la capacité des lignes existantes était sous-évaluée pour pouvoir justifier les infrastructures nouvelles prévues par le projet.

Cette controverse se poursuivant, et portant sur les éléments de base du projet, la CPDP accueillit favorablement certaines des demandes d'expertises complémentaires qui lui étaient présentées (celles du CADE, déjà cité, de la SEPANSO, fédération aquitaine rattachée à France Nature Environnement, et des Verts du Pays Basque) ; sur sa proposition, la CNDP décida le 4 Octobre de faire procéder par un cabinet indépendant à une expertise sur :

– les prévisions de trafic fret à l'horizon 2020

– la capacité des lignes existantes à cette même échéance.

Après mise en concurrence, la CNDP retint le cabinet suisse SMA, associé à Prog*Trans*, dont les travaux furent présentés lors d'une réunion spéciale à Dax le 5 Décembre.

Sur le premier point, le cabinet conclut que la prévision faite par RFF est, selon les cas « réaliste », « plausible » ou « optimiste » (pour l'autoroute ferroviaire), que « globalement les prévisions sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable ».

Sur le deuxième point, sa conclusion est que la capacité qui serait rendue disponible par des aménagements mineurs de la ligne existante (en complément de ceux déjà prévus par RFF) permettrait de « répondre à la demande globale retenue à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables ».

Ces conclusions ont apporté à chacun des éléments pour renforcer ses convictions et son argumentation. Les uns y voient la confirmation que les perspectives envisagées sont irréalistes et qu'il faut se contenter d'aménager progressivement la ligne actuelle. Pour RFF l'évolution envisagée est l'expression du volontarisme politique de l'Etat et des collectivités – et non pas le résultat d'une simple projection ; l'utilisation de la ligne existante à sa limite théorique de capacité ne permettrait sans doute pas d'atteindre la qualité de service retenue pour le projet : limitation de vitesse des TGV, dessertes TER moins performantes ; sur ce dernier point, le Président du Conseil Régional a clairement dit que cette conséquence n'était, pour lui, pas acceptable. D'autres enfin soulignent l'inévitable longueur du processus : il s'agit dans l'immédiat de prendre une décision de principe et d'engager des études approfondies ; le moment d'engager des travaux ne viendra que plus tard et pourra être choisi en fonction de l'évolution constatée ; enfin, en ce qui concerne les caractéristiques du projet, il ne faut pas raisonner comme si 2020 était une date limite : l'ouvrage est au contraire destiné à être utilisé à partir de cette date pendant des décennies.

★

V) Le choix entre les options.

Le dossier du maître d'ouvrage proposait le choix entre 3 scénarios : la mise à 4 voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun (scénario 1), une ligne nouvelle par l'Ouest des Landes (scénario 2), une ligne nouvelle par l'Est des Landes (scénario 3).

Curieusement, le scénario 2 n'a suscité pratiquement aucune contribution, favorable ou défavorable, au cours du débat.

Pour le reste, le débat a nettement distingué entre la problématique de la partie Dax-frontière espagnole et celle de la partie Bordeaux-Dax.

a) Entre Dax et Hendaye (scénarios 1-2-3) ; le débat s'est focalisé sur l'opportunité du projet.

- L'opposition au projet s'est appuyée sur la remise en cause des perspectives du nombre de trains nécessaires en 2020 présentées par RFF. Outre les arguments déjà évoqués plus haut, un argument technique a été avancé : la possibilité d'allonger les trains et d'augmenter leur capacité de 300 tonnes (chiffre moyen actuel) à 500 ou 600 tonnes. Concernant les voyageurs, outre la dénonciation du « mythe de la vitesse », l'argument de l'inadéquation d'une desserte TER dense par rapport aux besoins de déplacements internes au Pays Basque a été avancé. Cette position portée par le collectif CADE s'oppose à tout projet ferroviaire qui conduit au doublement de la ligne actuelle au Pays Basque.

- Parmi ceux qui soutiennent le projet ferroviaire, comme c'est le cas notamment de l'assemblée plénière de Pays Basque 2020, ou d'autres qui considèrent que l'on ne peut qu'accepter ce projet si l'on veut répondre à la question du mur de camions au-delà de 2020, se dégage un consensus pour refuser la solution d'une mise à quatre voies de la ligne actuelle au sud de Bayonne et soutenir le principe d'une ligne nouvelle construite dans l'arrière-pays. Ceux qui soutiennent ce projet réclament un aménagement respectueux de la qualité environnementale et de la qualité de vie des habitants du Pays Basque et le plus large recours possible aux solutions en tunnel. L'argumentaire plus spécifique au Pays Basque en faveur du projet insiste aussi sur le bénéfice d'une desserte à grande vitesse pour les voyageurs, qui favoriserait le développement économique de ce territoire, et sur l'opportunité d'une ligne nouvelle qui délesterait l'itinéraire actuel de la plus grosse partie de son trafic, les trains de fret, sources de nuisances sonores en forte croissance supportées par de nombreux riverains compte tenu de la densité de l'habitat. Quant à l'opportunité d'une gare nouvelle située sur cette ligne nouvelle, les positions sont plus partagées ou plus prudentes, certains pensent qu'il suffirait d'en réserver la possibilité.

b) Entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes (scénario 3)

- Le scénario 3 est l'objet d'une large convergence des milieux économiques (CRCI, CCI de Gironde, CCI, Chambre d'Agriculture et Chambre des métiers des Landes) et d'un bon nombre des élus représentants les grandes collectivités, notamment le Président du Conseil Régional et son Vice-Président chargé des transports, le Maire de Bordeaux ainsi que tous les élus des Landes sauf le maire de Dax. Ceux qui s'expriment en faveur du scénario 3 insistent sur l'intérêt d'une desserte à grande vitesse pour le développement économique et l'intérêt de desservir l'est des Landes avec une gare nouvelle près de Mont-de-Marsan ; ce serait favorable à la Ville de Mont-de-Marsan elle-même, mais cela aurait un intérêt plus général en termes d'aménagement du territoire, en rééquilibrant les chances de développement de l'Est des Landes et de la région.

En outre, le tronc commun avec Bordeaux-Toulouse présente à leurs yeux l'avantage de minimiser le surcoût financier et environnemental de cette solution. De plus, la sortie de l'agglomération de Bordeaux par l'est leur semble plus simple que par l'ouest.

Plusieurs évolutions du scénario 3 ont été proposées pour raccourcir les temps d'accès à Pau, au Béarn et à la région Midi-Pyrénées (scénario dit 3 bis) et pour examiner les possibilités de jumelage avec l'autoroute A65 ; mais la ville d'Orthez est défavorable à ces contre-projets qui la desserviraient moins bien.

- En revanche, le scénario 3 suscite de très vives oppositions : celle (qui s'était déjà exprimée lors du débat sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse) de riverains du projet et des élus du Sud-est bordelais et du sud-Gironde rassemblés dans un Comité de vigilance d'une part, celle d'associations d'inspiration plus directement écologique comme la SEPANSO, d'autre part. Leurs arguments sont d'abord environnementaux : préservation du milieu naturel, sauvegarde des espaces agro-sylvicoles et de la chasse, qualité du cadre de vie (lutte contre le bruit). Ce scénario 3 est ressenti comme un détournement de la priorité du projet, le fret, au profit d'un choix a priori du TGV. La ligne actuelle verrait l'essentiel des trafics, c'est à dire fret et TER, alors que la ligne nouvelle ne supporterait qu'une trentaine de TGV par jour.

c) Entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante (scénario 1)

- Le scénario 1 a rassemblé les acteurs opposés à la création d'une nouvelle trouée ferroviaire dans la forêt des Landes pour deux raisons principales : d'une part, il constituerait la solution la moins traumatisante pour l'environnement, d'autre part sa progressivité permettrait d'adapter les investissements à la croissance des besoins. En complément, le scénario 1 est présenté comme le plus efficace pour la souplesse et l'exploitation autorisées par quatre voies contiguës. Il est également défendu et jugé vital par les élus du Bassin d'Arcachon et ceux de la ville de Dax pour le développement du tourisme et du thermalisme.

- L'opposition au scénario 1 doute de pouvoir construire deux voies nouvelles à la sortie ouest de Bordeaux et elle dénonce l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains. Cette opposition au scénario 1 revendique l'aménagement rapide de protections phoniques sur la ligne existante quelle que soit l'option retenue.

Plusieurs idées nouvelles, alternatives ou complémentaires, ont été avancées pour adapter ou améliorer ce scénario :

- emprunter, en la renforçant, la sortie sud-est de Bordeaux et construire un contournement par le sud le long de la rocade autoroutière vers le sud-ouest, longer l'A63 et rejoindre la ligne actuelle pour éviter la zone très urbanisée,

- ou bien éviter la traversée de l'agglomération bordelaise en initiant depuis le sud un contournement par l'ouest lié au grand contournement autoroutier,

- pour réduire le handicap de vitesse du scénario 1 par rapport au scénario 3 (7 minutes de plus entre Bordeaux et Dax), construire une LGV jumelée à la voie actuelle uniquement sur les tronçons les plus favorables (Lamothe-Morcenx) afin de gagner 5 minutes,

- améliorer la ligne Morcenx-Mont-de-Marsan (relèvement de vitesse et éventuelle électrification).

Si l'on s'efforce de résumer, de façon contrastée et schématique, les positions du public, il semble qu'elles soient inspirées par les trois conceptions suivantes :

1) l'utilisation maximale des capacités de la ligne existante : selon cette conception, les deux voies actuelles sont suffisantes, même à long terme, pour répondre aux besoins de développement du ferroviaire. Outre une modernisation de l'infrastructure (signalisation, alimentation électrique…), ce scénario implique une gestion qui privilégie systématiquement la capacité (trains longs et lourds) mais aussi la limitation des fréquences et des vitesses.

2) la construction d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne par l'est des Landes : c'est le scénario 3 proposé par RFF, qui prévoit une LGV de Bordeaux à Dax avec un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, puis une ligne nouvelle « mixte » vers l'Espagne. Ce scénario s'inscrit dans un schéma volontariste de desserte à grande vitesse du sud-ouest de la France améliorant les offres ferroviaires voyageurs internationales et nationales mais aussi inter-régionales et régionales. La ligne actuelle de Bordeaux à Dax, modernisée, est jugée suffisante pour assurer le développement attendu des trafics fret et TER.

3) l'aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire à « haute performance » : déclinée du scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Dax, cette solution peut être combinée avec la construction d'une ligne nouvelle mixte pour la traversée du Pays Basque. De Bordeaux à Dax, l'aménagement s'envisage de manière pragmatique et économe, en fonction des besoins, en visant plutôt un développement de la capacité de Bordeaux jusqu'à la bifurcation vers Arcachon, puis en ouvrant l'opportunité d'une augmentation de vitesse dans la traversée de la forêt landaise.

VI) Les enjeux environnementaux, comme on a déjà pu le voir par quelques exemples, ont été présents tout au long de ce débat.

Les enjeux globaux : il apparaît que le public a pleinement pris conscience de la nécessité de lutter contre les causes du changement climatique et la réduction des gaz à effet de serre est un argument souvent invoqué à l'appui des raisonnements favorables au ferroviaire.

Les enjeux locaux : la nécessité de préserver le paysage et le cadre de vie a été abondamment évoquée dans le Sud Gironde et au Pays Basque ; mais des argumentaires plus généraux ont aussi été présentés par les associations – ou fédération d'associations – de défense de l'environnement, exposant les sensibilités ou fragilités des territoires et milieux concernés : les espaces agricoles, la forêt, les cours d'eau et milieux humides, les espèces animales qui y vivent…

La question des nuisances sonores a été vivement discutée, en milieu rural comme en milieu urbain et, comme dans d'autres débats publics, on a pu constater l'incompréhension totale entre le public et les experts : il y a un profond décalage, et même une différence de nature, entre le bruit ressenti par un particulier et le bruit moyen mesuré par un technicien (selon des normes qui d'ailleurs semblent destinées à évoluer).

D'autre part, le débat a fait prendre conscience à beaucoup de riverains des perspectives de croissance du trafic (TER et fret) sur la ligne actuelle, ce qui les a conduits à demander de façon insistante l'installation de protections phoniques pour atténuer les nuisances qu'ils auraient à subir.

VII) La question du coût du projet et de son financement a été abordée de différentes façons.

Ceux qui sont défavorables à une ligne nouvelle soulignent que le simple aménagement de la ligne existante est infiniment moins coûteux et qu'en outre l'investissement peut se réaliser progressivement ; cet argument est utilisé aussi par ceux qui seraient favorables à un scénario 1 amélioré par la réalisation de sections à grande vitesse dans sa partie landaise.

Les discussions sur le mode de financement en sont restées assez largement à des considérations générales : financement public ou recours au privé sous la forme soit de la concession, soit du partenariat public-privé (PPP) ; ceux qui souhaitent une réalisation rapide sont évidemment favorables à la dernière solution, en soulignant qu'elle apporte une plus grande souplesse de gestion financière. Mais en tout état de cause, elle n'exclurait pas une participation des collectivités publiques. On attend bien sûr le concours de l'Europe : le financement des études à 50% semble acquis, mais ensuite quel taux de subvention pour les investissements : 10%, 20%,… ? et pour tout l'itinéraire ou seulement pour la partie transfrontalière, c'est-à-dire en France pour la section au Sud de Dax ? Mais surtout, c'est la question du partage des efforts entre l'Etat et les grandes collectivités territoriales qui est posé ; certains se sont inquiétés de la capacité de la collectivité régionale à contribuer au coût de ce projet, qui viendrait s'ajouter à celui de la LGV Tours-Bordeaux, et à faire face à ses engagements en faveur du développement des TER.

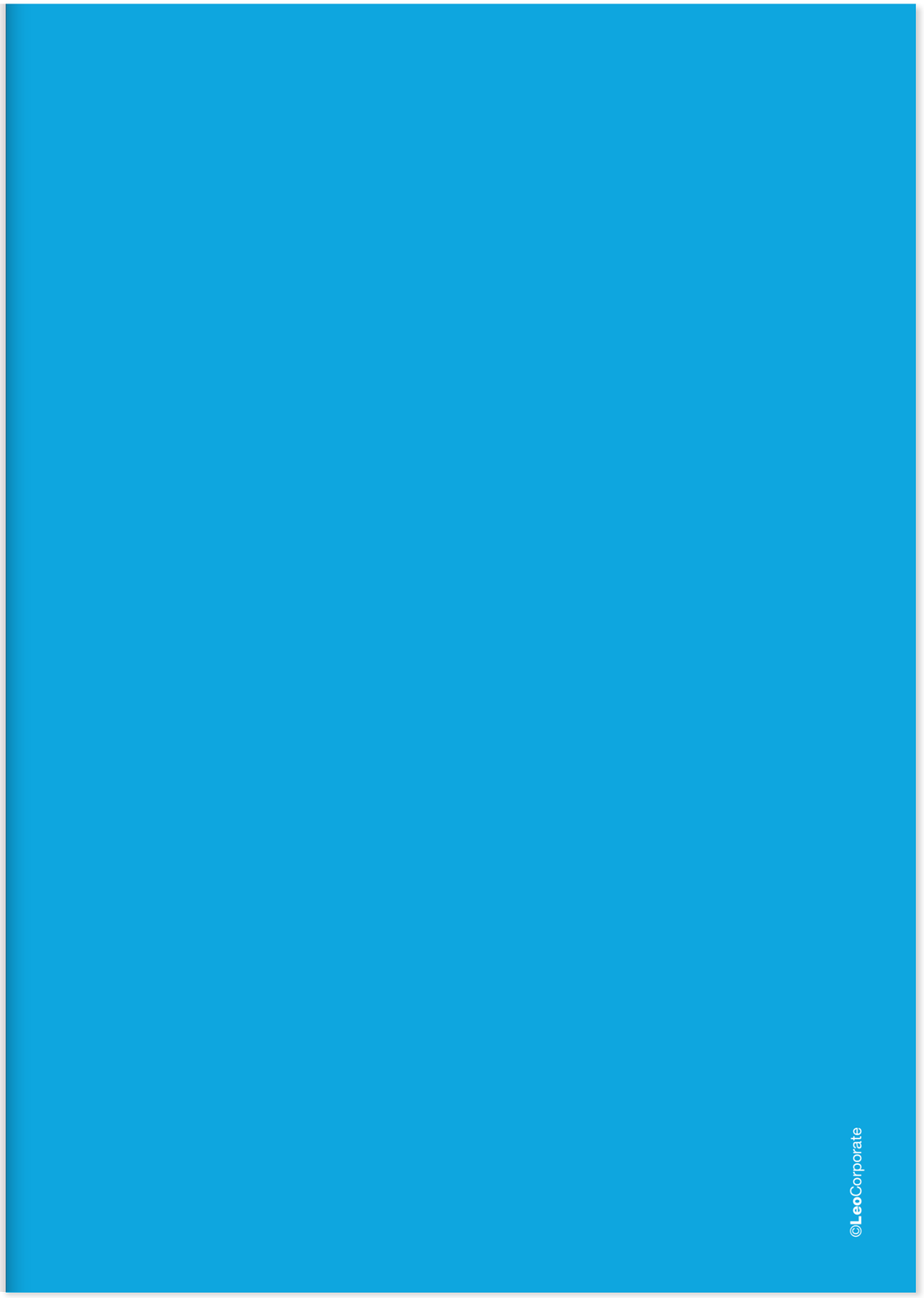
Je termine la rédaction de ce bilan le 15 Janvier. Il sera rendu public, en même temps que le compte rendu du Président de la Commission particulière à l'occasion des conférences de presse que nous avons prévu de tenir avec M. CHAUSSADE à Bordeaux et à Bayonne le 31 Janvier prochain. Nous aurons donc, comme chaque fois que possible, veillé à ne pas utiliser totalement le délai de deux mois que nous laisse la loi.

Réseau ferré de France, le Maître d'Ouvrage, disposera alors d'un délai maximum de trois mois pour prendre et rendre publique sa décision concernant les suites qu'il entend donner au projet et les conditions dans lesquelles il entend le mener.

Je n'ai pas besoin de rappeler que la CNDP attache une grande importance à ce que cette décision soit motivée et qu'elle le soit par référence aux arguments développés pendant le débat public : RFF a donné l'exemple en la matière et le fait pour chaque dossier.

Pour la suite, RFF sait aussi que l'après-débat public doit se poursuivre dans le même esprit d'ouverture et de transparence. À la séance de clôture, le Directeur Général de RFF, comme d'autres acteurs, a exprimé le souhait qu'en cas de poursuite du projet, la CNDP soit garante de la participation des acteurs au processus de concertation. Si une telle demande était formulée, la CNDP y répondrait positivement, comme elle l'a fait récemment pour le projet de LGV Provence Alpes Côte d'Azur, cette fonction entrant pleinement dans la mission générale que lui confie la loi.

Yves MANSILLON


©LeoCorporate

chapitre 4

LE COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE



Compte-rendu du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

31 janvier 2007





Sommaire

ÉDITORIAL 3

LA DÉCISION DE LA CNDP ET LA CRÉATION DE LA CPDP PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE 5

I - LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC 7
A - Le code déontologique de la CPDP 8
B - L'organisation fonctionnelle du débat 10
C - Les rencontres préalables avec les acteurs 13
D - La préparation du dossier du débat 17

II - LE DÉROULEMENT DU DÉBAT 18
A - Les moyens d'information et de participation 19
B - Les réunions publiques 25
C - Les thèmes du débat 29
1 - Le débat sur le débat 29
2 - La thématique du transport dans le débat public 32
3 – L'aménagement du territoire et le développement régional 43
4 - Les enjeux environnementaux 46
5 - Les enjeux fonciers 51
6 - Les thématiques économiques et financières 52

III - LES APPORTS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE 56
A - Les résultats de l'expertise 57
B - Une lecture des résultats différente selon les acteurs 58
C - Un apport sur le fond et un élément de confiance 60

IV - LA PRESSE ET LE DÉBAT PUBLIC 61
A - Les retombées en chiffres 62
B - Le traitement médiatique 63

CONCLUSION 67
ANNEXES 71

Éditorial

Après huit mois de préparation et quatre mois de débat public, la Commission particulière, dont je me fais le porte-parole, a le sentiment d'avoir vécu un temps réussi de débat autour du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Le sentiment dominant que nous retenons est celui d'une grande mobilisation de tous les acteurs : politiques, économiques, associatifs, grand public, avec plus de 6 000 Aquitains participant aux réunions publiques, 35 cahiers d'acteur, 71 contributions écrites, 30 000 visites sur notre site Internet et plus de 1 200 questions posées ! Ces quelques chiffres montrent combien le public s'est approprié les enjeux du projet ferroviaire, a pu donner son avis et le confronter avec celui des autres. Ce fut un vrai débat, riche, parfois vif mais, à de rares exceptions près, respectueux des positions de chacun.

Nous avons tout particulièrement apprécié le travail fourni par chacun pour s'imprégner d'un dossier techniquement ardu et la qualité des contributions apportées.

En effet, même si les questions soulevées par le projet - le trafic fret, la capacité des voies ferrées - peuvent paraître éloignées des préoccupations habituelles du public, beaucoup ont pris réellement conscience du grand enjeu de ce débat : le développement du transport ferroviaire non seulement en Aquitaine (voyageurs grandes lignes, TER, fret), mais aussi entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique.

Dès mars 2006, pendant le temps de la préparation du débat, nous avions rencontré 150 acteurs de l'Aquitaine et nous avions recueilli leur souhait de pouvoir débattre de tel ou tel thème avec le Maître d'Ouvrage. Aujourd'hui, nous pouvons dire que tous les thèmes envisagés ont été traités lors des vingt réunions *"thématiques"* et *"de proximité"* qui se sont tenues dans les trois départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Que ce soit sur un plan général ou local, les grands enjeux liés au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, tels que l'économie, l'environnement, le développement, le tourisme, les trafics routier, ferroviaire et maritime, l'hydrogéologie, les gares, le foncier et ses indemnisations…, ont été abordés et approfondis.

Autre temps fort du débat, l'expertise indépendante rendue publique le 5 décembre 2006 à Dax par les bureaux d'études suisses SMA et Prog*Trans*. Cette expertise, demandée par plusieurs acteurs, financée par la CNDP, a apporté un nouvel éclairage sur les prévisions de trafic fret et les capacités des lignes existantes sur l'axe Bordeaux-Espagne. Quelles que soient les interprétations que les acteurs et RFF ont pu ou pourront en retirer, il apparaît clairement à la Commission que ces études ont posé de bonnes questions et, en ce sens, qu'elles ont parfaitement rempli leur rôle pour approfondir la réflexion sur la décision que RFF prendra.

Le débat a permis de comprendre les enjeux et les attentes en matière de transport ferroviaire et d'esquisser des solutions. Il a ainsi contribué à une meilleure définition du projet. Plus largement, le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a constitué une expérience réussie de procédure participative dont chacun, sur le terrain en Aquitaine comme à la CNDP, peut tirer parti.

Je remercie RFF et ses responsables de s'être prêtés avec patience et talent à cet exercice, difficile pour un Maître d'Ouvrage, du débat public. La Commission les a beaucoup sollicités, bousculés même à certains moments, pour obtenir des éclaircissements sur certains chiffres que le public attendait. Elle souhaite qu'ils justifient la décision sur la suite qu'ils donneront à leur projet à partir de toutes les contributions, tous les avis, toutes les questions qui ont émergé au cours du débat.

Je voudrais tout spécialement remercier les membres de la Commission pour leur mobilisation tout au long du débat, pour l'animation à mes côtés de nombreuses réunions publiques, pour ce travail d'équipe qui a permis une grande unité entre nous et des décisions collégiales pour la conduite du débat, et pour leur contribution à la rédaction de ce compte-rendu. A ces remerciements, j'associe le Secrétaire général et les membres de son équipe qui ont permis que tout se déroule bien en répondant aux nombreuses sollicitations des membres de la Commission et du public.

Enfin, je remercie particulièrement Monsieur Yves Mansillon, Président de la Commission nationale du débat public pour son expérience, ses conseils précieux et le soutien qu'il m'a apporté dans les temps forts du débat.

Le Président de la CPDP

Jean-Pierre Chaussade



La décision de la CNDP et la création de la CPDP Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Le 1er décembre 2005, la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie conformément à la loi du 27 février 2002 (dite *"démocratie de proximité"*), par Réseau ferré de France (RFF) d'un projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole Ouest.

Elle a décidé, le 4 janvier 2006, le lancement d'un débat public sur ce projet et nommé Jean-Pierre Chaussade, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris, ancien cadre-dirigeant à EDF, pour présider la Commission particulière du débat public. Sur proposition de Jean-Pierre Chaussade, la CNDP a nommé, le 1er février 2006, les cinq autres membres de la CPDP (voir annexe p. 78), avec le souci de la complémentarité des expériences et des compétences :

- Michèle Bordenave, expert agricole et foncier, membre de la Compagnie des commissaires enquêteurs Adour-Pyrénées-Gascogne,
- Jean-Stéphane Devisse, membre de la CNDP, chargé de mission au WWF (fonds mondial pour la nature),
- José Haro, ingénieur général honoraire du Génie rural, des Eaux et des Forêts,
- Olivier Klein, enseignant à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat, chercheur au laboratoire d'économie des transports,
- Jean-Yves Madec, président du tribunal administratif de Pau depuis le 4 décembre 2006, précédemment président de chambre à la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Le projet présenté au débat public par RFF a pour objectif de relier les réseaux ferroviaires français et espagnol (passé progressivement à l'écartement européen) après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole entre Vitoria et Irun, dite *"Y basque"*, en 2013.

Inscrit dans une volonté de créer un véritable *"Arc Atlantique"* d'envergure européenne permettant de relier Paris et le Nord-Est européen à l'Europe du Sud, ce projet va bien au-delà de la réalisation du maillon manquant de cette LGV européenne : il doit aussi améliorer les déplacements régionaux de voyageurs et surtout favoriser le transfert du fret de la route vers le fer pour désengorger le trafic routier actuel et répondre à la croissance importante des échanges avec la péninsule ibérique d'ici 2020. Cette

dimension "fret" essentielle élargit considérablement le champ du débat public qui ne saurait se limiter à un débat sur une liaison "voyageurs" grande vitesse.

Quant au débat public, qui s'est tenu du 30 août au 29 décembre 2006, il n'avait, dès son annonce en février 2006, "pas bonne presse à Bordeaux" comme il a été dit. Il a en effet succédé à deux débats publics régionaux : le premier en 2003 sur le grand contournement autoroutier de Bordeaux, a été considéré par certains comme tronqué par la décision du CIADT* quinze jours avant la fin du débat ; le second en 2005 sur la LGV Bordeaux-Toulouse a été jugé prématuré par rapport au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. C'est donc dans un contexte difficile que ce dernier a débuté.

Ainsi, il était essentiel que la CPDP rencontre le maximum d'acteurs afin :

- de lever tous les doutes sur l'intérêt et la pertinence de ce nouveau débat public sur un projet pour lequel les décisions ne sont pas prises et où tout est ouvert ;
- de leur exposer comment elle envisage de conduire ce débat en toute neutralité ;
- et de leur expliquer l'importance de leur participation et de leur contribution.

Tels furent les enjeux de la préparation du débat public.

Chapitre I

La préparation du débat public



** voir glossaire p. 95*



I-A. Le code déontologique de la CPDP

Sous la responsabilité de son président, la CPDP a conduit le débat public depuis sa mise en place en février 2006 jusqu'à la clôture du débat le 29 décembre 2006. Durant ses cinq premiers mois d'activité, jusqu'à la réunion de la CNDP du 5 juillet 2006, elle s'est consacrée, à raison d'une réunion tous les quinze jours, à la préparation du débat public :

- organisation matérielle (moyens, locaux) et mise en place des outils du débat,
- entretiens préalables avec les acteurs pour bien appréhender le contexte et identifier les thèmes devant faire l'objet de réunions spécifiques. La présentation, durant les réunions, des comptes-rendus d'entretiens a permis aux membres de la CPDP de partager les informations et de faire l'apprentissage du travail en commun,
- suivi de la réalisation par RFF du dossier du Maître d'Ouvrage.

Les modalités du débat, la liste et le calendrier des réunions thématiques et de proximité ont été élaborés collégialement. Des binômes ont été constitués pour préparer chacune des réunions (méthodologie, organisation des tables rondes et contacts avec les intervenants pressentis) dont le déroulé a toujours été soumis à une discussion et à une validation collégiales, sous réserve des modifications imposées par les défections de dernière minute.

Huit jours après la nomination de ses membres par la CNDP, la CPDP a tenu sa première réunion le 9 février 2006 et adopté le code éthique et déontologique proposé par la CNDP (voir annexe p. 79) par lequel elle s'engage à conduire le débat en toute neutralité et indépendance vis-à-vis de tous les acteurs dont le Maître d'Ouvrage. Ce code précise notamment les obligations des membres de la CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du Maître d'Ouvrage, information et transparence vis-à-vis du public.

La CPDP ne se prononce pas sur le fond du projet mis en débat et ne donne aucun avis : elle fait en sorte qu'un maximum d'éléments d'appréciation sur le fond du projet soient exprimés lors du débat par une diversité d'intervenants.

La Commission garantit le respect des principes qui animent l'esprit du débat public :

- le principe d'équivalence selon lequel tous les participants sont également traités et encouragés à contribuer au débat. Les mêmes moyens d'information, d'expression et de contribution sont mis à disposition de tous. Les mêmes règles de discipline sont appliquées à chacun, quel que soit son statut ;
- le principe de transparence. Le débat public doit permettre l'émergence d'une réelle diversité des points de vue portés par la diversité des acteurs et du public. Toutes les contributions sont rendues publiques au fur et mesure et pendant toute la durée du débat. L'information doit être disponible et compréhensible ;
- le principe de confrontation des arguments. La CPDP veille à ce que l'ensemble des positions et arguments soient explicités puis débattus, et puissent faire l'objet soit de réponses, notamment de la part du Maître d'Ouvrage, soit d'études complémentaires. Le débat public doit faire émerger tous les éléments nécessaires à l'évaluation du projet et constituer un exercice d'intelligence collective : il est un temps d'apprentissage collectif où des connaissances sont partagées, débattues, appropriées, critiquées. La CPDP fait en sorte que le débat favorise ce processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur.



I-B. L'organisation fonctionnelle du débat

1 - Le Secrétariat général

Le président et les membres de la CPDP conçoivent et animent le débat. Dans cette mission, ils sont largement aidés par le Secrétariat général chargé de l'administration, de l'organisation et du suivi du débat. Il fait le lien avec les acteurs, le public et les services de l'Etat pour que le débat se déroule dans les meilleures conditions. Sa direction a été confiée, par le président de la CPDP, à Frédéric Aucher, ancien cadre dirigeant des collectivités territoriales, précédemment Secrétaire général de la CPDP dédiée à la ligne THT Cotentin-Maine. Il s'est appuyé dans sa mission sur :

- Audrey Wu, Secrétaire générale adjointe, chargée de suivre la mise à jour des données du site Internet, de coordonner la préparation des réunions publiques et d'en élaborer les conducteurs,
- Virginie Balayé, assistante (Bordeaux),
- Pilar Artaloytia, chargée de mission, pour l'accueil téléphonique et la réception du public dans les bureaux de Bayonne et la traduction de la presse espagnole,
- Marlène Lemahieu, assistante (Bayonne), chargée du secrétariat du local bayonnais et responsable du système "Questions-Réponses".

2 – Des prestataires extérieurs spécialisés

La CPDP a aussi fait appel à des prestataires extérieurs spécialisés :

- à la société Leo Corporate de Boulogne-Billancourt, filiale de Publicis, agence conseil en communication. Après consultation, cette agence a été retenue pour le conseil et la communication de la CPDP, les Relations Presse, la création des outils de communications, l'organisation et la tenue matérielle des réunions publiques, l'affichage et le tractage. Elle a sous-traité la logistique des réunions à la société Côte Ouest de Bordeaux ;
- à la société Ubiqus pour la rédaction des synthèses de réunions en temps réel et des verbatim ainsi que pour l'enregistrement en direct des questions du public lors des réunions les plus importantes ;
- à la société Aleaur de Levallois-Perret pour le site Internet. Aleaur est le prestataire de la CNDP pour les sites des différentes Commissions particulières, selon une architecture prédéfinie et adaptative ;

- à l'imprimerie Sprint Copie de Bordeaux pour l'impression en urgence de certains documents, les tirages en grand nombre (jusqu'à 1 100 000 exemplaires) étant gérés par Leo Corporate.

3 - Les locaux et l'accueil du public

Pour le siège de la CPDP à Bordeaux, RFF a retenu, en accord avec le Président de la CPDP, des bureaux de type *"service"*, tout équipés, comparables à ceux d'une pépinière d'entreprises. Situés au centre du *"triangle d'or"* de Bordeaux et faciles d'accès, ils sont directement reliés à la gare par le tramway.

Pour répondre à une demande qui se faisait sentir au Pays Basque, la CPDP a aussi ouvert à Bayonne une antenne idéalement située au cœur de la ville historique, face au musée basque, et d'une qualité exceptionnelle. RFF a loué ce local à l'Office du Tourisme et Syndicat d'Initiative bayonnais au profit de la CPDP jusque fin 2006 et l'a aménagé avec le matériel informatique et bureautique nécessaire.

L'accueil du public a été l'un des points mis en avant pour le choix du local de Bayonne qui a accueilli plus de 1 200 visiteurs du 27 juin au 29 décembre. Il était essentiel, pour la CPDP, que cette antenne soit bien située et qu'elle ait une vitrine "pignon sur rue" pour attirer un public très concerné par le projet. Aussi, les portes vitrines ont été couvertes d'une "vitrophanie" aux couleurs de la CPDP et comportant des messages invitant les passants à entrer. Un vaste "show room" a été agencé pour exposer les panneaux présentant la CPDP et le projet, et mettre les documents à disposition du public. Un coin réception et consultation de la documentation a aussi été aménagé ainsi que deux bureaux pour l'administration. Autre élément important : la large amplitude des heures d'ouverture (tard en soirée et le samedi) pour favoriser les visites.

La CPDP a également adopté un logo pour faciliter l'identification immédiate du débat et lever toute ambiguïté avec le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse et avec la concertation concomitante sur le grand contournement autoroutier de Bordeaux.

4 - Le budget

Le Secrétaire général et le Chef de projet de RFF, financeur du débat public conformément à la loi, ont établi, en accord avec le Président de la CPDP, un budget prévisionnel de 1,8 M€, calculé sur la base de 18 réunions publiques[1] (nombre moyen de réunions tenues dans un débat) et des spécificités de la région Aquitaine (étendue géographique, traduction des articles de presse espagnole et basque, etc).

Le budget final s'établit à 2,2 M€, en dépassement par rapport au budget initial, plusieurs postes ayant dû être revus à la hausse compte-tenu notamment du très vif intérêt suscité par le débat :

- 25 réunions publiques ont été organisées pour pouvoir répondre dans de bonnes conditions à la très forte attente d'information du public et des acteurs et couvrir le champ très large des questions, à la fois nombreuses et complexes,
- certains acteurs institutionnels ont souhaité que soient organisées, dans leurs instances, des réunions d'information pour pouvoir délibérer en toute connaissance du dossier ; 7 réunions de ce type se sont déroulées et ont nécessité des moyens adaptés d'enregistrement,

1 - L'organisation d'une réunion publique coûte, selon son importance, entre 18 000 et 30 000 € : location de la salle, équipement technique, impression et diffusion d'affiches et de tracts, achat d'espace presse pour les annonces, réalisation d'une synthèse en temps réel et retranscription de l'enregistrement des échanges, intendance (restauration, transport, hébergement).

- la révision à la hausse du nombre d'expositions (voir page 20-21) a nécessité de réaliser 147 panneaux (80 budgétés initialement),
- la diffusion de nombreuses notes complémentaires du Maître d'Ouvrage a augmenté le budget "impression",
- plusieurs maires du Sud Gironde s'étant plaints que la documentation présentant le projet et le débat ne soit pas parvenue dans les boîtes aux lettres de leurs administrés, la Commission a décidé une nouvelle impression et une seconde distribution de ces deux documents (voir page 20),
- la Commission a été saisie de 35 cahiers d'acteurs (20 initialement budgétés).

Enfin l'intérêt et la forte implication du public ont entraîné un surcroît de travail à l'équipe administrative (préparation, organisation et tenue des 32 réunions et suivi de leurs suites, réponses aux nombreuses sollicitations, mise à jour quotidienne du site Internet, suivi des questions et de l'élaboration des cahiers d'acteurs…). Une cinquième salariée a dû être recrutée à plein temps pour répondre, sur le site Internet, aux très nombreuses questions (plus de 1 200) du public.

Locaux	127 000 €
Charge salariale, frais de déplacement	390 000 €
Rédaction synthèses, verbatim, traductions	117 000 €
Communication, conseil presse, édition	528 000 €
Réunions publiques, logistique, location de salles	560 000 €
Achat d'espace presse, tracts et affiches	276 000 €
Routage, mise sous film	166 000 €
Divers	36 000 €
Total	**2 200 000 €***

** Budget établi le 16 janvier 2007, avant l'arrêt des comptes définitifs.*

Tous ces frais d'organisation du débat public sont pris en charge par RFF. A ce montant, il convient d'ajouter la somme de 121 500 €** correspondant aux postes directement financés par la CNDP, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la CPDP :

- indemnités versées aux membres : 33 700 €
- frais de déplacement remboursés aux membres : 39 800 €
- étude complémentaire SMA et ProgTrans : 48 000 €

*** Budget établi au 5 janvier 2007*



I-C. Les rencontres préalables avec les acteurs

De février à juillet 2006, le président et les membres de la CPDP ont rencontré, lors d'entretiens d'une heure environ, 150 responsables (liste en annexe p. 90) concernés par le débat public (élus, acteurs économiques, sociaux et associatifs, responsables des services de l'Etat) qui ont fait part de leurs positions par rapport au projet et de leurs attentes pour le débat. Même si tout public est acteur du débat, par convention la CPDP désigne comme acteurs spécifiquement ces différents responsables.

De plus, début avril, la CPDP a envoyé à une centaine d'acteurs en Aquitaine, un questionnaire portant sur l'organisation du débat public, les sujets de préoccupations, les thèmes à aborder, les lieux proposés pour la tenue de réunions. Elle a reçu 27 réponses.

Le 31 mai à Dax, lors d'une réunion ouverte à tous les acteurs ainsi contactés, la CPDP a présenté une synthèse des attentes et observations formulées lors des entretiens déjà réalisés et dans les réponses au questionnaire. Au cours de cette réunion, qui a rassemblé 85 participants, elle a aussi exposé les grandes lignes de l'organisation et du calendrier du débat, recueilli les observations et répondu aux questions.

1 - Les attentes vis-à-vis du débat

Les acteurs attendent une information complète et transparente sur l'intérêt du projet et ses conséquences économiques, sociales et environnementales. Cette information doit venir en amont du débat public et s'adresser à un très large public, au-delà du cercle des initiés politiques, socio-économiques ou associatifs. L'implication active des "politiques" est vivement souhaitée car ils sont les véritables "décideurs".

Les acteurs attendent de la CPDP d'une part, de veiller à ce que le débat se déroule dans un esprit de concertation prenant en considération toutes les opinions, les inquiétudes et les avis sur le projet, d'autre part de demander que des réponses claires soient apportées.

Ils souhaitent vivement que la décision de RFF après le débat tienne vraiment compte des échanges et des réflexions menées.

Beaucoup attendent du débat qu'il apporte des éléments nouveaux, des contre-expertises aux chiffres avancés par RFF pour donner un éclairage différent du projet. C'est de ce débat large, où la parole des experts sera soumise au doute, que se dégagera une réponse claire sur l'opportunité du projet.

2 - Les attentes vis-à-vis des sujets et thèmes à aborder

• Il est demandé à la CPDP que le débat puisse appréhender l'opportunité réelle du projet, en particulier :

- les évolutions de trafic à l'horizon 2020-2025 sur le corridor aquitain pour les différents modes de transport,
- le contexte global du projet ferroviaire et son articulation avec les infrastructures, existantes ou programmées, en France et en Espagne (routières, maritimes et ferroviaires),
- les capacités du réseau ferroviaire actuel et les conditions d'amélioration pour répondre à la saturation du réseau ferroviaire et aux objectifs du report modal*.

• L'exigence de développement durable doit être très présente dans le débat. Il faut notamment :

- anticiper la raréfaction du pétrole dont les conséquences seront lourdes sur les économies et les transports,
- prendre en compte la lutte contre le changement climatique qui impose une réduction de la consommation des combustibles fossiles.

A cet égard, les interrogations portent sur :

- la croissance des déplacements de personnes et des transports de fret, et les alternatives sociétales permettant de l'éviter ou de la limiter,
- la comparaison des différents modes de transports sur le plan de la sécurité et du développement durable.

• D'autres interrogations portent sur le report modal* du transport de fret et sur la pertinence de construire une LGV pour dynamiser le fret ferroviaire :

- la LGV, qui sera exclusivement réservée aux TGV, ne dégagera-t-elle pas que peu de sillons* pour le fret sur les voies actuelles ?
- Est-ce vraiment la solution pour diminuer de manière significative le *"mur de camions"* sur l'A63 et la N10 ?
- Pourquoi ne pas aménager la ligne actuelle pour les passagers et créer une voie nouvelle parallèle pour le fret ?

• Certains acteurs doutent de la volonté, à un niveau plus stratégique et politique, d'inciter au report modal et de l'accompagner par des politiques adaptées :

- Quelles politiques seront menées ?
- Quelles solutions envisagent RFF ou la SNCF ?
- Quels dispositifs seront mis en œuvre à l'échelle du Sud-Ouest, nationale et européenne ?

• Le public veut connaître les caractéristiques techniques de chaque scénario et les différences de fonctionnalités entre les scénarios. Pour certains, l'ampleur des coûts environnementaux et financiers d'un tel projet impose de considérer sérieusement l'aménagement des voies existantes, même si cette solution apparaît moins performante en terme de vitesse et de rentabilité.

- Est-il possible d'adjoindre deux voies supplémentaires à grande vitesse à la ligne Bayonne-Hendaye (très accidentée) et à quelles conditions ?
- Quel couplage avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse ?

** voir glossaire p. 95*

Le débat public doit apporter un éclairage suffisant pour fournir les éléments du choix du scénario d'aménagement : le choix du tracé et les difficultés d'insertion, l'emplacement des gares, les types de dessertes et la mise en service de TGV régionaux, la complémentarité avec les autres modes de transports.

• Une fois présenté le projet dans ses termes techniques, RFF devra préciser les impacts du projet : enjeux humains, environnementaux et économiques pour la région.

- Le paysage et le cadre de vie

➜ Informer sur la réalité des nuisances induites par les TGV (bruit et vibrations) et les solutions concrètes envisagées par RFF pour les pallier.

➜ Expliquer les règles d'expropriation et d'indemnisation des riverains.

➜ Exposer les conditions optimales d'insertion de la ligne nouvelle dans son environnement, en particulier en forêt.

➜ Aborder les dommages collatéraux comme l'alimentation électrique des LGV.

- Les milieux naturels et l'environnement

L'analyse des impacts environnementaux et des solutions figure parmi les principales attentes vis-à-vis du débat. Les sensibilités du territoire les plus soulignées sont : la défense contre les incendies, la gestion des eaux, la gestion de la forêt des Landes de Gascogne, l'approvisionnement en granulats. Il est demandé d'utiliser des outils cartographiques pour définir les différentes contraintes.

- L'aménagement du territoire et le dynamisme économique

Le débat doit permettre :

➜ *d'analyser les conséquences de l'infrastructure sur l'aménagement du territoire.* Quels seront les effets induits de la LGV sur le développement des villes moyennes : irriguer ou assécher le territoire ? Quelles mesures compensatoires peuvent être envisagées ? Quelles sont les conditions pour que la dimension transfrontalière et européenne du projet conduise à un développement des relations et des échanges économiques entre l'Aquitaine et l'Espagne, la France et l'Espagne, et plus globalement, l'Europe du Nord et la péninsule ibérique ?

➜ *de comprendre le mode de calcul des coûts* (directs et indirects) des différents scénarios et les *modalités de financement du projet.* Il faut pouvoir comparer les scénarios, en particulier évaluer le coût de chaque minute gagnée dans chacun des scénarios, notamment entre Bordeaux et Dax. Ce coût devra être examiné au regard des répercussions humaines, économiques et environnementales de chaque scénario.

3 - La participation de la Commission européenne et du gouvernement espagnol

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne présenté par RFF a une portée européenne non négligeable puisque ce maillon essentiel reliera les réseaux ferroviaires français et espagnol, après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole entre Vitoria et Irun, dite "Y basque", en 2013.

Jean-Pierre Chaussade et Olivier Klein ont rencontré le 19 mai 2006 M. Etienne Davignon, Coordonnateur Européen de Transport chargé du dossier Arc Atlantique à la Commission européenne. Celui-ci leur a

présenté la politique européenne de transport et a précisé le rôle de la Commission dans le financement des infrastructures ferroviaires. Il a assuré la CPDP de sa présence à la première séance publique de lancement[2] et de la collaboration de la Direction générale Energie et Transports pour transmettre les documents de référence et d'information du public. Il a en particulier remis à la CPDP, dès septembre, son rapport annuel d'activité portant sur l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe ; ce document a été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.

Jean-Pierre Chaussade, accompagné d'Olivier Klein et de José Haro, ont aussi rencontré à Madrid M. Luis de Santiago Pérez, Director General de Ferrocarriles au Ministerio de Fomento, et trois de ses adjoints, pour leur présenter le débat public et répondre à leurs questions. Il a présenté le PEIT* espagnol, plan qui définit les engagements du gouvernement de Madrid pour les infrastructures de transport, ainsi que l'accord signé avec le gouvernement autonome de l'Euskadi pour la réalisation de l'Y basque. Concernant le débat public en Aquitaine, il a assuré la CPDP de son plein accord pour sa participation et celle de son ministère, soulignant l'intérêt de l'Espagne à la réalisation d'une ligne nouvelle en Aquitaine. Il a en outre recommandé de prendre contact avec le gouvernement de l'Euskadi pour définir sa contribution.

Jean-Pierre Chaussade a ainsi rencontré Madame Nuria Lopez de Guéreñu, Conseillère aux transports du gouvernement de l'Euskadi, et M. José Manuel Bujanda, directeur du GEIE* Plateforme logistique Aquitaine-Euskadi. Tous deux ont marqué leur grand intérêt pour le projet ferroviaire en Aquitaine et en ont souligné la complémentarité avec le projet Y basque. Madame la Conseillère a désigné Monsieur Bujanda pour représenter le gouvernement de l'Euskadi au cours du débat public.



Le « Y basque ».
Bilbao - Vitoria - Saint Sébastien

➡ *En projet (trafic mixte)*
➡ *En projet (trafic exclusivement voyageurs)*

2 - Un empêchement l'a contraint à se faire représenter à cette réunion par Alain Baron de la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne.

** voir glossaire p. 95*



I-D. La préparation du dossier du débat

Il revient au Maître d'Ouvrage du projet, RFF, de rédiger un dossier (*"le dossier du débat"*) présentant, en une centaine de pages, le projet, les éléments qui le justifient et les variantes proposées. Ce dossier du Maître d'Ouvrage est soumis à la CNDP qui doit l'accepter avant de prononcer l'ouverture du débat.

Le rôle de la CPDP est de préparer la décision de la CNDP, notamment de vérifier que ce document :

- apporte tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet,
- répond aux principales questions des acteurs rencontrés,
- est compréhensible par les non-spécialistes.

Dès février 2006, la CPDP a commencé à travailler avec RFF sur le dossier du Maître d'Ouvrage. Tenir l'objectif initial d'un démarrage du débat public début juin, pour s'écarter le plus possible des campagnes électorales de 2007, imposait de soumettre le dossier du Maître d'Ouvrage à la réunion de la CNDP du mois de mai, donc de restreindre la durée d'élaboration du dossier. Malgré l'insistance de la CPDP en ce sens, il est vite apparu que RFF ne pouvait tenir les délais imposés par cet objectif. Le rythme de rédaction, les délais de validation interne, encore entravés par l'attente des résultats définitifs de quelques études techniques, ont rapidement rendu illusoire ce calendrier.

Malgré cette pression sur les délais, la CPDP est demeurée vigilante quant au contenu et à la forme du dossier du Maître d'Ouvrage. Elle a notamment adressé à RFF plusieurs remarques afin que les trois scénarios proposés soient présentés de façon comparable, complète et intelligible. Elle a aussi particulièrement insisté pour que les enjeux environnementaux du projet soient abordés de manière approfondie et transparente.

Malgré l'insistance de la CPDP, ces aspects étaient encore insuffisamment traités dans le dossier soumis fin juin à la CNDP : cette dernière, confirmant l'avis de la CPDP, a demandé le 5 juillet à RFF de compléter son dossier pour les aspects environnementaux du projet.

Une version complétée du dossier a ensuite été soumise à la CNDP qui, réunie en séance extraordinaire le 26 juillet, l'a acceptée. Cette décision a marqué la fin de la phase préparatoire du débat public et a permis à la CPDP de définir le calendrier des réunions du débat dont le début a été fixé au 30 août 2006 et le terme au 29 décembre 2006.

Dès le 26 juillet, le dossier du débat public était consultable sur le site Internet de la CPDP.

Chapitre II

Le déroulement du débat





II-A. Les moyens d'information et de participation

Informer le public sur le projet et l'inviter à participer au débat est une mission majeure de la CPDP qui a opté pour une définition large de l'aire de diffusion des documents d'information, en retenant la population des trois départements concernés par le projet : la Gironde, les Landes, les Pyrénées-Atlantiques, ainsi que celle des agglomérations de Tarbes et Lourdes.

1 - Informer

Publication et diffusion de documents, expositions à l'antenne bayonnaise de la CPDP, dans les gares et dans les mairies, annonces presse par des achats d'espace, affichage, distribution de tracts… : la CPDP a mobilisé des outils nombreux et diversifiés pour informer le plus large public. Ce travail d'information s'est appuyé autant que possible sur de nombreux relais : mairies, associations, médias…

■ Le livret "mode d'emploi du débat public"

Dès avril, la CPDP a édité un fascicule présentant de façon générale, sans le placer dans le sujet considéré, ce qu'est un débat public, ses objectifs et son mode d'emploi. Tiré à 10 000 exemplaires, il a été adressé en mai par voie postale aux Préfets, élus nationaux, présidents et exécutifs du Conseil régional et des Conseils généraux, maires ainsi qu'à leurs directeurs de cabinet et directeurs généraux des services, associations…

■ La diffusion du dossier du Maître d'Ouvrage et sa synthèse

La CPDP a également veillé à rendre largement accessibles :

- *le dossier du Maître d'Ouvrage*, imprimé en 10 000 exemplaires. Il a été transmis (sous forme informatique ou papier) dès la fin juillet à tous les acteurs et, par la suite, sur simple demande adressée à la CPDP (par téléphone, courrier ou courriel). Au total, il a été distribué nominativement dans près de 3600 boîtes aux lettres, et il était aussi disponible lors de chaque réunion publique ;
- *sa synthèse* destinée au grand public a été envoyée, avec le N°1 du Journal du débat public (voir page suivante) par distribution en boîtes aux lettres[3], avant le lancement du débat, à tous les habitants des départements de la Gironde, des Landes, des Pyrénées-Atlantiques et des agglomérations de Tarbes

3 - Pour ces envois, la CPDP a fait appel à un prestataire privé car Médiapost, filiale de La Poste retenue lors du débat LGV Bordeaux-Toulouse, n'avait pas donné satisfaction dans le Sud-Gironde.

et Lourdes (1,06 million d'exemplaires). Suite aux contestations sur cette distribution formulées principalement par des maires du Sud Gironde qui avaient déjà éprouvé des difficultés de réception lors du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, la Commission a fait effectuer un retirage du document et une seconde distribution dans les communes du Sud Gironde, soit 65 000 boîtes aux lettres. Toutefois, les habitants dont les boîtes comportent un autocollant *"Stop Pub"* n'ont pu recevoir ce document. Un envoi nominatif aurait coûté 400 000€ de plus et a donc été exclu ;

- *ainsi que treize études techniques* préliminaires ayant servi de base à RFF dans la rédaction de son dossier, afin que les acteurs puissent les étudier avant de construire leur propre argumentation pour le débat.

2 CD-Rom réunissant le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse et ces études préliminaires ont été édités et diffusés (fin juillet pour le premier, puis fin août pour le second).

Ces informations ont aussi été mises en ligne sur le site Internet du débat public

■ Les quatre numéros du "Journal du débat"

Disponible à l'entrée de toutes les réunions publiques et mis en ligne sur le site de la CPDP, c'est le média de la Commission qui informe du déroulement et de l'actualité du débat. En fin de débat, le journal comptait 5108 abonnés.

Quatre numéros ont été édités. Sur la forme, la CPDP a choisi une présentation en nette rupture avec les documents du Maître d'Ouvrage pour bien souligner qu'elle portait le débat et non le projet. Les visuels et la mise en page du journal ont privilégié une sobriété conforme avec la neutralité de la CPDP et insisté sur la prise de parole et le dialogue, plutôt que sur la problématique ferroviaire.

Tiré à 1,1million d'exemplaires, le premier numéro a été envoyé dans la semaine du 15 août aux grands acteurs et dans la semaine du 28 août à tous les habitants des territoires concernés par le projet, en même temps que la synthèse du dossier. Il présente la Commission, les modalités du débat, les moyens d'information et de participation, le calendrier des premières réunions publiques et un bref descriptif du projet rédigé par RFF. Il comporte aussi une carte-réponse préaffranchie de type T pour demander de la documentation, s'abonner aux publications du débat ou poser une question. 900 demandes de documents ont été adressées par ce moyen (sur 5108 au total), dont 42,70 % émanant de la Gironde, 22,83 % des Pyrénées-Atlantiques et 14,18 % des Landes.

Imprimés chacun à 16 000 exemplaires, les numéros 2 (octobre) et 3 (novembre) ont rendu compte de l'actualité du débat : bilan des réunions, micro-trottoirs à la sortie de chaque réunion, calendrier des prochaines rencontres et coordonnées du Secrétariat général.

Le dernier Journal du débat, tiré en 8 700 exemplaires, a été diffusé en décembre. Distribué à la réunion de synthèse à Bordeaux, il donne une large place à la restitution du débat à travers de nombreuses interviews de personnes ayant participé aux réunions publiques.

■ Les expositions

En accord avec la SNCF, onze gares[4] ont accueilli, durant les quatre mois du débat, des stands d'information comportant quatre panneaux détaillant le projet, deux panneaux relatifs à la participation de la SNCF et trois autres présentant la CPDP.

4 - Bordeaux, Hendaye, Saint-Jean-de-Luz, Biarritz, Bayonne, Dax, Mont-de-Marsan, Morcenx, Biganos Facture, Langon, Arcachon.

Ces mêmes stands ont été disposés dans le hall des mairies une semaine avant la tenue de la réunion dans leurs communes.

Enfin, les locaux de Bayonne ont accueilli l'ensemble des panneaux d'exposition : quatre pour le projet RFF ; deux pour la présentation des enjeux environnementaux ; trois pour la CPDP et deux pour la CNDP.

■ Les annonces presse, l'affichage et le tractage

Un plan d'annonces média a été élaboré sur quatre départements (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Hautes-Pyrénées) : 68 achats d'espace presse ont permis d'informer le public et de l'inviter à chaque réunion, pour un budget de 90 670 €.

Ces annonces et l'information relayée par la presse ont été renforcées par un affichage et un tractage de proximité (500 à 1 200 affiches selon les lieux) et la diffusion de tracts d'information dans les lieux publics et sur les marchés les jours précédant chaque réunion (5 000 à 10 000 tracts).

2 - Inciter le public à participer

La fréquentation élevée du site Internet du débat, le nombre important de questions-réponses, cahiers d'acteur, avis et contributions écrites ont témoigné d'une forte participation au débat.

■ Site Internet : plus de 30 000 visites au 29 décembre 2006

Le site (www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org) a constitué un outil d'un grand intérêt pour informer de manière interactive le public et la presse et sa fréquentation a régulièrement progressé. Au total, 30 749 visites ont été enregistrées et 610 242 dossiers consultés. Le site est consultable jusqu'au 29 décembre 2007 à l'adresse actuelle, puis sans limite de temps sur le site de la CNDP (www.debatpublic.fr).

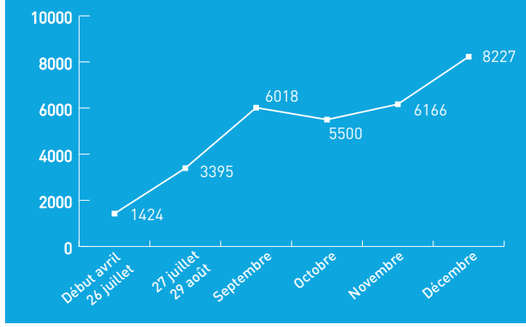
Conçu selon la nomenclature de la CNDP commune à tous les sites Internet des CPDP, il a été construit par étapes. Depuis le début d'avril jusqu'au 26 juillet, date de la décision de la CNDP de lancer le débat, il a été le support d'informations générales (en particulier, présentation de la CPDP et des modalités du débat) et de documents de bibliographie (française, espagnole et européenne) relatifs au transport ferroviaire, notamment au report modal*. Après le 26 juillet, le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse et le calendrier du débat ont été mis en ligne. Ensuite, et tout au long du débat, il a facilité le suivi de l'actualité du débat en diffusant les comptes-rendus et synthèses des réunions, les journaux du débat, les cahiers d'acteurs, les contributions et avis, les documents produits par RFF, y compris les études préalables et études complémentaires conduites pour son compte, les communiqués de presse, les réponses aux questions. Considérant le volume important et la grande diversité de documents, il a été doté d'un moteur de recherche facilitant la navigation et l'accès à l'information. De plus, sur la page d'accueil, un message flash annonçait les réunions de la semaine.

Le dossier du débat et les dossiers d'études préparatoires et d'études complémentaires ont été les plus demandés, suivis de près par les synthèses et verbatim des réunions publiques et par les cahiers d'acteurs.

* voir glossaire p. 95

La CPDP s'est interrogée sur l'opportunité d'organiser des forums interactifs sur le site Internet, avec la présence d'un invité-expert et du Maître d'Ouvrage, et n'a pas retenu cette idée, considérant que les espaces *"Questions-Réponses"*, *"Avis"* et *"Contributions"* du site répondaient à ce souci d'expression et de questionnement de chacun.

Progression de la fréquentation mensuelle du site Internet



35 cahiers d'acteur

Contribution écrite éditée par la Commission selon des règles définies (qualité de la réflexion et de l'apport au débat notamment), le cahier d'acteur est un moyen d'expression privilégié des acteurs du débat (associations, élus, entreprises, particuliers, etc.). Par rapport à une intervention orale en réunion publique, il permet de présenter des opinions sur le projet dans sa totalité et présente l'avantage d'être clair et explicatif, car généralement bien pensé, argumenté et lisible.

La CPDP a publié 35 cahiers d'acteurs (voir annexe p. 82), pour la plupart en novembre/décembre, preuve que les acteurs ont préféré tenir compte du débat et écouter pour prendre à leur tour position.

126 contributions écrites et 95 avis

Nombre d'écrits adressés à la CPDP n'avaient pas vocation à être édités sous forme de cahier d'acteur. La CPDP a choisi de les publier sur son site Internet sous deux rubriques : les contributions et les avis (souvent très brefs).

Une forte mobilisation est à noter sur ce type de participation écrite puisque 126 contributions écrites et 95 avis ont été mis à la disposition des internautes (voir annexe p. 87).

1 218 « questions-réponses »

Très soucieuse du bon fonctionnement du système questions-réponses, fondamental pour la qualité du débat et l'appropriation de ses enjeux par le public, la CPDP a adopté un outil informatique (développé par le prestataire Aléaur) pour automatiser la gestion et le suivi du système, depuis l'enregistrement de la question jusqu'à la validation par la CPDP et la diffusion de la réponse sur le site.

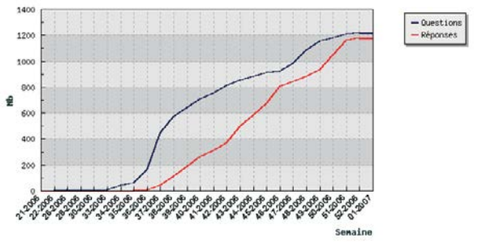
Les questions sont parvenues à la CPDP via les réunions publiques (38,7 %), la carte T jointe aux numéros 1 et 3 du Journal du débat (38 %), le site Internet (16,1 %), le mail (4,8 %), le courrier (2,2 %) et le téléphone (0,1 %).

Dès que la question est enregistrée, son auteur en est informé par accusé de réception. La CPDP attribue un thème à la question et la transmet au service compétent pour y répondre : RFF pour les questions relatives au projet, SNCF pour celles relatives aux services de transport, Direction Régionale de l'Équipement pour celles qui relèvent d'une problématique plus large ou plus politique, ou même encore à la CPDP s'il s'agit du débat lui-même.

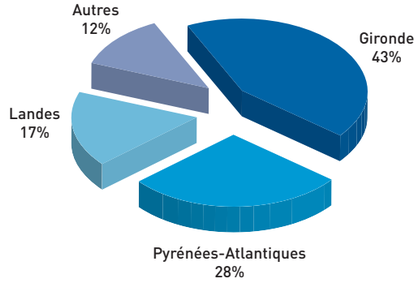
Une fois les réponses rédigées et retournées à la CPDP, celle-ci les valide : sans juger du fond, elle s'assure de la qualité de la réponse et de son adéquation à la question posée. 129 réponses ont ainsi été renvoyées à leur auteur pour compléments.

Une fois validée, la réponse est envoyée à l'auteur de la question et automatiquement insérée sur le site Internet de la CPDP, suivant un classement par thème.

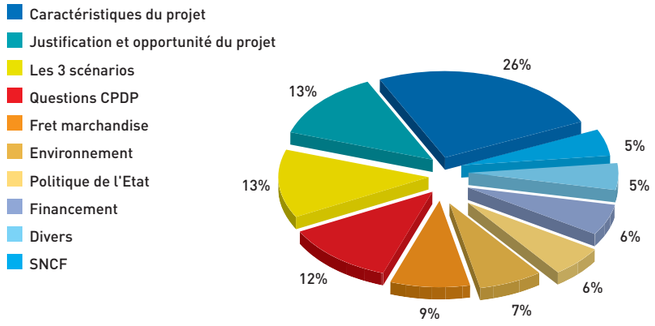
Evolution du nombre de questions et de réponses (chiffres cumulés)



Origine géographique des questions

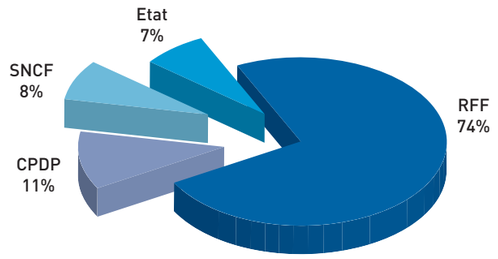


Répartition des questions par thèmes



La CPDP a de plus reçu 11 questions totalement hors sujet qui n'ont fait l'objet d'aucune analyse.

Répartition des questions selon leur destinataire final





II-B. Les réunions publiques

Dans le débat public, les réunions publiques occupent une place privilégiée. Elles sont les lieux de l'écoute et de la confrontation des points de vue. Elles sont aussi les moments où le public peut s'exprimer, poser ses questions, faire part de son incompréhension, de ses inquiétudes. Elles permettent à la CPDP d'entendre les réactions du public et d'intervenir dans le débat pour faire clarifier tel point du projet, ou *"encourager"* RFF à répondre vraiment aux questions posées pour aller le plus loin possible dans l'approfondissement du projet.

Les réunions publiques ont comporté trois réunions de lancement, douze réunions dites thématiques, huit réunions de proximité, une réunion pour le rendu de l'expertise indépendante et une réunion de synthèse à Bordeaux. A ces réunions, il faut ajouter sept réunions d'information organisées à la demande d'organismes institutionnels. Au total, un peu plus de 6 000 personnes ont participé à l'ensemble de ces réunions.

1 - Trois réunions de lancement

Après les conférences de presse du 30 août à Bordeaux et à Bayonne qui ont annoncé le début du débat public, trois réunions publiques de lancement se sont tenues :

- le 7 septembre à Bordeaux (350 participants),
- le 11 septembre à Mont-de-Marsan (350 participants),
- le 12 septembre à Bayonne (450 participants).

A ces occasions, la CPDP :

- a précisé l'objet du débat et souligné qu'il ne saurait (comme affirmé par certains acteurs ou par les médias) se réduire à un débat sur une LGV, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne répondant à des besoins beaucoup plus larges : transport de marchandises d'abord, mais aussi transport de voyageurs tant sur de longues distances, notamment vers l'Espagne, qu'à l'intérieur de l'Aquitaine (TER) ;
- a donné les grandes lignes de la programmation des réunions thématiques et de proximité, volontairement nombreuses pour approfondir tous les aspects du projet et couvrir de façon uniforme les trois départements concernés (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques) ;
- a présenté les conditions dans lesquelles se déroulent les réunions et les prises de paroles des interpellateurs (les acteurs : élus, représentants du monde économique ou associatif invités en tribune) et du

public dans la salle, les prises de parole du public s'appuyant sur des questions préalablement posées par écrit, pratique courante dans les débats.

Ces conditions ont été contestées dès la première réunion de lancement à Bordeaux (7 septembre) par des représentants du Sud-Gironde. De fait, cette pratique était nouvelle pour les participants au précédent débat public (2005) sur la LGV Bordeaux-Toulouse qui y ont vu l'intention de la CPDP de brider l'expression directe et spontanée des citoyens.

Attentive à ces critiques, la CPDP a instauré, dès le 11 septembre à la réunion de Mont-de-Marsan, un système mixte prenant en compte les réactions "à chaud" de la salle après chaque série d'interventions des interpellateurs, puis des questions ou demandes d'intervention transmises par les fiches écrites. La CPDP a explicité les avantages des fiches écrites. Premier avantage : la garantie de réponse puisque toutes les questions formulées sur ces fiches donnent lieu à une réponse écrite, sauvegardée sur le site Internet de la CPDP et adressée par courrier à son auteur. Deuxième avantage : la garantie d'exhaustivité car les réponses écrites sont plus réfléchies et complètent les réponses orales données en réunions. Troisième avantage : l'équité car ce système permet aux personnes les plus discrètes, ou les moins persévérantes pour lever la main, de pouvoir s'exprimer.

Ces trois réunions de lancement ont aussi donné l'occasion :

- au Maître d'Ouvrage, RFF, d'exposer le projet,
- et aux acteurs en tant qu'*"interpellateurs"* ainsi qu'au public via ses questions d'exprimer leurs premières réactions face au projet et leurs attentes vis à vis du débat.

Comme dans toutes les réunions, la documentation a été mise à la disposition du public, en distribution libre en entrée de chaque salle et mission était confiée aux hôtesses d'inciter les participants à prendre l'ensemble de cette documentation.

2 - Douze réunions thématiques

Les douze réunions thématiques, qui se sont déroulées du 14 septembre au 15 novembre dans les trois départements concernés, ont eu pour objet d'approfondir tous les sujets identifiés par les acteurs lors de la préparation du débat. Elles se sont déroulées en deux temps :

- *trois réunions thématiques générales* ont traité les trois principaux sujets liés au projet ferroviaire :
  - ➜ Pour quel développement régional ? (Arcachon 14 septembre)
  - ➜ Quelle contribution à l'amélioration des transports ? (Biarritz 19 septembre)
  - ➜ Quels enjeux environnementaux ? (Dax 20 septembre)
- *neuf réunions thématiques approfondies* sont revenues sur des points particuliers.

Ces réunions (de 19h à 22 h ou 22h 30) ont été organisées selon le même schéma :

- présentation du débat public par le président de la CPDP puis du projet ferroviaire par RFF,
- première série de questions réponses avec le public sur le projet en général,
- organisation de deux tables rondes avec, pour chacune, l'intervention des experts et des interpellateurs puis la prise de parole du public durant un temps volontairement long pour que la durée totale des échanges avec la salle soit au moins aussi importante que celle des interventions en tribune.

Les débats, dont la synthèse est présentée pages 29 à 55, ont mis en évidence que l'aménagement de la ligne actuelle pour améliorer sa capacité et ses performances était considéré comme la priorité, avant le projet ferroviaire lui-même. Certains ont même estimé que le projet devait s'arrêter là et qu'il ne devait pas être envisagé de doublement des voies existantes. Aussi la CPDP a-t-elle demandé à RFF de clarifier ce point essentiel et de rédiger une note complémentaire au dossier du Maître d'Ouvrage intitulée *"Travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne Bordeaux-Irun d'ici 2020"*. Cette note, très appréciée de tous les acteurs du débat, décrit tous les investissements (1 milliard d'euros environ) nécessaires pour rénover la ligne et répondre à la croissance des besoins en trafic d'ici 2020.

3 - Huit réunions de proximité

Elles visaient un double objectif :

- donner l'opportunité à des populations éloignées des lieux des réunions de lancement ou des réunions thématiques de s'informer sur le projet et de participer au débat,
- aborder des sujets plus locaux, comme l'implantation des gares, les nuisances occasionnées aux riverains par la croissance prévisible du transport ferroviaire, ou l'impact local d'une nouvelle ligne.

Ces réunions, qui ont mis en évidence la croissance importante du fret ferroviaire sur la ligne actuelle dans les prochaines années, ont aussi contribué à susciter :

- chez les communes riveraines, une prise de conscience de la nécessité pour RFF d'engager, dès que possible, des études pour l'installation de protections phoniques,
- chez les habitants des agglomérations concernées (côte basque et sortie Sud-Ouest de Bordeaux), une prise de position en faveur du report d'une partie du trafic sur une nouvelle ligne à l'écart des zones d'habitat très dense.

De même, la présentation à Captieux du scénario 3 a provoqué une très vive opposition de la population : ce scénario conduirait à la création éventuelle, sur ce canton, d'un nœud ferroviaire de plusieurs LGV sous forme d'un triangle de 1 à 2 km de côté pour permettre les liaisons Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Mont-de-Marsan-Bayonne, Bayonne-Toulouse.

4 - Le rendu d'expertise le 5 décembre à Dax

Les deux bureaux d'études suisses, SMA et Prog*Trans*, mandatés par la CNDP pour effectuer deux expertises indépendantes (voir page 57), ont rendu leurs conclusions lors d'une réunion publique à Dax à laquelle participaient 170 personnes. Ces expertises portaient sur les prévisions de trafic fret d'ici 2020 d'une part, sur les capacités de la ligne actuelle d'autre part. Une synthèse de la réunion ainsi que le diaporama des présentations ont été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP dès le lendemain. Une note rassemblant les conclusions ainsi que la note technique détaillée ont été mises en ligne sur le site quelques jours plus tard.

5 - La réunion de synthèse le 19 décembre à Bordeaux

En fin de débat public, la réunion de synthèse est de nature très différente des autres. Elle permet aux acteurs principaux du débat, notamment ceux qui ont rédigé un cahier d'acteur, d'exprimer un résumé de leur position.

La séance a été ouverte par Alain Juppé, maire de Bordeaux. Après un bilan quantitatif du débat par le président de la CPDP montrant une participation très active et nombreuse du public et des acteurs du monde politique, économique, socio-professionnel et associatif, puis une synthèse par RFF de ce que le Maître d'Ouvrage a entendu tout au long du débat et en a retenu, trois séries de huit ou neuf acteurs ont exposé leur position sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Ces exposés ont enrichi la présentation des arguments (sur l'opportunité du projet, les différentes options et les conditions de leur réalisation) qui est décrite au chapitre suivant. Dans leur ensemble, les acteurs ont considéré que le débat avait bien eu lieu, qu'il était de qualité et qu'ils y avaient participé avec intérêt en approuvant la conduite du débat menée par la CPDP. Plusieurs ont souhaité être associés aux phases suivantes du projet au titre de la concertation, et ont souhaité la participation de la CNDP, comme garante du processus de concertation. Ce dernier point a également été demandé par RFF dans son exposé.

La réunion s'est terminée par un exposé du président de la CPDP, résumant en dix points les sujets principaux apparus au cours du débat et les positions exprimées. Ces derniers sont exposés dans le présent compte-rendu.

Il faut signaler que cette dernière réunion publique a été perturbée par deux cents personnes environ, venues du Sud Gironde, qui avaient décidé de crier et de siffler à chaque intervention d'un acteur en faveur du scénario 3. Ces protestations, dont on peut comprendre les motifs, étaient totalement déplacées dans le cadre d'une réunion de synthèse.

6 - Sept réunions d'information

Sept réunions d'information ont été organisées à l'initiative, et sous la responsabilité, d'organismes officiels pour nourrir leur réflexion, voire leur prise de position : Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine, CCI de Bayonne Pays Basque, Commission *"Infrastructures"* de la CCI de Bordeaux, Fédération des syndicats des Grands Vins de Bordeaux, Association des Maires de Gironde, Commission *"Infrastructures et Transports - Intermodalité"* du Conseil régional d'Aquitaine, Conseil de Développement et des Elus du Pays Basque.

(Voir tableau en annexe p. 80 : Calendrier des réunions)



II-C. Les thèmes du débat

1 - Le débat sur le débat

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est intervenu après deux débats organisés en application de la loi du 27 février 2002 et qui, selon la perception de la CPDP, ont pour le moins suscité chez certains acteurs une grande suspicion sur l'utilité même de débattre publiquement de ces projets :

- le débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux, considéré par plusieurs acteurs aquitains comme tronqué par une décision du CIADT de décembre 2003, prise avant la fin du débat public et jugée par conséquent prématurée voire méprisante ;
- le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Toulouse qui, pour certains, ne serait pas parvenu à purger plusieurs interrogations quant à l'opportunité du projet et à son insertion territoriale dans un secteur géographique directement concerné par un des scénarios présentés par RFF dans le cadre du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Au questionnement sur le "pourquoi d'un projet", qui permet aux participants de se positionner sur son opportunité, s'ajoute un autre type de questionnement, tout aussi fondamental : "Pourquoi ce débat ?" Plusieurs interrogations ont ainsi émergé tout au long du débat public.

Ce troisième débat public était-il opportun ?

De l'avis de nombreux participants débattre des projets ferroviaires est toujours opportun… À condition cependant que les scénarios mis au débat soient équitablement traités, en particulier par le Maître d'Ouvrage. Or, à tort ou à raison, de nombreux participants ont soupçonné RFF de privilégier une variante particulière. Ce doute quant à l'impartialité de RFF a été permanent tout au long du débat.

S'est-il déroulé au bon moment ?

« Pas du tout, car les échéances électorales de 2007 vont nécessairement entacher le débat public », déclarèrent certains avant la première réunion de lancement à Bordeaux le 7 septembre. *« Au contraire »*, rétorquèrent d'autres : *« il est essentiel que les futurs candidats se positionnent clairement sur ce projet ferroviaire, avant les élections. »*

« Trop en amont, car l'imprécision des tracés mis au débat nuit à l'appréciation objective de leurs incidences », estimèrent d'autres encore. *« Trop en aval »*, affirmèrent leurs détracteurs, *« car c'est de politique des transports en général qu'il convient de discuter, avant de choisir un mode ou un autre. »*

L'objet du débat était-il le bon ?

Pour ces derniers, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne n'aurait dû constituer qu'un volet d'un débat beaucoup plus vaste qui aurait porté sur les transports et l'aménagement du territoire dans son ensemble. Comme ils l'ont exposé lors de plusieurs réunions publiques, beaucoup d'autres projets d'infrastructures lourdes, non soumis à un tel débat, interfèrent avec le ferroviaire et impactent les conditions futures d'un acheminement des personnes et des biens à travers l'Aquitaine : élargissement de l'autoroute A63 sur les côtes basque et landaise, projet d'autoroute A65 entre Pau et Langon, projet de route transnavarraise entre Pampelune et Salies-de-Béarn, aménagement de la vallée d'Aspe.

En outre, l'accroissement des flux trouve sa source dans un ensemble de politiques économiques dont il serait souhaitable de débattre mais qui, de l'avis de ces acteurs, ne font apparemment pas l'objet du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, limité au seul flux transférable sur le rail, le long d'un itinéraire précis. Quitte à parler de ferroviaire, il fallait, de leur point de vue, tenir un débat public général sur le ferroviaire en Aquitaine, traitant simultanément des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, plutôt que deux débats publics à un an d'intervalle alors même qu'une partie commune aux deux projets est envisagée dans certains scénarios.

Enfin, estimèrent-ils, si le prolongement vers le Sud a bien été abordé (le "Y Basque" du PEIT* espagnol), le prolongement vers le Nord aurait dû être soumis à un examen approfondi, puisque certains acteurs majeurs de l'Aquitaine (grandes collectivités) lient la forme de leur participation financière au projet ferroviaire LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux au choix définitif des variantes des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne…

La CPDP n'a pas ignoré ces sujets. Quand elle en a eu l'opportunité, elle a incité les acteurs territoriaux à les aborder dans l'enceinte même des réunions publiques. Aller au-delà est apparu très difficile car la saisine de la CNDP, préalable à ce débat public, portait précisément sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Insérant son action dans un processus réglementaire, la CPDP ne pouvait guère s'en éloigner.

Les moyens mis à l'actif du débat public furent-ils suffisants ?

Cette question soulève deux interrogations : l'une sur l'information, l'autre sur la *"désinformation"*.

- Peut-on considérer suffisantes l'information et la sensibilisation des citoyens, quand certains s'estiment peu informés, voire pas du tout, et n'ont pas manqué de protester contre ce qu'ils considèrent être une lacune dans la distribution des documents préalables à la tenue du débat public (voir page 20) ?

  Dans les secteurs géographiques où les acteurs territoriaux ont déploré une information insuffisante, la CPDP a accordé des moyens supplémentaires : nouvelle distribution de documents, tenue de réunions publiques. Ces dispositifs, pourtant conformes aux moyens mis en œuvre dans tous les débats organisés sous l'autorité de la CNDP, n'auront cependant guère permis de convaincre, ni les incrédules, ni les tacticiens, de la bonne foi de la CPDP. Ces derniers, très minoritaires, pariaient en effet que leurs griefs justifieraient un report de la fin du débat public, pour empiéter sur le début de la campagne des élections présidentielles du printemps 2007 et freiner la prise de décision. Saisie sur cette demande de prolongation du débat public, la CNDP n'y a pas donné suite, considérant qu'un délai supplémentaire ne serait pas de nature à apporter de nouveaux éléments.

- Tout processus d'information général révèle des défaillances, mais il ne s'agissait pas que de cela. Certains acteurs voulurent y trouver la preuve d'une volonté délibérée de limiter l'expression du public, ou de l'induire en erreur. D'ailleurs, affirmèrent-ils, certains chiffres portant notamment sur le nombre de circulations actuelles sur le réseau ferroviaire existant sont faux et il suffit, pour s'en assurer, d'interroger l'indicateur vocal de la SNCF. Comment, dans ces conditions, accorder foi aux prévisions annoncées par RFF, qui font notamment apparaître la saturation à brève échéance du réseau existant ? Il est vrai que ces chiffres ont pu varier d'un document à l'autre, ce qui est proprement surprenant et, en tout cas, peu propice à rehausser à leurs yeux l'objectivité du Maître d'Ouvrage, au point que certains ont cru y déceler une tentative de manipulation.

Pour éclairer le débat public sur la question des fréquentations actuelles du réseau existant et des réserves de capacité, la CPDP a demandé à RFF de rédiger deux notes complémentaires au dossier du débat : *"Analyse la capacité de la ligne existante Bordeaux-Irun"* et *"Analyse de la capacité de la ligne existante entre Bordeaux et Langon"*. Les notes furent disponibles mi-novembre. Malheureusement, le nombre de trains de voyageurs entre Bayonne et Hendaye inscrit par RFF était celui du Sud de Bayonne, incluant ceux vers Pau et vers Saint Jean Pied de Port. RFF a aussitôt été accusé de vouloir grossir les chiffres et une polémique a été relayée par les médias. Aussi, la CPDP a-t-elle demandé solennellement à RFF, le 5 décembre à Dax, de reprendre tout le détail du trafic pour supprimer toute confusion. La note a été disponible le 12 décembre. Tout a été clarifié, mais trop tardivement, dans le débat.

Pour les prévisions de trafic et les limites de capacité des lignes actuelles, la CPDP a proposé à la CNDP d'accéder à la demande de plusieurs acteurs de disposer d'une expertise complémentaire indépendante. Les résultats de cette expertise ont fait l'objet d'une réunion publique particulière le 5 décembre à Dax (voir page 57).

Alors, à quoi sert ce débat public ?

Au vu de ce qui précède, les décisions ne seraient-elles pas déjà prises ? Et sinon, l'avis des citoyens sera-t-il pris en considération ? C'est bien, en définitive, tout l'enjeu du processus participatif établi par la loi de démocratie de proximité.

Débattre collectivement des conditions qui permettent la prise de décisions ne signifie pas que le débat public doit se substituer à ceux qui ont la charge de ces décisions. En ce sens, démocratie participative et démocratie représentative ne s'opposent pas mais se complètent. Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne relevait de la première. Chacune de ses 25 réunions publiques aura mis en évidence la qualité des échanges entre *"simples citoyens"*, représentants socio-économiques et associatifs, et *"petits ou grands élus"*, apportant la démonstration d'un dialogue souhaitable, possible et nécessaire entre citoyens *"partisans du participatif"* et élus *"mandatés représentatifs"*.

Utile, et même souhaitable, possible et nécessaire, le *"débat sur le débat"* a confirmé que si le dispositif retenu pour la tenue de ce débat est perfectible, c'est à l'ensemble des acteurs territoriaux qui l'ont animé qu'il revient de le poursuivre, l'étendre et le généraliser sur les sujets de leur choix. La CPDP l'a entendu et le répète : *"le débat public, c'est le débat du public"*.

Le "débat sur le débat" s'est donc clos, de manière prévisible et naturelle, avec l'extinction des lumières de la réunion de synthèse du 19 décembre à Bordeaux. Mais cette fin est provisoire. Quelle qu'en soit la forme, il est certain que le débat entre acteurs territoriaux se poursuivra sur un sujet qui les implique tous : celui de l'aménagement du territoire, des transports et de l'environnement.

** voir glossaire p. 95*

2 - La thématique du transport dans le débat public

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne proposé par RFF consiste à réaliser deux voies nouvelles tout au long de cet itinéraire selon trois scénarios :

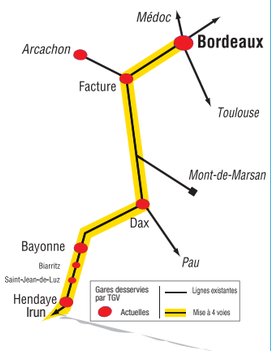
- selon le scénario 1 de RFF, ces deux voies nouvelles sont accolées aux deux voies existantes ;
- selon le scénario 2, après une sortie de l'agglomération bordelaise par la ligne existante (au Sud-Ouest) portée de deux à quatre voies, le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle à grande vitesse dont le couloir de passage (10 km de large à cette étape de définition du projet) suit le tracé de l'autoroute A63 et de la N10. Au Sud de Dax, cette option du projet (comme le scénario 3) prévoit la construction d'une ligne mixte, circulable par les TGV à 220 km/h et par les trains de fret internationaux ;
- le scénario 3 consiste à sortir de Bordeaux par le Sud-Est et la ligne actuelle de Toulouse (portée de deux à trois voies) puis à construire une ligne nouvelle à grande vitesse contournant le Parc naturel régional des Landes de Gascogne par l'Est, passant à proximité de Mont-de-Marsan puis de Dax pour rejoindre le même couloir de passage que le scénario 2 pour la traversée du Pays Basque en arrière de la zone côtière par une ligne mixte. Le scénario 3 prévoit un tronc commun de la nouvelle infrastructure avec la LGV Bordeaux-Toulouse, de Bordeaux jusqu'à la hauteur de Langon ou de Captieux.

Le débat sur le projet s'est déployé sur une large part de la région Aquitaine, en Gironde, dans les Landes et dans les Pyrénées-Atlantiques. Si certaines thématiques transversales sont revenues de façon récurrente, le déroulement du débat et le positionnement des acteurs ont été différents selon les zones géographiques : entre Dax et la frontière espagnole, entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes (scénario 3), entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante (scénario 1).

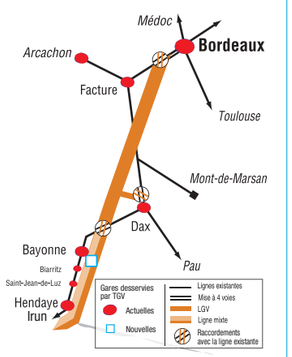
Les thématiques transversales

Plusieurs thèmes de discussions ont traversé les frontières entre territoires, et souvent les clivages partisans, pour revenir de façon récurrente dans le débat.

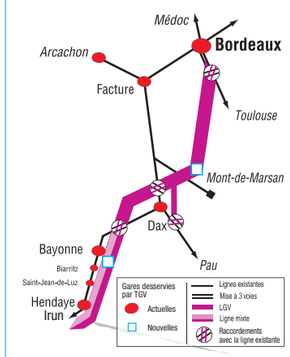
Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3



Priorité au chemin de fer pour résoudre les problèmes de transport

Le débat a fait apparaître un large accord sur la priorité à donner au chemin de fer, en particulier pour répondre au défi du *"mur de camions"* et offrir une alternative crédible à la voiture pour les déplacements de personnes. De ce point de vue, un large accord s'est exprimé sur les ambitions affichées par la Région Aquitaine pour la modernisation et le renforcement des dessertes TER.

Pour certains acteurs, économiques en particulier, cette priorité conduit à une approbation de l'opportunité du projet, jugé nécessaire pour développer les capacités d'acheminements ferroviaires. D'autres acteurs, d'origine plutôt associative, sont plus circonspects sur l'absolue nécessité de disposer de deux voies supplémentaires. Ils mettent l'accent sur la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente des transports favorisant le report modal* et sur la maîtrise de la demande de mobilité des biens et des personnes. Ils insistent aussi sur l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes et entendent limiter les investissements lourds au strict indispensable.

Dans leur ensemble, les acteurs ont insisté sur la nécessité d'engager rapidement les travaux (déjà prévus par RFF) de modernisation de la ligne existante avant 2020. Tous les intervenants se sont exprimés en faveur de la réalisation immédiate d'une politique de report modal* du fret et du trafic voyageurs de la route (et de l'aérien) vers le chemin de fer.

Les incertitudes d'évolution du transport ferroviaire de marchandises

Seconde thématique récurrente : l'incertitude sur les évolutions futures. Dans sa présentation, RFF a indiqué que ses perspectives d'évolution du trafic résultaient autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur des chemins de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier en matière de fret. Chacun a pu se rendre compte des incertitudes importantes qui demeurent.

Le service d'autoroute ferroviaire* par exemple doit, selon les projections de RFF, apporter environ la moitié du trafic fret du projet. Or, le retour d'expérience d'un tel service est faible. En France, il s'appuie sur le seul service expérimental initié en 2003 entre Aiton en Savoie, et Orbassano dans la banlieue de Turin. Ce service expérimental semble avoir validé l'opérationnalité technique du système Modalhor et la capacité de certains opérateurs à organiser l'acheminement de semi-remorques non-accompagnées (sans chauffeur). En revanche, fonctionnant sur de très faibles fréquences et limité pour l'essentiel aux remorques-citernes en raison du gabarit des tunnels, il ne renseigne guère sur la faisabilité économique d'une telle offre. En Europe, le retour d'expérience porte sur des services aux caractéristiques différentes : uniquement des poids lourds entiers (tracteur + semi-remorque) accompagnés de leur conducteur dans la traversée des Alpes, en Suisse et en Autriche par exemple.

De même, le recul est insuffisant (depuis avril 2006) pour apprécier la capacité des opérateurs concurrents de la SNCF à proposer des offres compétitives par rapport au transport routier. Quant à la SNCF, elle est engagée dans un plan de restructuration de son activité fret qui tarde à produire ses effets positifs (elle a perdu ou abandonné presque un quart de ses trafics entre 2003 et 2006 sans parvenir à équilibrer les comptes de son activité fret). Ses performances potentielles à plus long terme sont encore peu assurées. Ces fortes incertitudes liées au transport ferroviaire de marchandises s'ajoutent aux incertitudes plus globales liées aux perspectives économiques ou aux questions énergétiques et climatiques.

Ce contexte d'importante incertitude a, bien sûr, suscité des interrogations sur la probabilité d'occurrence des perspectives annoncées par RFF. Ce point a été l'un des thèmes de l'expertise indépendante diligentée par la CNDP à la demande de plusieurs acteurs (voir page 57). Le bureau d'expertise suisse consulté a globalement conclu au caractère plausible des perspectives annoncées par RFF en notant cependant un

** voir glossaire p. 95*

relatif optimisme quant à l'horizon de réalisation de ces trafics et au volume de trafic captable par les services d'autoroutes ferroviaires*.

Dans ce contexte d'incertitude, la demande d'une démarche plus pragmatique a été exprimée. Pour les acteurs associatifs soucieux d'éviter la construction de nouvelles infrastructures de transport, cette démarche pragmatique consiste à orienter le projet dans le sens d'un programme progressif et adaptable d'investissements plutôt que d'un projet *"clé en main"* peu modulable et peu phasable. Pour d'autres, la gestion de ces incertitudes renvoie uniquement au processus progressif de décision dans lequel le projet est engagé : aujourd'hui, il ne s'agit *"que de décider d'engager des études approfondies du projet"* selon l'équipe de RFF, la décision n'intervenant que plus tard avec la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et la décision gouvernementale d'engager les travaux.

Pour RFF, les incertitudes relatives au transport ferroviaire de marchandises semblent devoir être en partie levées à court terme. D'ici peu, des expériences d'autoroutes ferroviaires* auront été lancées (à partir de 2007 entre Bettembourg-Perpignan par exemple) dont on peut attendre des enseignements sur le niveau d'efficience de services de ce type. Selon RFF, on devrait aussi, dans le même délai, mieux mesurer les effets de l'ouverture à la concurrence sur la compétitivité du fret ferroviaire. De même à cet horizon, la question de la capacité de la SNCF à retrouver une pertinence économique sur cette activité sera résolue, dans un sens ou dans l'autre.

La probabilité de voir se réduire à brève échéance les incertitudes pesant sur le dossier soumis au débat public amène plusieurs acteurs à la conclusion qu'une part importante du choix ne pourra être opérée qu'au moment où le contexte du projet pourra être mieux saisi. La question se pose alors de la possibilité d'intervention de la population sur ce dossier au moment où l'information disponible permettra de raisonner ces choix.

Un troisième aspect de l'incertitude des perspectives de trafic tient à la suspicion de voir RFF *"gonfler les chiffres"* pour justifier le projet. Le débat n'a pas permis de lever cette suspicion présente dès le début et qui s'est renforcée au fil des semaines. De fait, une part importante du débat a tourné autour de la crédibilité de RFF. Par-delà cet élément, il est intéressant de noter que la même *"mouvance critique"* vis-à-vis de RFF a revendiqué des objectifs plus ambitieux en matière de report modal*.

La cohérence des projets espagnols et français

Dans son exposé à la réunion de lancement du débat et dans son rapport remis à la Commission européenne, le coordinateur européen pour les connexions avec la péninsule ibérique a insisté sur la nécessaire cohérence des projets de part et d'autre de la frontière.

De fait, les projets espagnols ont pris une part importante dans le débat. Ils consistent à réaliser un ensemble de lignes ferroviaires nouvelles aux normes européennes, en particulier d'ici 2013 le *" Y basque"*, infrastructure *"mixte"* (pour les trains de voyageurs jusqu'à 220 km/h et pour les trains de marchandises) entre d'une part au Sud, Vitoria et Bilbao et, d'autre part, la frontière française. Le PEIT* prévoit aussi la mise à l'écartement européen UIC* du réseau espagnol d'ici 2020. Ce programme est l'une des principales justifications du projet avancée par RFF puisqu'il implique la suppression de l'obstacle constitué par la différence d'écartement des rails entre les deux pays. De ce fait, à la lumière du volontarisme affiché par les autorités de Madrid et le gouvernement autonome basque, le rythme de réalisation de ce programme a été souvent interrogé durant le débat. L'incidence de tout retard du *"Y basque"*, puis de la mise à écartement européen du réseau espagnol, sur l'évolution du trafic circulant par l'itinéraire Bordeaux-Espagne a été soulignée.

Autre point de cohérence entre les projets espagnols et français, la répartition des différents types de trafic entre les itinéraires existants et les itinéraires nouveaux a également été discutée. RFF a indiqué que la

** voir glossaire p. 95*

ligne éventuellement construite du côté français serait surtout dédiée aux convois de fret. Au contraire, le responsable du ministère des transports espagnol a précisé, lors de la réunion le 7 septembre à Bordeaux, qu'au Sud de la Bidassoa, la ligne nouvelle serait principalement dédiée au transport de voyageurs, la circulation du fret se faisant à terme plutôt sur la ligne existante. La question de la connexion des infrastructures nouvelles et existantes a donc été posée. Elle n'est ignorée ni de RFF, ni de son homologue espagnol l'ADIF, ni du GEIE* Dax-Vitoria en charge du projet. Cet aspect devra cependant faire l'objet de toute l'attention nécessaire.

Enfin, le choix d'une vitesse de référence modérée (220 km/h) pour la traversée du Pays Basque, en particulier pour le *"Y basque"*, a alimenté les questionnements sur l'intérêt d'un aménagement à très haute vitesse sur la partie girondine et landaise.

Articuler le projet d'infrastructure sur une politique des transports cohérente

L'articulation du projet ferroviaire avec une politique de transport plus globale est un autre thème transversal du débat. Une majorité d'acteurs a en effet estimé utile, voire indispensable, de renforcer le volontarisme affiché sur le transfert modal à travers le projet, par des mesures pour mieux maîtriser le trafic routier. Il s'agit pour certains acteurs de garantir le succès du projet, malgré les assurances des Services de l'Etat selon lesquelles la réalisation des prévisions de RFF n'implique pas d'infléchissement de la politique actuelle des transports. Pour les acteurs de sensibilité écologique, l'enjeu est clairement d'aller au-delà des ambitions, jugées insuffisantes, affichées par RFF pour le report modal*.

La question-clé, souvent évoquée, porte sur les mesures incitatives, voire coercitives, qui pourraient rendre effectif le transfert du trafic de la route vers le rail et assurer le succès du projet. Parmi les différentes suggestions, suite notamment aux propositions élaborées au plan national par la fédération environnementaliste France Nature Environnement, la création d'une éco-taxe sur le modèle de la RPLP (Redevance Poids Lourds sur les Prestations) suisse apparaît comme emblématique. La mise sous péage décidée du tronçon autoroutier de la N10, actuellement gratuit, dans la traversée des Landes, l'éventualité d'appliquer la surtaxe autorisée dans le cadre de la récente directive eurovignette pour la traversée des zones sensibles ont été présentées comme autant de pas à réaliser dans cette direction.

D'autres types de mesures ont été évoqués de façon plus épisodique, telle la limitation, ou le contingentement, du nombre de poids lourds autorisés en transit. L'enjeu des mesures destinées à confiner le trafic routier de transit sur les grands axes pour mieux en contrôler les nuisances et les rétributions a aussi été souligné.

Outre les mesures de taxation, c'est sur la cohérence des investissements en infrastructure que s'est concentré le débat. La plupart des acteurs associatifs ont souligné la contradiction, selon eux, à proposer un projet ferroviaire ambitieux tout en continuant des investissements routiers. Les liaisons autoroutières Nord-Sud en Aquitaine vont en effet bénéficier de l'élargissement de la rocade bordelaise et de l'A63 dans la traversée du Pays Basque, de la construction de l'autoroute A65 entre Langon et Pau, de la mise aux caractéristiques autoroutières de la N10 dans la traversée des Landes (même si la mise sous péage accompagnant cet aménagement atténue les critiques émises) et, à plus long terme, de la création d'un contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise qui a été décidé par le CIADT* de 2003 et a connu une phase de *"concertation"* très agitée en 2006. L'ensemble de ces investissements est jugé, par les uns, totalement contradictoire avec la volonté affichée d'un développement du transport ferroviaire et, par les autres, comme une nécessité, même avec le projet ferroviaire, pour éviter la paralysie totale du réseau routier.

On peut encore classer parmi les thèmes transversaux le constat que le scénario 2 n'a suscité aucune contribution dans le débat. Aucun acteur ne s'est prononcé en sa faveur ni ne s'est positionné en opposition

** voir glossaire p. 95*

à cette option, objet de très peu de questions. Le débat, parmi les trois propositions soumises par RFF, n'a abordé que les scénarios 1 et 3.

Toutes les autres thématiques ont été abordées selon des modalités, dans des contextes et avec des argumentations très différentes selon les trois espaces de débat identifiés. On peut donc souligner que, malgré une présentation des trois scénarios comme des ensembles cohérents dans le dossier du Maître d'Ouvrage, le débat a nettement différencié la problématique Dax-frontière espagnole de la problématique Bordeaux-Dax.

■ Entre Dax et la frontière espagnole

Entre Dax et Hendaye, le débat a surtout porté sur l'opportunité du projet.

C'est ici que s'est exprimée dès le départ la seule opposition continue à un projet ferroviaire, à travers des arguments tendant à démontrer que les deux voies existantes suffisent pour absorber le trafic escompté. Cette opposition émanait d'une coordination locale d'associations de défense de l'environnement et de plusieurs élus locaux.

Ses arguments ont beaucoup consisté à remettre en cause les perspectives de nombre de trains présentées par RFF, avec l'idée sous-jacente de chiffres artificiellement gonflés pour mieux justifier le projet. Le manque de clarté des informations données par RFF sur les tonnages actuels de marchandises franchissant la frontière en train puis sur le nombre de trains circulant actuellement entre Bayonne et Hendaye a entretenu des polémiques sur ces deux points de détail (puisqu'ils n'influencent pas les projections 2020 de RFF). La poursuite de ces polémiques a renforcé la suspicion d'une manipulation des chiffres par RFF. Pour éclairer le débat, la CPDP a obtenu de RFF des notes complémentaires détaillant la capacité des lignes existantes et le trafic actuel fret et voyageurs.

Concernant le fret, la remise en cause des perspectives de trafic attendu en 2020 a visé la pertinence de la croissance annoncée des flux ferroviaires alors même que la dynamique actuelle du trafic traité par le fer semble plutôt atone. Plus généralement, la faible capacité des opérateurs ferroviaires à proposer des offres suffisamment compétitives pour atteindre les prévisions de croissance du trafic énoncées par RFF a été soulignée. Certains ont développé l'idée d'attendre une concrétisation de la compétitivité retrouvée du ferroviaire avant de lancer un projet ambitieux.

La remise en cause du nombre de trains annoncé pour 2020 s'est aussi déployée autour d'un argumentaire plus technique visant un allongement des trains et une augmentation de leur emport moyen pour en limiter le nombre. Dans ce cadre, l'objectif de RFF de passer d'un emport moyen de 300 tonnes environ par train actuellement à 418 tonnes en 2020 a été jugé insuffisant par ces acteurs. Le même point a d'ailleurs suscité une interrogation de la part des experts indépendants commandités par la CNDP.

Cette défiance à propos de l'opportunité du projet s'est aussi appuyée sur la dénonciation d'un mode de production et de consommation multipliant les flux de marchandises. Le thème du maintien des activités fret en Pays Basque face au risque de les voir se déplacer à Vitoria voire dans la région de Madrid a aussi été développé. Enfin, et d'une manière qui peut paraître paradoxale, les conséquences du projet ferroviaire sur le trafic routier de marchandises sont jugées comme insuffisantes puisque le nombre quotidien de poids lourds à la frontière passerait de 8 500 en moyenne aujourd'hui à 12 000 en 2020 avec le projet, selon RFF.

Enfin, des solutions présentées comme alternatives au projet ferroviaire ont été mises en avant : développement des *"autoroutes de la mer"**, réhabilitation (thème souvent repris aussi dans la région de Pau) de la ligne Pau-Canfranc.

** voir glossaire p. 95*

Concernant les voyageurs, outre la dénonciation du *"mythe de la vitesse"*, l'argument de l'inadéquation d'une desserte TER dense par rapport aux besoins de déplacements régionaux a été avancé.

Parmi ceux qui soutiennent, admettent ou se résignent à la nécessité d'un projet ferroviaire, il faut souligner le consensus pour refuser la solution d'une mise à quatre voies de la ligne actuelle au Sud de Bayonne. En partant de la frontière vers le Nord, toutes les prises de position ou propositions ont avancé le principe des scénarios 2 et 3 de RFF d'une ligne nouvelle construite dans l'arrière pays. Puis, à partir d'Ustaritz où une première proposition place un raccordement vers Bayonne et la ligne actuelle, on voit ce consensus s'effriter pour épouser, à l'approche de Dax, les contours de l'opposition entre partisans du scénario 3 par l'Est des Landes et partisans du scénario 1 d'un aménagement le long de la ligne actuelle.

Les arguments développés au Pays Basque en faveur du projet reposent d'une part sur la nécessité d'apporter une réponse à la question du *"mur de camions"*. Le mode ferroviaire est unanimement reconnu comme l'un des éléments de cette solution, à côté du cabotage maritime. On retrouve chez certains la préoccupation de maîtriser la croissance de la demande de transport. Beaucoup plus largement partagée, l'idée qu'une politique des transports globale et cohérente doit venir appuyer la réalisation d'un tel projet a été reprise par de nombreux acteurs de tous horizons.

Les renforcements de capacité prévus sur les réseaux routiers et autoroutiers ont été discutés en partie de manière spécifique au Pays Basque, compte tenu du contexte local : le projet de *"transnavarraise"* a parfois été dénoncé comme la création d'un nouvel itinéraire de transit totalement contradictoire avec l'ambition ferroviaire affichée alors qu'il est défendu par d'autres comme porteur d'enjeux strictement locaux. Par ailleurs, les solutions alternatives avancées (autoroutes de la mer* et Pau-Canfranc) ont été soutenues mais, dans cette optique, jugées insuffisantes pour pouvoir être substituées au projet.

L'argumentaire plus spécifique au Pays Basque en faveur du projet insiste sur les bénéfices à retirer d'une desserte à grande vitesse pour les voyageurs, ou plus exactement sur le handicap que constituent les conditions actuelles de desserte du Pays Basque : les temps de parcours ferroviaires actuels vers Bordeaux et vers Paris obéreraient d'autant plus le développement économique de ce territoire que les accès routiers sont, eux aussi, ressentis comme mauvais. Ces prises de position, émanant en partie des milieux économiques, insistent donc sur la nécessité *"d'une ligne à grande vitesse"* entre Bordeaux et l'Espagne et s'orientent vers le scénario 3 présenté par RFF.

On trouve aussi, en faveur de la construction d'une nouvelle ligne traversant le Pays Basque par le moyen pays, l'argument des nuisances occasionnées par la ligne existante. S'insinuant dans un tissu désormais presque complètement urbanisé, cette ligne occasionne déjà des nuisances sonores conséquentes à de très nombreux riverains. La construction d'une ligne nouvelle est vue comme l'opportunité de délester l'itinéraire historique de la plus grande partie de son trafic, de la partie la plus bruyante aussi : les trains de fret. Cela rejoint la demande de la Communauté de communes de Dax que la ligne mixte puisse contourner la ville et remonter jusqu'au Nord de Dax.

En revanche, même parmi ces acteurs favorables au projet, les positions quant à l'opportunité d'une gare nouvelle, située sur la ligne nouvelle dans l'arrière-pays, sont moins partagées et parfois beaucoup plus prudentes : la simple réservation d'une telle possibilité est souvent jugée suffisante. En ce sens, c'est essentiellement ses fonctionnalités en matière de fret qui justifient la traversée du Pays Basque par une ligne nouvelle.

Un autre point souvent abordé au Pays Basque concerne le rôle des zones logistiques existantes, notamment la zone de fret de Mouguerre. Aux opposants qui dénoncent un abandon de ces activités, les acteurs soutenant le projet répondent en réclamant le raccordement de la plate-forme de Mouguerre au nouvel aménagement. Ils estiment aussi que l'activité fret d'Hendaye pourra se maintenir grâce au trafic non pas de transit, mais provenant ou à destination d'Euskadi.

** voir glossaire p. 95*

La prise de position du Conseil de Développement et du Conseil des Elus du Pays Basque insiste aussi sur l'importance des enjeux liés à la mobilité locale. Le projet ferroviaire, s'il déleste la ligne actuelle d'une grande partie de son trafic fret permettra de développer des services ferroviaires de proximité que chacun conçoit à l'échelle transfrontalière.

Enfin, il faut souligner l'unanimité à réclamer un aménagement qui *"respecte la qualité environnementale et la qualité de vie des habitants du Pays Basque"*. Dans cet esprit, les solutions en tunnel sont plébiscitées, surtout au Sud d'une ligne Bayonne-Ustaritz.

■ Entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes (scénario 3)

Entre Bordeaux et Dax, la solution par l'Est des Landes (scénario 3) a semblé être l'objet d'une large convergence des milieux politiques et économiques. Dans les Landes d'abord, l'intérêt de desservir Mont-de-Marsan a, semble-t-il, été partagé par tous les élus, sauf le maire de Dax, et les chambres consulaires. À l'échelle de l'Aquitaine, cette solution a été défendue publiquement pendant le débat par l'exécutif régional, au moins le Président et le Vice-Président chargé des transports, mais aussi par les CCI et la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI). Enfin, cette solution a semblé tout au long du débat recueillir l'assentiment de l'équipe projet de RFF.

Les prises de positions officielles de certains de ces organismes ont parfois confirmé sans nuance cet engagement (Conseil général des Landes, CCI, CRCI). D'autres assemblées ont en revanche adopté des délibérations plus ouvertes, affirmant l'opportunité du projet et une préférence pour le scénario 3 en lien avec la LGV Bordeaux-Toulouse (Conseil Economique et Social Régional). Certaines assemblées enfin n'ont pas délibéré à la date de fin du débat (Conseil général de Gironde, Conseil régional d'Aquitaine).

Quoi qu'il en soit, cette convergence résulte aussi pour partie des interférences entre le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne et celui de LGV Bordeaux-Toulouse à propos duquel la décision de RFF a laissé en attente le choix relatif à la section entre Bordeaux et Agen. Elle n'est pas non plus insensible aux négociations en cours concernant le financement du projet Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux pour lequel la Région Aquitaine essaye d'obtenir le concours financier de la Région Midi-Pyrénées.

Les acteurs s'exprimant en faveur du scénario 3 insistent d'abord sur l'intérêt que devrait retirer l'Aquitaine d'une desserte à grande vitesse pour son développement économique. Ils soulignent aussi l'intérêt, en termes d'aménagement du territoire, de la principale spécificité du projet qui est de desservir l'Est de l'Aquitaine à travers une gare nouvelle qui serait construite à proximité de Mont-de-Marsan. Ce projet est vu comme un moyen de rééquilibrer la démographie et le développement économique du département des Landes.

Le tronc commun que permet ce scénario à la sortie de Bordeaux, vers Toulouse d'une part et vers l'Espagne de l'autre, est aussi présenté comme un avantage car il permet d'effacer le surcoût financier et environnemental du détour impliqué par cette solution. Enfin, la sortie de l'agglomération bordelaise par l'Est semble plus facile à insérer dans le tissu urbain dense que par l'Ouest.

Le scénario 3 apporte selon ses défenseurs un double dividende au sens où il permet le développement du fret ferroviaire sur la ligne actuelle en réponse au *"mur de camions"*, tout en offrant l'opportunité de proposer aux voyageurs une offre ferroviaire à grande vitesse dans toute l'Aquitaine.

Il suscite aussi de très vives oppositions : d'une part celle des riverains du projet de ligne nouvelle, principalement dans le péri-urbain du Sud-Est bordelais et le Sud-Gironde, d'autre part une opposition d'inspiration plus directement écologique. Dans le Sud-Gironde en particulier, ces oppositions ont fortement mobilisé la population et les élus durant le débat public.

Les arguments développés sont donc d'abord environnementaux et concernent classiquement la préservation du milieu naturel (zones humides, forêts), la sauvegarde des espaces agro-sylvicoles et la protection du cadre de vie (en particulier du bruit). Dans cette optique, l'avantage d'un tronc commun partagé par les itinéraires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est dénoncé comme un faux-semblant car il implique pour ces deux itinéraires un détour dont la longueur fait plus que compenser l'économie initiale.

L'intérêt d'une desserte à grande vitesse pour des villes de taille modeste et des territoires ruraux ou péri-urbains a aussi été combattu. Les territoires du Sud-Gironde ne semblent pas envisager de pouvoir s'appuyer sur un tel équipement pour asseoir leur développement économique. Les retours d'expérience concernant les effets du TGV sur les petites villes seraient mitigés, voire négatifs.

Les arguments d'opposition au scénario 3 s'appuient aussi sur la recherche de la parcimonie des aménagements : ce scénario est dénoncé comme le plus onéreux, avec le handicap supplémentaire d'imposer une réalisation d'un seul tenant de Bordeaux à Dax. Il est aussi dénoncé comme le plus traumatisant pour l'environnement.

Il est enfin ressenti et combattu comme un détournement de l'objectif principal du projet qui devrait être le développement du fret ferroviaire au profit d'un choix *a priori* du TGV. À ce titre, l'efficacité du scénario 3 à remplir la mission dévolue au projet pour le transfert modal du fret est mise en doute, notamment parce qu'il suppose que la ligne actuelle supporte la totalité des trafics fret (de 165 à 200 trains quotidiens selon RFF) et des circulations TER (125 trains TER par jour moyen en 2020) fortement augmentées selon les ambitions affichées de la Région Aquitaine, alors que la ligne nouvelle ne serait empruntée quotidiennement que par une trentaine de TGV. Ainsi, à la sortie de Bordeaux, malgré la construction de la ligne nouvelle qui, elle, serait très peu chargée, la ligne actuelle se trouverait en état de presque saturation.

Plusieurs évolutions possibles dans le cadre du scénario 3 présenté par RFF ont été avancées au cours du débat.

- Émanant du Béarn et de Midi-Pyrénées, une proposition d'infléchissement vers le Sud de l'option de passage du scénario 3 vise à raccourcir encore les temps d'accès à Pau et à sa région, ainsi que vers les villes du piémont pyrénéen (Lourdes, Tarbes…). Elle cherche aussi à offrir au projet un nouveau débouché vers l'Espagne via la ligne Pau-Canfranc qu'il s'agirait de rouvrir. Ce *"scénario 3 bis"* a fait l'objet d'une demande d'étude adressée à RFF au cours du débat. Une autre solution du même ordre a été avancée, consistant à établir, entre les environs de Mont-de-Marsan et Pau, un barreau de connexion plus performant que celui prévu par RFF à la hauteur de Dax.
- La recherche d'une minimisation des impacts environnementaux a conduit plusieurs acteurs à demander une réflexion spécifique sur la possibilité de jumeler la nouvelle infrastructure avec d'autres existantes ou envisagées à court terme (en particulier l'autoroute A65 Langon-Pau dont la construction est imminente). Le débat a révélé les difficultés d'une telle solution qui doit conduire à adapter le tracé des deux infrastructures jumelées aux contraintes les plus fortes (celles du TGV). Cette solution est donc souvent plus onéreuse, sans que l'on sache bien qui devrait supporter ce surcoût. De plus, il semble que l'on puisse considérer le tracé de l'autoroute A65 comme figé depuis le choix du concessionnaire et l'avancée des études d'avant-projet détaillé. Dans ces conditions, le jumelage d'une LGV avec une infrastructure présentant des caractéristiques de tracé différentes s'effectue à l'échelle d'un couloir de passage avec des écarts qui peuvent faire perdre l'intérêt de cette solution et poser des problèmes spécifiques (celui des *"délaissés"*, zones plus ou moins larges enclavées entre les deux tracés par exemple).
- Le même souci de préservation a conduit certains des élus refusant le scénario 3, à ne juger négociable qu'une solution qui utiliserait l'itinéraire existant de la ligne actuelle jusqu'à Langon.

- Le souci de mieux desservir les agglomérations a amené plusieurs propositions d'emplacement pour des gares nouvelles, à Mont-de-Marsan en complément de la gare existante, à Dax en remplacement de la gare existante.
- La volonté de mieux faire profiter les territoires traversés des bénéfices potentiels de l'infrastructure a porté l'idée de mettre en place sur le nouvel itinéraire une desserte régionale à grande vitesse (TER-GV) reliant Bordeaux à Captieux (avec une nouvelle gare spécifique), Mont-de-Marsan, Dax puis, au-delà, Pau ou la côte basque, voire l'Euskadi. Cette proposition, avancée par l'exécutif du Conseil régional, s'articule avec la possibilité envisagée par RFF de dessertes interrégionales à grande vitesse entre la côte basque et Toulouse.
- La possibilité pour la ligne nouvelle d'accueillir à terme des trains de fret (mixité) a été défendue afin de préserver les capacités nécessaires pour faire face à une croissance ultérieure des trafics. Elle a aussi été envisagée dans la perspective de la réouverture de Pau-Canfranc et surtout de la création à long terme d'une nouvelle traversée des Pyrénées.

Ces multiples propositions ont souvent été bien accueillies par l'équipe projet de RFF qui a validé le principe de plusieurs d'entre-elles : études des possibilités de jumelage, TER-GV, mixité de la ligne nouvelle. Elles ont contribué à enrichir la réflexion collective et constituent un apport important du débat public.

■ Entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante (scénario 1)

L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante (scénario 1) est clairement apparu dans le débat comme l'alternative au scénario 3. Ce type de solution a donc rassemblé les acteurs opposés à la création d'une nouvelle trouée ferroviaire sur le territoire aquitain. L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante est d'abord présentée comme la solution la moins traumatisante pour l'environnement : pas de nouvelle coupure, pas de nouveau bouleversement hydrologique, surfaces déboisées moindres, etc.

La progressivité rendue possible par ce type de solution a également répondu à la préoccupation d'une gestion parcimonieuse des aménagements nouveaux à travers la capacité à s'adapter aux stricts besoins à mesure de leur apparition. Même si les écarts de prix entre les scénarios présentés par RFF sont faibles, le scénario 1 entre Bordeaux et Dax a été défendu comme économe. À cet égard, l'intérêt d'une solution permettant d'étaler dans le temps les investissements a été mentionné.

Le scénario 1 a aussi été présenté comme le plus efficace, notamment grâce à la souplesse d'exploitation apportée par 4 voies contiguës par rapport au scénario 3 qui prévoit 2+2 voies connectées seulement aux deux extrémités, à Bordeaux et à Dax.

Les défenseurs d'une solution d'aménagement progressif ont particulièrement insisté sur la nécessité d'une politique des transports globale et cohérente, prônant une tarification écologique des transports routiers, la maîtrise de la croissance des flux et l'abandon des projets de renforcement de la capacité routière. Sur le premier point au moins, ils ont souvent été rejoints par des acteurs positionnés différemment quant au choix du scénario.

L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante (scénario 1) a aussi suscité l'intérêt de certains territoires concernés par cette desserte : le bassin d'Arcachon de façon unanime et la ville de Dax, plus isolée. Dans les deux cas, il s'est agi de défendre, voire de renforcer, une desserte TGV jugée vitale pour le développement des activités touristiques.

L'opposition suscitée par le scénario 1 a beaucoup consisté, par comparaison, à défendre les avantages du scénario 3 en termes d'aménagement du territoire (desserte de l'Est des Landes) et de développement du

trafic voyageurs. Mais le scénario 1 a aussi suscité une opposition spécifique autour de la sortie de Bordeaux. La ligne actuelle traverse, à Pessac et Talence, des tissus très urbanisés et contraints. D'une part, la possibilité effective d'inscrire deux voies nouvelles le long des deux voies existantes est mise en doute. D'autre part, l'augmentation des nuisances sonores qui résulterait d'une forte augmentation de la circulation des trains est dénoncée par les riverains de la ligne actuelle.

Cette dénonciation se double d'une revendication d'aménagement rapide de protections pour les secteurs les plus concernés par le bruit ferroviaire. Les demandes sur ce point suscitent d'autant plus d'adhésions que les partisans du scénario 1 insistent eux-mêmes sur le haut niveau de trafic qui subsistera sur la ligne actuelle avec les autres solutions : la totalité des trains de fret et des TER.

Enfin, l'équipe projet de RFF souligne que le doublement de la ligne existante n'est pas aussi aisé qu'il y paraît, même en dehors de l'agglomération bordelaise (traversée de petites agglomérations, courbes corrigées créant des zones interstitielles délaissées…). De ce point de vue, l'intérêt environnemental de cette solution est mis en doute.

À propos de ce scénario 1, plusieurs idées nouvelles ont également été avancées.

- La première consiste à éviter les difficultés inhérentes à la traversée de l'agglomération bordelaise en initiant un contournement de celle-ci, lié au projet de grand contournement autoroutier abondamment débattu cette année. Il apparaît clairement que cette option est à elle seule d'une ampleur comparable au projet Bordeaux-Espagne et qu'elle est à situer sur le moyen-long terme. Néanmoins, elle s'insère dans les discours sur un aménagement progressif comme une perspective possible. Elle s'enrichit d'une proposition concernant la desserte de l'aéroport de Mérignac.
- Une seconde proposition consiste à renforcer les capacités au départ de la gare de Bordeaux-Saint-Jean en direction de Bègles, sur la ligne de Toulouse vers le Sud-Est donc, puis à construire un contournement ferroviaire le long de la rocade autoroutière de l'agglomération du Sud-Est vers le Sud-Ouest, enfin à longer l'A63 pour retrouver la ligne actuelle au-delà de la zone la plus densément urbanisée. Cette solution vise clairement à utiliser les couloirs de nuisance déjà existants. Elle pourrait aussi faciliter l'exploitation des installations fret en étant mieux reliée au triage d'Hourcade.
- Plusieurs acteurs défenseurs du scénario 1 ont néanmoins pris leur parti de la réelle difficulté d'inscrire deux nouvelles voies le long de la ligne actuelle dans la sortie Sud-Ouest de l'agglomération bordelaise. S'appuyant sur une conception délibérément progressive et pragmatique du projet, ils ont estimé que la mise à trois voies de la ligne existante était en revanche possible sans trop de difficultés et pouvait suffire à absorber une augmentation déjà conséquente du trafic. Ils ont donc plaidé pour la réalisation d'un scénario 1 moins ambitieux.
- Une évolution du scénario 1 a aussi été avancée pour réduire le handicap de cette solution relatif aux temps de parcours des trains de voyageurs (7 mn de plus sur le trajet Bordeaux-Dax par rapport au scénario 3). Elle consiste à rendre circulable à grande vitesse les deux voies supplémentaires prévues par le scénario 1 sur les tronçons les plus favorables (la ligne droite des Landes de Lamothe à Morcenx). La circulation à 320 km/h au lieu de 220 km/h sur 60 km suffit à gagner 5 mn.
- Dans le même esprit, et pour répondre à la requête jugée légitime de l'agglomération montoise de voir sa desserte améliorée, la demande d'une amélioration significative de la ligne Morcenx-Mont-de-Marsan (relèvement de vitesse et éventuellement électrification) a été formulée. Il s'agit, surtout combinée à la proposition précédente (et à la suivante), de réduire dans le cadre du scénario 1 l'isolement relatif de l'Est des Landes.
- Enfin, la proposition a été avancée d'organiser la gare de Bordeaux-Saint-Jean comme une plate-forme de correspondance facilitant d'une part les échanges régionaux et suburbains Nord-Sud et

Est-Ouest, d'autre part les correspondances entre trains régionaux et TGV. L'un des objectifs est de rendre les liaisons entre villes moyennes plus performantes en les appuyant sur les relations avec Bordeaux, plus fréquentes. L'autre objectif est de donner aux différents territoires de l'Aquitaine, accès aux gains de temps du TGV et aux fréquences élevées dont bénéficie une grande agglomération.

Ces propositions énoncées très tôt dans le débat sont également venues l'enrichir. Il convient cependant de ne pas enfermer les acteurs ayant avancé ces propositions dans une position arrêtée. En effet, les résultats de l'expertise indépendante (voir page 57) commanditée par la CNDP à la demande de plusieurs acteurs ont eu un impact majeur sur la réflexion autour de ce scénario 1.

EN RÉSUMÉ, TROIS SCÉNARIOS CONTRASTÉS SEMBLENT POUVOIR SYNTHÉTISER LES POSITIONS DU PUBLIC

Derrière leurs intitulés *"Gestion capacitaire"*, *"Grande vitesse"* et *"Aménagement pragmatique"*, ils sont évidemment schématiques mais présentent chacun un parti cohérent pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne :

• Gestion capacitaire : l'utilisation maximale des capacités de la ligne existante

Selon ce scénario, les deux voies actuelles sont suffisantes, même à long terme, pour répondre au besoin de développement du ferroviaire. Outre une modernisation de l'infrastructure (signalisation, alimentation électrique…), ce scénario implique une gestion qui privilégie systématiquement la capacité : trains longs et lourds mais aussi limitation des fréquences et des vitesses.

• Grande vitesse : la construction d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes

Le scénario 3 proposé par RFF prévoit une LGV de Bordeaux à Dax avec un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, puis une ligne nouvelle *"mixte"* vers l'Espagne. Ce scénario s'inscrit dans un schéma volontariste de desserte à grande vitesse du Sud-Ouest de la France améliorant les offres ferroviaires *"voyageurs"* internationales et nationales mais aussi inter-régionales et régionales. La ligne actuelle de Bordeaux à Dax, modernisée, est jugée suffisante pour assurer le développement attendu des trafics fret et TER.

• Aménagement pragmatique : l'aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire à "haute performance"

Décliné du scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Dax, ce scénario est souvent combiné avec la construction d'une ligne nouvelle mixte et très enterrée pour la traversée du Pays Basque. De Bordeaux à Dax, l'aménagement s'envisage de manière pragmatique et économe, en fonction des besoins, en visant plutôt un développement de la capacité de Bordeaux jusqu'à la bifurcation vers Arcachon, puis ouvrant l'opportunité d'augmentations de vitesse dans la traversée de la forêt landaise.

3 - L'aménagement du territoire et le développement régional

Le développement régional potentiel induit par la réalisation du projet ferroviaire a été principalement traité lors de deux réunions thématiques à Arcachon le 14 septembre et Capbreton le 10 octobre. Les réflexions développées par les intervenants des tables rondes pour nourrir les débats avec les participants ont traité notamment :

- de la mobilité des hommes et des marchandises, facteur de compétitivité,
- de l'attractivité liée à la grande vitesse,
- de la contribution possible à l'aménagement du territoire,
- des conséquences de ce projet pour le tourisme et le thermalisme.

Cette problématique du développement économique a aussi été largement abordée lors d'autres réunions thématiques ou de proximité, s'agissant des gares, des effets néfastes sur le milieu rural, des nuisances sonores, etc.

Des contributions pertinentes ont été présentées au cours des débats. Elles apportent un éclairage intéressant, susceptible parfois d'améliorer le projet ou d'en atténuer certains inconvénients.

L'ensemble des considérations, pour certaines en phase avec l'argumentation favorable aux thèses positivant l'apport du projet, pour d'autres moins favorables, voire hostiles quoique bien étayées, peut être regroupé autour de quatre grandes préoccupations :

- l'incidence du projet sur l'activité économique de l'Aquitaine,
- la LGV (ligne à grande vitesse) et le tourisme,
- l'apport d'une LGV au thermalisme landais,
- l'influence des lignes nouvelles et des gares TGV dans l'aménagement du territoire et le développement local.

Les associations, les élus locaux et régionaux, ainsi que les responsables socioprofessionnels et les citoyens, à titre personnel, ont largement contribué à l'analyse du projet et de ses conséquences. Ils ont été aidés, en cela, par les intervenants des tables rondes et par les contributions spontanées d'experts présents dans l'assistance.

■ Les répercussions possibles du projet sur l'activité économique

Ce délicat sujet de controverse a suscité de nombreuses interventions. Schématiquement, élus, associations et particuliers des communes de l'Est et du Sud Gironde affirment unanimement que la ligne nouvelle du scénario 3 n'aura aucun impact, sinon négatif, pour leur région. Ils évoquent les conséquences néfastes des perturbations sur les activités agricoles, sylvicoles et même commerciales. Par exemple, le maire de Saint-Symphorien estime que ce projet, s'il peut contribuer au développement des communautés urbaines, se ferait au détriment des territoires ruraux. De plus, tous rejètent l'argument des 16 000 emplois créés pour construire la ligne, des emplois éphémères et qui ne concerneront pas les habitants de la région.

En revanche, de l'autre côté de la Gironde, tous les élus et les chambres consulaires des Landes voient, dans le scénario 3, une réelle opportunité de développement liée au désenclavement de l'Est du département et du chef-lieu. Ils misent sur une dynamique de développement économique local rayonnant autour de la nouvelle gare de Mont-de-Marsan et résultant d'une plus grande mobilité.

Les associations de protection de la nature restent défavorables à ce scénario 3 à cause de ses dégâts potentiels, et dubitatives, quel que soit le scénario retenu, quant à la réalité des perspectives de développement. Cependant, comme elles souhaitent limiter le transport de marchandises par camions, elles optent pour le scénario 1. En effet, pour leurs représentants, la grande vitesse à 320 km/h ne doit plus être une priorité. Elles s'appuient aussi sur l'expertise complémentaire des cabinets SMA et ProgTrans pour rejeter tout scénario de ligne nouvelle.

De son côté, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie affirme qu'une liaison rapide entre Bordeaux et la frontière espagnole renforcera la position des entreprises sur cet axe en élargissant leurs aires de marché ainsi que les atouts des villes desservies suite aux investissements industriels et commerciaux qui y seront réalisés. Les déplacements d'affaires constitueront, comme cela est vérifié ailleurs, un bon levier de dynamisme commercial.

Le Conseil régional, par les voix de son Président et de plusieurs Vice-présidents, considère que la LGV constitue une chance pour le développement économique de la région, déjà en retard par rapport à celles qui en sont dotées, alors que l'Aquitaine dispose de pôles d'excellence qu'il faut conforter.

La même argumentation est avancée par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques et par l'association Béarn-Adour-Pyrénées qui rappelle le grand potentiel économique du Béarn, fort de nombreuses d'entreprises et d'une population de plus de 850 000 habitants. Cette association opte, comme le Conseil général, pour le scénario 3, en proposant même une variante pour se rapprocher de Pau en passant plus au Sud vers Hagetmau ; elle plaide aussi pour une meilleure desserte des Pyrénées-Atlantiques et de la Bigorre.

■ La Ligne à Grande Vitesse et le tourisme

Quel que soit le choix du scénario pour lequel ils optent, les élus et les responsables socioprofessionnels fondent beaucoup d'espoirs sur le projet ferroviaire pour le développement du tourisme qui représente 31 000 emplois permanents en Aquitaine, 70 000 en périodes estivales. Si les élus de la côte aquitaine tablent sur une fréquentation plus étalée de la zone littorale, ceux du Sud-Est des Landes espèrent un rééquilibrage au profit du tourisme intérieur. Très engagée dans la promotion du tourisme rural, en particulier via le réseau *"Bienvenue à la ferme"*, la Chambre d'Agriculture des Landes est favorable au scénario 3 sous réserve de moyens adaptés pour rejoindre les sites proposés. Selon un de ses représentants plus de 1 000 agriculteurs d'Aquitaine ont trouvé, dans l'agrotourisme, une diversification améliorant leurs revenus. Pour Madame Hontabat, Conseillère régionale chargée du tourisme et du thermalisme, la grande vitesse est indispensable au développement touristique de l'Aquitaine (première région de France pour le tourisme intérieur même si le littoral est son atout majeur). La clientèle touristique est certes à 80 % française mais de nombreux touristes étrangers recherchent une liaison rapide avec Paris. Dans le même sens, le député-maire de Capbreton a souligné l'intérêt du projet pour un tourisme littoral qui se transforme avec des séjours courts et étalés dans l'année : relier Paris aux Landes en moins de 3 heures permettrait de profiter, au mieux, de ce temps de séjour limité et de préférer le TGV à la voiture particulière, à condition toutefois qu'un réseau TER relie correctement les gares TGV aux stations littorales. Autre avantage du scénario 3 qui recueille sa faveur : il est le mieux à même de faciliter la liaison entre l'Ouest et l'Est (Bilbao-Bayonne-Dax-Toulouse-Méditerranée).

Selon le maire de Dax, 70 % des 90 000 curistes accueillis dans la région Aquitaine font du tourisme. Et peuvent, pour moitié d'entre eux, être accompagnés, C'est donc 80 000 touristes supplémentaires que le thermalisme apporte au département, ce qui n'est pas négligeable.

Outre les retombées économiques d'un développement du tourisme par le train, on peut aussi escompter un report de ces touristes de la voiture vers le rail. Présentée par l'Union Nationale des Associations de Tourisme, une étude réalisée dans la région PACA a montré que, de 1997 à 2003, les déplacements touristiques en voiture étaient passés de 72,2 % à 60,1 %, le recours au train passant de 14,8 % à 21,3 %.

■ L'apport d'une LGV au thermalisme landais

"La région Aquitaine occupe, pour le thermalisme, la première place en France et Dax en est la première station", a rappelé Madame Hontabat, conseillère régionale, qui déplore un moindre recours des curistes au train (25 % d'entre eux l'utilisaient en 1995, 19 % en 2004) lié au développement d'un autre mode de transport et d'hébergement : le camping-car. La clientèle étant à 90 % française et provenant majoritairement de la région et de l'Ile-de-France, il faudrait très vite, pour faire évoluer la fréquentation, mettre Paris à 3 heures des onze stations thermales d'Aquitaine.

Soulignant aussi l'importance du thermalisme pour l'économie landaise, le maire de Dax redoute l'impact du scénario 3 qui, entre Mont-de-Marsan et Dax, passerait au-dessus des couches géologiques profondes par lesquelles s'infiltrent les eaux, venues des Pyrénées, alimentant les sources thermales. Il a insisté pour que soit retenu le scénario 1 qui dessert directement la gare de Dax où arrivent 20 % des curistes. Faisant suite au souhait du député-maire de Capbreton que soient réalisées des études complémentaires pour évaluer l'existence d'un risque particulier pour la qualité des sources, Christian Maudet a précisé que, si le scénario 3 était retenu, RFF diligenterait des investigations complètes et mettrait tout en œuvre pour ne pas compromettre cette ressource précieuse qu'est l'eau thermale.

■ L'influence des lignes nouvelles et des gares sur l'aménagement du territoire et le développement local

La question des gares occupe une place particulière pour l'aménagement du territoire et le développement local.

Comme l'a rappelé Monsieur Rabin, conseiller auprès de l'association des villes et régions européennes de la grande vitesse, les quatre plus grandes villes de France sont reliées par la grande vitesse. Entre Paris et Lyon, les villes intermédiaires ont des *"gares bis"*, plus ou moins proches du centre des villes et ne disposant que de peu d'arrêts TGV. Ces *"gares bis"* n'ont pas entraîné de développement pour ces villes. La fréquence de la desserte est plus importante pour le développement des villes que la grande vitesse. Autre point souligné, il faut relier les gares des lignes à grande vitesse à d'autres systèmes de transport qui irriguent le tissu local : le TGV seul n'amènera rien s'il ne s'inscrit pas dans une stratégie complète, touristique, économique et d'aménagement des territoires.

De même, la gare doit-elle s'intégrer dans un projet global de ville pour avoir un effet positif sur le développement économique. Ainsi, les parkings, les palais des congrès, l'environnement commercial, le quartier de la gare, etc. sont des éléments très importants. Pour le directeur du développement économique de la CCI de Bayonne, le TGV n'est pas, en tant que tel, un générateur du développement mais un simple accélérateur de dynamique. L'arrivée des TGV impose aux villes de développer des stratégies et des spécialisations ainsi que des actions concertées pour éviter des neutralisations inter cités, comme exposé par Monsieur Rabin à propos des palais des congrès de villes voisines reliées aux gares TGV.

La question de la gare de Dax, largement débattue, n'a pas fait pas l'unanimité. Le maire de Dax, qui réfute le bien fondé du scénario 3, souhaite conserver la gare TGV actuelle alors que le président de la CCI des Landes, favorable au scénario 3, propose de réaliser deux gares nouvelles : l'une près de Mont-de-Marsan, l'autre près de Dax. De l'avis du représentant de la SNCF, la gare de Dax offre, quel que soit le scénario retenu, des *"possibilités"* d'aménagement et d'extension suffisantes, à examiner en priorité avant d'envisager une gare nouvelle.

Le conseiller général du canton de Captieux relève les effets néfastes du faisceau de trois lignes nouvelles induites par le scénario 3 sur son canton. Ce *"triangle"* de Captieux réduirait à néant tout développement local en rendant irréalisable le projet de parc d'activités pour lutter contre la désertification.

Certains maires, dont les communes pourraient être concernées par l'un des scénarios, s'inquiètent des incertitudes quant aux tracés possibles alors qu'ils achèvent les études des plans locaux d'urbanisme.

4 - Les enjeux environnementaux

Comme dans la plupart des débats publics sur des projets d'infrastructures linéaires, les questions d'environnement ont pris une place très importante dans les discussions qui ont animé les réunions publiques, pour certaines spécifiquement dédiées aux enjeux environnementaux du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (Dax le 20 septembre, Biarritz le 8 novembre, Morcenx le 15 novembre). Quatre préoccupations se sont fait jour. Trois concernent des enjeux plutôt régionaux ou locaux, la quatrième un enjeu beaucoup plus vaste :

- les impacts directs des différents scénarios du projet ferroviaire sur le territoire : milieux naturels et terres dévolues à l'agriculture et à la production forestière ;
- les équipements ou aménagement associés ;
- l'impact du projet sur la qualité de la vie des habitants directement concernés par le projet : nuisances sonores et incidences paysagères ;
- la problématique des transports et du changement climatique : incidences directes et indirectes du projet ferroviaire sur les émissions de gaz à effet de serre.

Toutes ces questions ont bénéficié des éclairages apportés par des interpellateurs qui ont donné un point de vue d'expert ; ce dernier a bien souvent été complété par des interventions de la salle, montrant que si nos concitoyens se disent préoccupés par l'évolution de leur environnement, ils souhaitent aussi, quand ils le peuvent, exprimer une opinion ou défendre leur point de vue.

La prise en compte des milieux naturels, de l'exploitation forestière et de l'activité agricole

Si la prise en compte des milieux naturels est inhérente à une politique d'aménagement durable du territoire, les Aquitains qui se sont exprimés sur ce sujet n'ont fait que renforcer cette attente, dans une région où la part d'espaces naturels est particulièrement importante. Des éclairages particuliers ont enrichi les débats, offrant l'image d'un territoire régional contrasté, dont les milieux naturels constituent l'élément fondamental d'une richesse écologique authentique et reconnue comme telle par de nombreux acteurs.

• Les milieux naturels

Les cours d'eau et les zones humides

L'Aquitaine tire son nom de l'omniprésence des eaux de surface. Cours d'eau, lacs et étangs, zones humides et tourbières constituent un maillage de milieux où s'épanouissent des organismes vivants d'une variété considérable, ont souligné trois acteurs majeurs de l'environnement en Aquitaine : la SEPANSO (Société pour l'étude et la protection de la nature du Sud-Ouest), la fédération des chasseurs des Landes et la direction régionale de l'environnement Aquitaine (DIREN). Comme il a été rappelé, le patrimoine naturel aquitain subit de nombreux impacts liés à la réalisation d'infrastructures ou à la poursuite de l'urbanisation. Quel qu'en soit le tracé, une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse constituerait une atteinte supplémentaire, comparable au projet d'autoroute A65 Langon-Pau, par l'emprise et le linéaire prévus et le nombre d'ouvrages de franchissement. Sa réalisation impacterait forcément les lits majeurs des cours d'eau et milieux humides périphériques, riches d'une faune et d'une flore en régression à l'échelle nationale sinon communautaire.

Quant aux oiseaux migrateurs, en particulier les anatidés (oies et canards) et les grands échassiers (hérons, cigognes), s'ils fréquentent avec assiduité les zones humides et parages des cours d'eau aquitains, c'est parce qu'ils peuvent y satisfaire leurs besoins en nourriture et en tranquillité. Les barthes de l'Adour (zones d'expansion des crues) et leur population de cigognes ou le Marais d'Orx et ses milliers d'oiseaux hivernants constituent des exemples remarquables et bien d'autres sites, peut-être moins prestigieux, contribuent aussi au réseau aquitain des milieux humides.

Le massif forestier landais

"Arrêtons de considérer le massif landais comme un ensemble homogène dans lequel on peut « tailler » de nouvelles coupures sans problème !" ont exprimé en substance nombre de participants. Dans cet ensemble naturel très vaste (un million d'hectares), où les activités humaines ne sont pas absentes, la pinède constitue certes un élément visible dominant, mais elle est entrecoupée de milieux naturels divers. Des plans de préservation et de gestion de plusieurs espèces ont été définis. Toute nouvelle infrastructure pourrait se traduire par un morcellement des habitats naturels, une fragmentation des territoires et une perte sèche de milieux actuellement occupés par la faune et la végétation naturelle. De l'avis des représentants du Parc naturel régional des Landes de Gascogne, cette juxtaposition de milieux naturels forme un ensemble de grande cohérence qui sert de support à un développement socio-économique durable et endogène, basé sur la valorisation de l'environnement.

Les zones et sites protégés au titre de la protection de l'environnement

Zones de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la protection des oiseaux dans le Sud des Landes (barthes de l'Adour, réserve naturelle d'Orx, réserve de Saint-Martin de Seignanx), sites inscrits à l'inventaire Natura 2000 (forêts galeries de la Leyre, vallée du Ciron), sites protégés au titre de la réglementation nationale (réserve naturelle de Saucats, par exemple) : de nombreux sites naturels bénéficient d'un statut de protection élevé assuré par la réglementation. Nombre de participants n'acceptent pas que le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne puisse les remettre en cause et beaucoup considèrent le Parc naturel régional des Landes de Gascogne comme un territoire de grande qualité que les grandes infrastructures doivent épargner. Plus généralement, les participants ont voulu témoigner l'attachement à leur territoire, lieu de ressourcement personnel pour certains, support d'activité économique ou sociale (tourisme, cèpes, palombes…) pour d'autres, et élément de reconnaissance d'origine pour la plupart. *"Dégrader la nature ne fait pas de votre projet ferroviaire un élément de développement durable"* : cette affirmation entendue à plusieurs reprises résume assez bien la teneur des discussions.

Les espèces naturelles à statut élevé au titre de la protection de la nature

Le vison d'Europe est un des mammifères les plus menacés d'Europe occidentale. Son cas, largement évoqué, a permis d'illustrer ce que les spécialistes appellent *"les bio- sentinelles"*. Bardé de statuts

réglementaires élevés, inféodé aux rives et berges de cours d'eau, lacs et étangs, il subit de plein fouet la mutation des milieux naturels, comme le fâdet des marais (un papillon) ou l'écrevisse à pattes blanches. *"Sentinelle écologique"* dont l'état des populations reflète la qualité des milieux naturels, il bénéficie de mesures particulières (plan de restauration des populations, préservation de ses habitats) et tout projet doit, selon la réglementation européenne, faire la démonstration qu'il n'aura pas d'incidence significative sur cette espèce. Ce point technico-juridique rappelé à RFF peut être entendu comme un avertissement : pour beaucoup, le projet ferroviaire devra être exemplaire, être un projet du futur et non du passé, c'est-à-dire associer la fonctionnalité de son usage à une insertion territoriale respectueuse de l'environnement et de ses habitants.

• L'exploitation forestière

La réalisation de toute nouvelle infrastructure se traduirait par la perte objective d'une partie de l'espace forestier : 7 à 9 hectares par kilomètre de voie nouvelle selon RFF, auxquels s'ajouteraient les emprises des éventuelles gares nouvelles et les chemins d'accès pour l'entretien des voies.

De plus, l'exploitation forestière des Landes de Gascogne est soumise à des aléas, en particulier la pullulation de ravageurs, principalement chenilles processionnaires qui se multiplient à cause de la douceur des hivers et se disséminent surtout le long des lisières, ainsi que le risque incendie. Une nouvelle ligne ferroviaire en site propre se traduirait par une augmentation linéaire des lisières, donc une hausse du risque de dégradation des peuplements forestiers rivulaires due aux attaques des chenilles. Quant au risque incendie, c'est une réalité dont témoignent les départs de feu constatés le long de l'actuelle voie ferrée (projection d'étincelles sur les broussailles sèches), même si RFF constate qu'ils sont en nette diminution et qu'ils proviennent uniquement des trains de fret à cause de leur système de freinage. La hausse attendue du nombre de circulations ferroviaires, quel que soit le scénario, conduirait à une intensification du risque incendie auquel RFF et les exploitants doivent se préparer, en particulier en maintenant des bandes de terrain nu le long de la voie.

• L'agriculture

Assez paradoxalement, le sujet agricole n'a été que peu abordé en réunions par les agriculteurs. Certes, à Dax le 20 septembre, un représentant de la profession a exprimé la position de la chambre d'agriculture des Landes, favorable au scénario 3. Au cours de plusieurs réunions publiques cependant, des participants ont souligné que les terres agricoles n'avaient pas à être considérées comme de seules réserves foncières par les Maîtres d'Ouvrages de projets d'infrastructures. Cette remarque sous-tend que l'espace agricole possède une valeur socio-économique et culturelle intrinsèque. Enfin, on n'a pas manqué de souligner la spécificité des contextes agricoles, synonyme d'économie viti-vinicole dans les vignobles du Bordelais, et de production de haute qualité (filière ovine en particulier) au Pays Basque. La SAFER* Aquitaine a évoqué plus particulièrement la reconstitution, au titre de la réorganisation foncière dont elle a la charge, du potentiel foncier agricole au bénéfice des exploitants.

■ Les aménagements et équipements associés

Il n'a pas été très simple d'aborder ce sujet : compte tenu du niveau d'avancement de ses études, RFF ne pouvait guère apporter de précisions alors qu'au fil des réunions, les participants se rendaient compte que les trois scénarios du projet induisaient des incidences supplémentaires, au-delà de la réalisation de lignes nouvelles.

** voir glossaire p. 95*

• L'extraction des granulats

Plusieurs participants se sont émus des conséquences d'un éventuel chantier ferroviaire sur la qualité de vie des habitants des sites d'extraction de granulats (distants de plusieurs dizaines de kilomètres au demeurant) et ont considéré que le débat public devait les associer aux réunions publiques et leur permettre d'intervenir. Sauf à rappeler que RFF, s'il voit ses études se poursuivre à l'issue du débat public, devra prendre acte de cette revendication, il est à noter qu'en l'état actuel du dossier aucune précision n'a été apportée sur la localisation des gisements potentiellement mobilisables. Il est clair que la partie centrale du tracé, tous scénarios confondus, serait déficitaire en matériaux propres à constituer la sous couche d'une voie ferrée. D'où proviendraient précisément les millions de tonnes nécessaires à un nouvel équipement ? La question de l'origine et du transport de granulats a été évoquée par un représentant d'une association de riverains d'une carrière d'extraction. A cette occasion, l'assistance a pu constater le manque de cohérence d'ensemble, quand les règlements d'urbanisme locaux rendent possible la réalisation de lotissement contigus à des parcelles qui se révèlent propices à de telles activités extractives.

• L'urbanisation induite

Introduit sous l'angle de l'artificialisation des sols, ce sujet a été évoqué à plusieurs reprises, traduisant un questionnement manifeste, surtout de la part des associations. Le développement de nouvelles offres ferroviaires et la perspective de gares nouvelles dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques pourraient renforcer les tendances (très vives sur la côte Aquitaine) à l'extension de l'urbanisation. Cette question s'est singulièrement focalisée sur le Pays Basque et le Sud des Landes. Il n'est du reste pas faux de constater une certaine carence de la prospective territoriale en la matière alors que le développement de nouvelles infrastructures et l'extension urbaine exigent une cohérence globale, synonyme, aux yeux de certains, d'une utilisation parcimonieuse de l'espace. A nouveau est apparu ce clivage fondamental entre partisans d'un aménagement du territoire tendanciel (*"nous répondons à la demande"*) et citoyens préoccupés par l'emprise croissante d'aménagements lourds qu'ils considèrent attentatoires à l'environnement.

• Les réseaux de transport d'électricité

Quel que soit le scénario, une hausse des circulations de trains progressant à une vitesse supérieure nécessiterait, comme l'a exposé RTE (gestionnaire du réseau français de transport d'électricité), de renforcer l'alimentation électrique. Faudrait-il implanter de nouveaux équipements ? La réponse est incertaine pour le scénario 1, plus affirmative pour les scénarios 2 et 3 puisqu'une ligne à grande vitesse nécessite, tous les 50 à 60 km, une sous-station haute tension alimentée par le réseau haute tension.

Pourquoi ne pas inscrire un projet de ligne ferroviaire nouvelle dans les couloirs de passage du réseau électrique actuel à très haute tension, se sont interrogés les participants ? Pour des raisons d'interférence entre les équipements par exemple et de distances de sécurité, une telle juxtaposition renforcerait l'effet de coupure d'une nouvelle infrastructure sur le territoire, dénoncé avec constance au cours des réunions.

S'il paraît clair que de nouveaux équipements électriques seraient indispensables à la réalisation des scénarios 2 et 3, aucune précision sur leur implantation possible n'a pu être donnée, le débat se déroulant trop en amont des procédures d'études habituelles. Reste qu'il s'agit d'un point très sensible pour les habitants et les acteurs territoriaux qui sont en droit d'appréhender correctement la manière dont RFF et RTE entendent le traiter, c'est à dire le plus en amont possible pour que soient privilégiés les approches concertées et l'examen minutieux des solutions de moindres nuisances.

• Le jumelage des infrastructures

Ainsi, la question du jumelage des infrastructures s'est vite révélée incontournable. *"Une ligne ferroviaire à grande vitesse peut-être ou pourquoi pas"*, disaient en substance certains, mais à condition de *"concentrer les nuisances"* dans un couloir d'infrastructures en jumelant le projet ferroviaire aux infrastructures routières ou de transport aérien d'électricité existantes ou même encore à la ligne ferroviaire actuelle. Même si la confrontation des opinions n'est pas allée jusqu'à envisager les conséquences d'une telle concentration d'infrastructures sur ses riverains directs, les interventions des représentants de Tractebel et de CETE Sud-Ouest à la table ronde du 15 novembre à Morcenx ont mis en exergue la complexité d'un tel jumelage éventuel. Les caractéristiques des infrastructures dont les finalités, les performances et les conditions d'exploitation sont très différentes, exigent que leur jumelage potentiel soit pris en compte très en amont de la définition des tracés pour adapter ceux des infrastructures les plus souples à celui de la plus contraignante. En clair, une LGV ferroviaire exigeant des déclivités maximales et des rayons de courbure minimaux très différents d'une autoroute, c'est à cette dernière d'adapter son tracé pour qu'il soit jointif de la ligne ferroviaire envisagée. Or, cette hiérarchie ne peut pas être respectée à travers l'Aquitaine : l'A63 / RN10 est réalisée depuis longtemps et le tracé du projet d'autoroute A65 Langon-Pau, dont la déclaration d'utilité publique est imminente, semble désormais stabilisé. Ce dernier élément, rapporté par la direction régionale de l'équipement, n'a guère été apprécié par l'assistance qui en a déduit ses propres conclusions : toute perspective d'un jumelage important (car s'il n'est effectif que sur une portion mineure du parcours, l'effet de coupure ne serait guère atténué) se trouverait écartée uniquement parce que les autorités en charge de la planification territoriale auraient instruit séparément les deux dossiers A65 et LGV Bordeaux-Espagne alors même que l'un et l'autre feraient l'objet d'une réflexion, sinon d'une intention de réalisation, depuis une quinzaine d'années.

■ Les incidences du projet sur la qualité de la vie : nuisances sonores et incidences paysagères

• Les nuisances sonores

Aucun autre thème mis au débat n'aura montré une telle divergence d'appréciation entre la perception du bruit par le public et la description des experts de la table ronde consacrée au sujet. Caractéristiques physiques du bruit rappelées par un expert et exposé technique sur la façon dont RFF effectue ses mesures et entend se conformer à la réglementation en vigueur d'un côté, témoignage d'un riverain de l'A63 dans sa traversée du Pays Basque, de l'autre : le sentiment régnait que l'on ne parlait pas de la même chose, entre bruit moyen mesuré sur une plage horaire, et bruit soudain perturbant la vie de ceux qui y sont confrontés, précisément aux moments où ils aspireraient à un peu de quiétude. Le débat n'a pu lever certaines interrogations. En particulier, le décalage entre, d'une part, le renforcement de la réglementation européenne qui paraît inéluctable et laisse supposer, à l'échelle de temps du projet ferroviaire, une amélioration future de la prise en compte de la qualité de la vie des riverains et, d'autre part, l'attitude des représentants de l'autorité et du Maître d'Ouvrage semblant se cramponner à la législation en vigueur au jour du débat. Clivée entre l'affirmation que *"tout le monde sait qu'un train qui passe fait du bruit"* et *"la mesure des décibels montre que nous respectons la réglementation"*, la manière dont ce thème a été abordé n'a pu le départir d'un certain malaise qui n'exonère pas RFF de la nécessité d'être très vigilant sur le sujet, voire de proposer une prise en compte innovante : l'étalement urbain du Pays Basque et du Sud des Landes, ainsi que des sorties de Bordeaux ne permet certainement pas d'y échapper.

• La prise en compte des paysages

A l'inverse, la question de la prise en compte des paysages a fait l'objet d'un consensus constant : quelle que soit l'option retenue, elle ne devra pas se traduire par une dégradation des paysages qui contribuent en grande partie à l'attractivité touristique de la région Aquitaine et à la qualité de vie de ses habitants. Diaporamas à l'appui, certains ont montré l'impact qu'aurait le chantier d'une nouvelle ligne ferroviaire en site propre, rappelant l'effet de coupure généré par les scénarios 2 et 3 compte tenu des difficultés à s'insérer dans les couloirs d'infrastructures déjà équipés. Dans l'ensemble cependant, ce plaidoyer pour la préservation des paysages aquitains doit être nuancé, entre partisans du projet ferroviaire qui plaident pour une *"insertion exemplaire"* du projet dans son environnement, et opposants pour lesquels celui-ci constituerait une *"balafre de trop"*. C'est dire que cette question devra être traitée très soigneusement par RFF. A noter qu'il n'a pas été possible d'aller plus en détail pour les modalités d'insertion paysagère d'un projet de ce type, faute d'un degré de précision suffisant des éléments soumis à la discussion.

■ Un enjeu global : le changement climatique

La question du changement climatique gagne en substance au fur et à mesure que l'actualité sensibilise nos concitoyens sur ce sujet vaste et complexe, abordé lors de plusieurs réunions. Deux d'entre elles ont permis d'entendre trois interpellateurs s'exprimer sur l'incidence du transport sur le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre des divers modes de transport et les outils de régulation potentiels. Outre un constat unanime sur la nécessité de réduire ces émissions, les participants n'ont pas manqué de relever la part sans cesse croissante du secteur des transports.

Dans l'ensemble cependant, personne n'a démenti qu'à la tonne ou au voyageur.kilomètre, le mode ferroviaire offrait les meilleures performances pour la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, comme exposé par les experts et les associations dont l'une d'elles, la SEPANSO, a réclamé la mise en place, en France, du dispositif de Redevance Poids Lourds sur les Prestations (RPLP), système institutionnalisé en Suisse et en Autriche qui incite au transfert modal au profit du rail. Au-delà, il a été rappelé à plusieurs reprises qu'il fallait maîtriser la *"croissance exponentielle des transports"* en luttant contre les *"transports inutiles"* qui font traverser l'Europe à des marchandises pour un bénéfice global peu visible aux yeux de certains.

Enfin, l'utilité d'un « bilan-carbone » portant sur la réalisation des infrastructures a été affirmée par les associations comme un moyen d'aider au choix du scénario ferroviaire le plus opportun.

Atténuation contre décroissance : deux philosophies se sont côtoyées, l'une considérant que le rail est un moindre mal, l'autre, plus radicale, estimant que seul un abandon des pratiques macro-économiques qui conduisent à l'augmentation continuelle des échanges serait propre à sauver la planète d'une crise climatique majeure.

5 - Les enjeux fonciers

Sauf à Ustaritz où, contrairement à toute attente, le public s'est déclaré peu intéressé par cet aspect du projet, la question des acquisitions foncières, à l'amiable ou par la voie de l'expropriation, a été évoquée à plusieurs reprises et traitée en détail à Morcenx et à La Brède.

Les représentants de la SAFER* Aquitaine ont rappelé les principaux outils (acquisition amiable, échange, préemption) dont dispose cette société pour maintenir et développer l'agriculture, participer au développement local et préserver l'environnement quand la réalisation d'un ouvrage important va perturber l'économie d'une région. Il est important que la SAFER intervienne très en amont, dès la décision de réaliser l'ouvrage.

* *voir glossaire p. 95*

Les propriétés non agricoles peuvent faire l'objet d'acquisitions amiables (le recours au juge de l'expropriation paraissant finalement limité) ont relevé les représentants des directions départementales des services fiscaux et de RFF qui ont insisté sur le fait que les indemnités devaient couvrir l'intégralité du préjudice subi et que la recherche d'un accord entre expropriant et exproprié constituait une priorité. Plusieurs participants se sont néanmoins inquiétés, par avance, du montant qu'ils toucheraient si leur bien devait être acheté par le Maître d'Ouvrage, et des méthodes d'évaluation de l'indemnité. Les représentants des services fiscaux ont, certes, clairement exposé comment ils procèdent pour évaluer les indemnités (principale et accessoires), il n'en reste pas moins que, pour certains, l'appréhension de devoir se séparer d'une maison familiale, ou d'un immeuble à la réalisation duquel ils ont consacré toute une vie, est particulièrement sensible. Or, le préjudice moral n'est pas pris en compte.

De plus, l'acquisition concerne les immeubles situés sur l'emprise de l'ouvrage : quelle solution existe-t-il pour ceux qui se retrouveront à côté de cette emprise ? Leurs propriétaires seront en droit de demander réparation du préjudice qu'ils subiront.

Deux autres aspects des enjeux fonciers ont été évoqués : le gel des transactions de biens immobiliers dans l'attente du choix du tracé (pour autant que le projet de RFF soit déclaré d'utilité publique) et la difficile gestion des sols par le document d'urbanisme d'une commune susceptible d'être concernée par le passage d'une ligne nouvelle sur son territoire. Force est de constater simplement que l'un et l'autre se révèlent comme des conséquences inévitables, bien que néfastes, d'une procédure de concertation qui se situe très en amont de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

6 - Les thématiques économiques et financières

Le débat public a nettement fait apparaître l'importance des questions économiques et financières pour un projet de cette ampleur. Dans le champ économique, les discussions ont porté sur le coût du projet et sur le bilan comparé des différents scénarios. Le volet financier a abordé non seulement la question de la répartition de la charge d'investissement mais aussi celle des modalités de gestion du projet.

■ L'économie du projet

L'appréciation du projet à travers un bilan économique chiffré est traditionnellement difficile à appréhender par une grande part du public. Néanmoins la question a plusieurs fois été abordée au cours du débat.

• Des coûts d'investissement élevés

Le principe même d'un projet dont les revenus qu'il génère ne couvrent pas les dépenses qu'il implique n'a pas été globalement remis en cause. Les avantages que pourrait procurer le projet en termes de limitation de nuisance (par transfert d'une partie du trafic routier ou aérien vers le rail), d'opportunités d'aménagement pour les territoires traversés ou de gains de temps pour les voyageurs ont semblé justifier le principe d'une contribution publique dont l'ensemble des acteurs a pressenti que sa part relative serait importante. Seules quelques interrogations se sont élevées concernant les tarifs qui seraient pratiqués par la SNCF sur les services TGV.

C'est davantage sur le montant de l'investissement que se sont orientées les discussions. Pour les tenants du scénario 3 et pour l'équipe projet de RFF, les trois scénarios proposés sont d'un coût estimatif très voisin et ce critère n'a pas semblé devoir fonder le choix. En revanche, les opposants au scénario 3 ont systématiquement dénoncé son coût plus élevé (4,05 Mds € contre 3, 56 Mds € pour le scénario 1 et 3,52 Mds € pour le scénario 2). Ils ont aussi remis en cause le calcul de RFF consistant à imputer au projet Bordeaux-Espagne seulement la moitié du coût du tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, ramenant le coût affiché du scénario 3 à 3,75 Mds €. Les partisans d'un aménagement progressif de la ligne existante ont fortement fait valoir l'intérêt économique d'un étalement des investissements et défendu l'idée selon laquelle un aménagement progressif et pragmatique permet une gestion parcimonieuse des investissements limitant le montant de la contribution publique au strict nécessaire.

Au Pays Basque, la plupart des acteurs ont clairement mis en avant les contraintes environnementales pour réclamer un aménagement incluant de larges portions souterraines. L'incidence sur le coût du projet de la longueur de tunnel a été soulignée. L'équipe projet de RFF a fait valoir le montant forfaitaire élevé des coûts au kilomètre de ligne qu'elle avait prévue dans cette région.

• Le bilan comparé des différentes options

L'appréciation comparée des coûts et avantages du projet à travers un taux de rentabilité socio-économique n'a pas constitué un argument très porteur. L'équipe projet de RFF a mis en évidence les résultats meilleurs des scénarios 2 et 3 (taux de rentabilité socio-économique de 7 et 6 % respectivement) que du scénario 1 (4,4 %, supérieurs cependant aux 4 % recommandés). Les calculs de RFF ont aussi fait état d'une contribution importante au bilan du projet, et identique pour les trois scénarios, du report du trafic marchandises de la route vers le rail. Les différences ne s'expliquent que par les performances en matière de desserte voyageurs.

La présentation systématique par RFF des résultats d'évaluation des différents scénarios en considérant une hypothèse unique de Bordeaux à Hendaye a également gêné la prise en compte d'indicateurs chiffrés : le débat et les termes du choix étant très différents au Nord de Dax et au Sud de cette ville, plusieurs acteurs ont souhaité pouvoir comparer les scénarios 1 et 3 entre Bordeaux et Dax seulement. Cette comparaison a visé à faire reconnaître l'intérêt d'un *"scénario 1 amélioré"* consistant à construire dans les sections favorables (en particulier dans la grande ligne droite des Landes entre Lamothe et Morcenx, sur 80 km) deux voies circulables non pas à 220 km/h, mais à 320 km/h. Ces acteurs ont défendu l'idée qu'un tel aménagement permettrait sans surcoût de donner au scénario 1 des performances équivalentes (en termes de temps de parcours) au scénario 2. Cette solution au Nord de Dax combinée à l'aménagement d'une nouvelle ligne au Sud de Dax devrait alors conduire à un bilan aussi favorable pour ce *"scénario 1 amélioré"* que celui du scénario 2, le phasage possible des investissements permettant même de dépasser ce niveau. Sur ce point, la réponse de l'équipe projet s'est limitée à souligner la difficulté environnementale de cette solution impliquant le contournement des zones bâties le long de la voie à Ychoux et Labouheyre.

Les incertitudes pesant sur le bilan économique du projet ont aussi été soulignées. Celui-ci repose sur un double pari :

- un important report modal du fret, qui contribue pour une part essentielle à la rentabilité,
- un quasi-doublement du nombre de voyageurs en cas de LGV qui a suscité quelques interrogations, beaucoup moins insistantes cependant que sur le fret : inquiétudes d'usagers sur le prix du billet, doutes sur les prévisions de trafic élaborées par la SNCF, en l'absence notamment d'engagements sur les dessertes.

Pour l'équipe projet de RFF, ces *"paris"* résultent d'analyses sérieuses (ce que l'expertise indépendante commanditée par la CNDP a confirmé) et peuvent donc être raisonnablement tenus. Ils traduisent aussi un engagement politique en faveur du chemin de fer qui justifie le projet.

Pour les acteurs les plus sceptiques, ces incertitudes résultent d'un excès d'optimisme de RFF dû à sa volonté de justifier artificiellement le projet pour l'imposer.

Enfin, les tenants d'un aménagement progressif et pragmatique, sans récuser le volontarisme dont ils souhaiteraient une traduction plus nette dans la politique routière, font de ces incertitudes un argument essentiel pour prôner une démarche parcimonieuse des investissement publics.

Un financement difficile

De nombreuses interventions ont concerné la capacité des finances publiques à supporter un tel investissement. La question de la répartition de cette charge a aussi été abordée et les modalités de gestion du projet débattues.

• La répartition des charges d'investissement

Le principe d'une participation européenne à la réalisation d'un tel ouvrage ne suscite guère de critique. Les interrogations ont porté sur la hauteur de cette participation. La possibilité d'une prise en charge de la moitié des coûts d'étude a été confirmée par le coordinateur européen sur le projet *"Arc atlantique"*. L'importance d'engager ces fonds sur la période 2007-2013 a été soulignée. Concernant l'investissement lui-même, les interrogations demeurent : 10 %, 20 % ou davantage ? Le coordinateur européen a néanmoins précisé que cet apport de financement ne dépend pas du choix du scénario qui est explicitement de compétence nationale. Il a aussi indiqué la priorité donnée à la zone transfrontalière, sans cependant l'étendre à la totalité de l'itinéraire Bordeaux-Espagne ou la limiter au seul tronçon au Sud de Dax.

Concernant la participation de la collectivité nationale au projet, on peut d'abord noter que la question de l'opportunité de cet investissement a souvent été abordée à travers le problème de la dette publique. *A contrario*, l'engagement et le soutien de l'Etat dans le développement des transports ferroviaires ont également souvent été réclamés. Ces revendications ont pu concerner le projet Bordeaux-Espagne, mais elles ont plus souvent abordé la question de l'entretien, ou du manque d'entretien, du réseau classique.

Les autorités compétentes de la Région ont affirmé à maintes reprises leur détermination à participer au financement du projet, même si elles s'interrogent sur la capacité contributive des collectivités territoriales auxquelles l'Etat laisse une part de financement de plus en plus importante. La Région Aquitaine est déjà impliquée dans deux projets de LGV et engagée dans une politique ambitieuse en faveur des TER. Sa capacité à tenir l'ensemble de ces engagements en matière de transport a ainsi été abordée. Elle renvoie assez directement à un meilleur soutien de la part de l'Etat. La dimension internationale particulière du projet Bordeaux-Espagne a été soulignée pour réclamer une évolution du partage de la charge de financement entre l'Etat et les collectivités locales. L'utilisation du produit de la surtaxe *"zones sensibles"* permise par la nouvelle directive eurovignette pour le financement du projet figure parmi les propositions avancées.

• Partenariat Public-Privé ou gestion publique du projet ?

Les modalités de gestion de cet investissement ont été discutées. Les enjeux et les apports potentiels des différentes possibilités de Partenariat Public-Privé (PPP) ont été expliqués au public par RFF et par les représentants du ministère des transports : partage de risque plus efficace, gestion financière plus souple. Les solutions de PPP ont été appréciées comme les plus réalistes, en particulier par les acteurs affichant le souci d'une réalisation effective du projet.

De telles solutions ont *a contrario* été dénoncées par plusieurs acteurs associatifs et syndicaux comme désavantageuses pour la collectivité. Le risque de voir leur multiplication sur les projets de LGV (réputés les seuls à dégager des marges) assécher progressivement les ressources du système ferroviaire public a été souligné avec insistance. Le financement public des projets en s'appuyant sur un pôle financier articulé sur la Caisse des Dépôts et Consignations a été défendu.

En fin de compte, il a été souligné que, quels que soient le montage financier et le partage des charges, il n'y a en réalité que deux sources ultimes de financement : les usagers et les contribuables.

Chapitre III

Les apports de l'expertise complémentaire



Dès la première réunion publique et à chaque réunion de septembre 2006, la CPDP a annoncé la possibilité, pour les acteurs qui le souhaiteraient, de faire une demande écrite et argumentée pour une étude indépendante de RFF. Elle a pris le soin de préciser que cette demande ne serait recevable qu'à deux conditions : contribuer à éclairer le débat et la décision du Maître d'Ouvrage, pouvoir être réalisée dans le temps du débat et rendue avant sa fin.

Dans ce cadre, la CPDP a pris en compte les demandes d'expertises formulées par le groupe des Verts du Pays Basque et les associations CADE et SEPANSO et elle n'a pas retenu trois demandes d'études dont les durées auraient largement excédé celle du débat. La CNDP, lors de sa réunion du 4 octobre 2006, a donné son accord aux propositions de la CPDP et a décidé de financer ces expertises qui concernaient les prévisions de trafic de fret d'ici 2020 et l'évaluation de la capacité des lignes actuelles.

Après avoir consulté des bureaux d'études européens et obtenu six propositions, la CNDP a retenu, sur l'avis de la CPDP, les bureaux d'études suisses SMA et ProgTrans qui, pour les questions posées, semblaient les mieux à même d'apporter un éclairage différent des études à la base du projet de RFF, donc une contribution indépendante au débat.

Comme prévu, SMA et ProgTrans ont présenté en réunion publique à Dax, le 5 décembre 2006, les résultats de leurs expertises : le diaporama de cette présentation et la synthèse de cette réunion ont été mis sur le site Internet de la CPDP le 6 décembre. Ils ont publié, le 11 décembre, une synthèse de leur étude, mise en ligne sur le site et envoyée à tous les correspondants de la presse de la Région Aquitaine, ainsi que, le 15 décembre, l'étude technique détaillée, également disponible sur le site Internet de la CPDP.



III-A. Les résultats de l'expertise

Les principales conclusions de l'expertise sont les suivantes :

- pour les perspectives d'évolution du trafic fret à l'horizon 2020, les experts estiment que les chiffres de RFF sont plausibles mais peut-être optimistes (en particulier sur le trafic du service d'autoroute ferroviaire) et qu'ils pourraient se réaliser dans des délais plus longs que ceux annoncés ;
- pour la capacité de la ligne existante, les experts montrent la possibilité de faire circuler sur la ligne actuelle, sans augmenter le nombre de voies, le volume de trains annoncés par RFF à l'horizon 2020, moyennant :

- la réalisation des travaux de modernisation déjà programmés par RFF avant le projet,
- la création de quelques voies d'évitement supplémentaires au prix d'un investissement estimé modique,
- le renforcement des capacités de traversée de la gare Saint-Jean de Bordeaux, de toute façon nécessaire de l'avis même de RFF.

Les experts soulignent que leurs hypothèses de travail n'incluent aucune augmentation de la vitesse des trains par rapport à la situation actuelle. En conclusion, ils précisent que ces niveaux de trafic semblent un maximum et que, pour augmenter les capacités ou accélérer par exemple les trains de voyageurs, un aménagement d'infrastructure lourd serait indispensable.



III-B. Une lecture des résultats différente selon les acteurs

Ces résultats d'expertise ont constitué un événement majeur du débat. Plusieurs lectures en ont été faites par les différents acteurs.

1 - Confirmation de la nécessité du projet ou ...

Certains acteurs, ainsi que l'équipe projet de RFF, s'appuyant sur la dernière remarque des experts, ont estimé que ces résultats confortaient la nécessité du projet *"puisque au-delà de 2020, celui-ci devient indispensable"*. De ce point de vue, l'opportunité du projet présenté par RFF (la réalisation de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole) est confirmée.

Dans sa note *"Premiers commentaires de RFF sur les expertises demandées par la CPDP"*, RFF enregistre que les experts jugent plausibles ses hypothèses d'évolution du trafic fret conventionnel. RFF justifie aussi son *"optimisme"* concernant le trafic capté par le service d'autoroute ferroviaire en soulignant le soutien de l'Etat, la programmation des investissements de court et moyen terme nécessaires et l'engagement de multiples partenaires dans l'expérimentation lancée en 2007 entre Bettembourg et Perpignan. RFF met enfin l'accent sur l'importance de la qualité des sillons* disponibles sur le réseau ferroviaire pour la réussite de l'opération.

** voir glossaire p. 95*

Concernant l'expertise de capacité de la ligne actuelle, RFF indique que les calculs de SMA n'incluent pas d'amélioration des temps de parcours des TGV, qu'ils ne prennent pas en compte toutes les contraintes découlant des ambitions affichées par la Région Aquitaine en matière de desserte TER et qu'ils libèrent moins de sillons* en journée pour les trains de fret. En conclusion, RFF estime nécessaire de vérifier que les objectifs du projet en matière de transfert modal* du trafic marchandises, d'amélioration de l'accessibilité du Sud Aquitain et de développement des TER peuvent être atteints avec les deux voies existantes.

Lors de la réunion de clôture du débat le 19 décembre, le président de la Région Aquitaine a été plus direct en estimant que les hypothèses prises en compte ne répondent pas aux ambitions de la Région et que la construction de deux voies supplémentaires est une nécessité.

2 - ... confirmation de l'absence d'opportunité ou ...

Pour d'autres acteurs, le résultat de l'expertise confirme que le projet n'est nullement nécessaire. De cet autre point de vue, les deux voies actuelles suffisent et le projet n'a pas lieu d'être.

3 - ... démonstration de la nécessité d'une démarche pragmatique

La majorité des partisans du scénario 1 ont interprété ces résultats d'experts comme la confirmation du bien-fondé d'une approche progressive et pragmatique, guidée par l'utilisation maximale des capacités déjà disponibles. Sur cette base, certains ont admis la possibilité d'aménagements lourds, mais ponctuels, répondant à chaque fois à un objectif clairement identifié (relèvement de vitesse, renforcement de desserte TER, création de sillons* fret de qualité, augmentation du niveau de fiabilité de l'exploitation…). De ce dernier point de vue, on est très loin de l'approbation d'un projet consistant à réaliser deux voies nouvelles de Bordeaux à l'Espagne. Dans le même temps, ces acteurs récusent une position de strict refus qui condamnerait à l'avance toute possibilité de dynamisme du trafic ferroviaire. Ils se situent donc sur une position médiane de rejet des propositions de RFF mais favorable à un programme adaptable d'amélioration de la ligne existante pouvant reprendre plusieurs des propositions d'évolution du scénario 1 avancées lors du débat.

** voir glossaire p. 95*



III-C. Un apport sur le fond et un élément de confiance

L'expertise indépendante a ainsi constitué un apport très positif au débat. Sur le fond, ses résultats ont contribué à éclairer les enjeux du projet. Alors que le projet était présenté par l'équipe de RFF comme une absolue nécessité pour assurer le développement, attendu d'ici 2020, de l'offre ferroviaire d'un point de vue quantitatif et qualitatif, les résultats de l'expertise ont conduit à insister sur les enjeux de plus grand avenir, à préparer dès aujourd'hui. De leur côté, les acteurs opposés à la solution privilégiée, selon eux, par l'équipe projet et les "grands élus" ont été amenés à préciser leur position quant au développement souhaitable du transport ferroviaire : si quelques-uns restent convaincus que les deux voies actuelles sont suffisantes même à long terme, la majorité des opposants au scénario 3 ont nettement pris parti pour un renforcement des performances de la voie ferrée actuelle, incluant si nécessaire des travaux importants.

L'expertise indépendante a aussi modifié la perception de la CPDP et du débat par des acteurs qui soupçonnaient cette procédure de n'être qu'une tentative de manipulation en faveur d'un choix prédéterminé. Nombre d'acteurs ont été surpris de l'indépendance dont témoignent les résultats de l'expertise. Le mérite en revient d'abord aux deux bureaux de consultants qui ont su faire abstraction des intérêts supposés de tel ou tel acteur. L'expertise n'en a pas moins constitué un élément fondamental de la relation de confiance qui s'est instaurée entre la procédure de débat public et ses participants.

Chapitre IV

La presse et le débat public





IV-A. Les retombées en chiffre

De la conférence de presse du 12 avril pour annoncer le débat public à fin décembre 2006, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a suscité 377 retombées dans la presse écrite, 40 dans les médias radio et 36 à la TV.

Entre articles factuels, rappelant l'agenda des réunions, et sujets plus polémiques, les médias se sont, au fil des mois, fait l'écho de l'avancée du débat public, des prises de position des différents acteurs et des contestations soulevées par les opposants au projet.

De nombreuses interviews du Président de la CPDP ont été diffusées à la radio et à la télévision (notamment sur France 3) avec sa présence en direct sur deux plateaux du 19/20 (Invité du jour le 30 août et Grand Témoin le 18 décembre), donnant ainsi une visibilité optimale au débat.

Pour la première fois, un grand quotidien régional a publié un supplément intégralement consacré à un débat public. Le supplément de *Sud Ouest* (32 pages) édité le 7 septembre traitait en effet exclusivement du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, en toute indépendance rédactionnelle.



IV-B. Le traitement médiatique

1 - Analyse chronologique

Le traitement médiatique a connu une forte évolution au cours du débat : les articles qui s'en tenaient à une stricte neutralité informationnelle ont peu à peu été enrichis de prises de positions et de divers discours polémiques. On note une réelle valorisation de la participation du public et de l'importance d'une prise de décision qui doit prendre en compte les conclusions du débat.

■ Un projet présent dans les médias dès la décision de la CNDP de lancer un débat public

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est mentionné dans la presse dès janvier 2006 et son traitement médiatique a évolué durant le premier trimestre.

- De janvier à fin février : un traitement lié à la LGV Bordeaux-Toulouse. le projet est surtout traité au travers du débat Bordeaux-Toulouse et de son actualité : quel financement si les deux projets sont réalisés en parallèle ? Quel projet aura la priorité ? Plusieurs acteurs aquitains estiment que le débat Bordeaux-Espagne aurait dû se dérouler en premier.
- A partir du 24 février : un traitement spécifique du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. La mobilisation des acteurs politiques et économiques du Pays Basque français et espagnol lors d'un colloque, le 24 février, marque le lancement médiatique du sujet Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en tant que problématique autonome.

■ Première conférence de presse de la CPDP le 12 avril : pédagogie et clarification

Dans un contexte de prises de parole de certains acteurs sur le projet, il était important que la CPDP se présente à la presse et au public. Elle a organisé une conférence de presse à Bordeaux et à Bayonne pour expliquer le débat public (nature, enjeux, modalités et objectifs).

Les médias régionaux, *Sud Ouest* en tête, ont clairement fait apparaître la volonté de neutralité, de transparence et d'indépendance de la CPDP. La presse basque a, pour sa part, accordé une plus large part à la parole de la CPDP, notamment avec une longue interview de Jean-Pierre Chaussade dans la *Semaine du Pays Basque* (13 avril).

De mai jusqu'au 6 juillet, le débat fut peu présent dans les médias et son traitement fut réservé et expectatif.

■ 6 juillet : deux conférences de presse (Bordeaux et Bayonne) de la CPDP pour annoncer l'ouverture du débat le 30 août 2006

Le 6 juillet, les conférences de presse auxquelles participait Yves Mansillon, président de la CNDP, annonçaient l'ouverture du débat le 30 août à condition que RFF complète le dossier soumis au débat par un chapitre entier consacré aux questions sur l'environnement, avant la réunion de la CNDP du 26 juillet. Un dossier de presse a été remis aux journalistes, expliquant les moyens de s'informer et de participer au débat. Ces conférences de presse ont généré de nombreuses retombées caractérisées par une bonne reprise des messages et une forte valorisation de l'indépendance de la CPDP, notamment dans *Sud Ouest.*

Le 26 juillet, un communiqué de presse annonçant le lancement du débat le 30 août est envoyé à la presse, avec un rappel des outils d'information. L'information est reprise de façon factuelle par les principaux supports de presse.

■ 30 août : deux conférences de presse (Bordeaux et Bayonne) de lancement du débat

A ces occasions la CPDP a rendu public le calendrier des premières réunions et rappelé les moyens d'information mis à disposition en mettant l'accent, pour valoriser sa volonté de transparence, sur la gestion des questions posées. La CPDP avait aussi invité RFF à exposer le projet ferroviaire et ses attentes vis-à-vis du débat public.

Le traitement médiatique oscille entre *"information neutre et factuelle"* et *"vision polémique"* du débat : certains supports mettent le projet ferroviaire en perspective avec le débat Bordeaux-Toulouse, d'autres le présentent, en reprenant des propos d'acteurs, comme un sujet polémique. Au-delà du projet lui-même, les informations pratiques sur le débat occupent une place significative.

■ 14 septembre : envoi d'un communiqué de presse *"Premier bilan et modification des modalités du débat"*

Après les trois séances de lancement à Bordeaux, Mont-de-Marsan et Bayonne, la CPDP a envoyé à la presse un communiqué sur le premier bilan du débat public et les principaux thèmes abordés. Ce fut l'occasion, après les critiques émises à Bordeaux, d'expliquer l'évolution des règles de prise de parole du public aux réunions (adjonction aux questions écrites, des réactions spontanées après les interventions). *Sud Ouest* reprend le contenu du communiqué.

Le traitement du débat entre dans le vif du sujet dès le début septembre : les articles sont nombreux, notamment les deux premières semaines (jusqu'à 26 la semaine du 11 au 15 septembre), et donnent largement la parole aux opposants au projet d'une ligne nouvelle.

■ Octobre et novembre : la presse acteur du débat

La presse aquitaine devient partie prenante du débat avec, mi-octobre, une première contestation des chiffres présentés par RFF. Les associations écologiques s'expriment, les tribunes libres fleurissent, la CPDP est critiquée et une large place est donnée à la contestation et à la parole des opposants au projet de ligne LGV. Cette multiplication des prises de parole et des confrontations d'opinions contribue à valoriser et nourrir le débat.

■ Décembre : dernière ligne droite pour les opposants

Le rendu des résultats de l'expertise complémentaire le 5 décembre et leur diffusion marquent une nouvelle étape dans le traitement médiatique. Le nombre d'articles s'accroît fortement (30 articles la semaine du 4 au 12 décembre). Les prises de positions se multiplient et se durcissent. Cependant, le traitement médiatique reste relativement neutre, la presse ne faisant que rendre compte des critiques émises.

2 - Analyse thématique

■ Les thèmes traités par la presse

Ils sont en corrélation avec ceux des débats :

- l'enjeu du développement du transport ferroviaire en Aquitaine (voyageurs grandes lignes, TER, fret),
- la priorité à donner (volonté politique) au développement du fret et la croissance inéluctable des nuisances afférentes (bruit, vibrations),
- le déchirement inter aquitain entre opposants et défenseurs des scénarios 1 et 3,
- la spécificité basque : demande d'une ligne nouvelle en zone intermédiaire avec une nouvelle gare, de rénovation de la ligne actuelle et de son aménagement phonique,
- les enjeux environnementaux (hydrogéologie, tourisme, granulats…) et économiques (foncier et indemnisations).

■ La part accordée à la CPDP

Globalement, la presse tend à valoriser le débat, son organisateur et son déroulement. On loue souvent la disponibilité des interlocuteurs, l'ouverture au droit d'expression, la capacité d'écoute. La CPDP a pourtant essuyé le feu des critiques relayées par la presse à deux reprises :

- courant octobre lorsque lui étaient reprochées des failles dans la diffusion de l'information et, de ce fait, une mobilisation de la population moins importante,
- fin novembre alors que le débat était qualifié de *"grande cacophonie"*.

■ Le compte-rendu des débats : un traitement différencié

Au fil du temps, une nette césure apparaît entre presse locale et presse régionale dans la façon de rendre compte des débats.

La presse locale se distingue par une objectivité apparente, caractérisée par un traitement factuel et neutre de l'information, alliée à une surexposition, voire une omniprésence, des acteurs opposés (CADE et SEPANSO principalement) qui aboutit, *in fine*, à une présentation partiale du débat susceptible d'influer sur la perception du grand public. Un quotidien du Pays Basque se distingue

particulièrement par le nombre et la régularité des tribunes libres accordées aux opposants à une ligne nouvelle.

La presse régionale se caractérise par son objectivité et sa neutralité dans la présentation des points de vue des acteurs et des critiques faites à RFF. Critiques et points de vue divergents ne sont presque jamais émis par l'auteur de l'article mais toujours rapportés suite aux déclarations des acteurs et participants. Ils occupent une place raisonnable au regard de la couverture médiatique. Une place notable reste donnée aux points de vue de la CPDP ou de RFF.

Conclusion

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne aura été très mobilisateur, exemplaire dans son déroulement et particulièrement fécond. Tels sont les points clés que tient à souligner la CPDP au terme de sa mission.



1 - Un débat qui a tenu ses promesses

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a donné à chacun, l'occasion d'écouter, de s'exprimer, de se forger une opinion, de débattre. A la lumière de l'implication active de très nombreux acteurs (politiques, économiques ou associatifs) et du grand public, et de la qualité des débats et des contributions, la CPDP estime avoir accompli sa mission.

Des contributions très argumentées ont enrichi le débat et, tout au long des réunions, a prévalu une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions, à de rares exceptions près.

2 - Un débat riche de propositions constructives et d'enseignements pour le Maître d'Ouvrage

Le débat a mis en lumière un large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire, en particulier pour répondre au défi du "mur de camions" mais aussi pour offrir une alternative crédible à la voiture en matière de déplacement de personnes. Le débat a clairement montré la priorité et l'importance des décisions d'aménagement de la ligne actuelle qu'il faudra prendre pour augmenter sa capacité et pouvoir, dès les prochaines années, offrir les moyens d'un report modal important du fret de la route sur la voie ferrée.

Une majorité d'acteurs estime utile voire indispensable d'articuler le projet d'infrastructures sur une politique des transports cohérente et de renforcer le volontarisme affiché par les pouvoirs publics sur le transfert modal en prenant des mesures incitatives.

De même, l'indispensable nécessité de prendre en compte dans le projet les questions touchant à l'environnement a continuellement été affirmée tout au long des réunions publiques, et pas uniquement celles réservées à ce thème. Une attention toute particulière sur les protections phoniques est demandée à RFF par les riverains de la ligne actuelle avec la croissance très importante de son trafic.

Certains acteurs ont souligné les incertitudes sur les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises, en particulier sur le service d'autoroute ferroviaire. Cette position s'est trouvée renforcée par l'expertise complémentaire indépendante qui a préconisé une démarche prudente et pragmatique. Certains en concluent à l'inutilité du projet de doublement du nombre de voies en Aquitaine.

Le débat sur les trois options pour le doublement de la ligne a nettement différencié la problématique Dax-frontière espagnole de la problématique Bordeaux-Dax. De plus, le scénario 2 n'a suscité aucune contribution dans le débat.

Entre Dax et Hendaye (scénario 1 ou 2-3), le débat s'est focalisé sur l'opportunité du projet.

Une partie du public considère qu'il n'y a pas lieu d'envisager le doublement des voies, considérant que les prévisions de trafic sont surestimées et que la capacité de la ligne actuelle est largement suffisante avec les améliorations envisageables.

Une autre partie considère que ce doublement des voies est à étudier ou à envisager. Mais il se dégage un consensus pour refuser la solution d'une mise à quatre voies de la ligne actuelle au Sud de Bayonne. La seule solution envisageable serait une ligne mixte nouvelle, mais à la condition qu'elle soit largement conçue en tunnels. Elle délesterait l'itinéraire actuel de l'essentiel du trafic fret.

Entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes, la ligne LGV (scénario 3) a conduit à des débats locaux très vifs.

Elle suscite de très vives oppositions des riverains du projet et des élus du Sud-Est bordelais et du Sud-Gironde et celles d'associations d'inspiration plus directement écologique comme la SEPANSO. Leurs arguments sont principalement environnementaux : préservation du milieu naturel, sauvegarde des espaces agro-sylvicoles et de la chasse, qualité du cadre de vie.

Le scénario 3 a semblé être, néanmoins, l'objet d'une large convergence des milieux économiques (CRCI, CCI de Gironde, CCI, Chambre d'Agriculture et Chambre des métiers des Landes) et d'une partie de la classe politique, notamment le Président de la Région et son Vice-Président chargé des transports ainsi que tous les élus des Landes sauf le maire de Dax. Ceux-là insistent sur l'intérêt d'une desserte à grande vitesse pour le développement économique de la Région et pour l'Est des Landes avec une gare nouvelle près de Mont-de-Marsan. Selon eux, le tronc commun avec Bordeaux-Toulouse minimise le surcoût financier et environnemental de cette solution. De plus, la sortie de l'agglomération de Bordeaux par l'Est leur semble plus simple que par l'Ouest.

Plusieurs évolutions du scénario 3 ont été proposées pour raccourcir les temps d'accès à Pau, au Béarn et à la région Midi-Pyrénées (scénario dit 3 bis).

Entre Bordeaux et Dax, le doublement de la ligne existante (scénario 1) a rassemblé les acteurs opposés au scénario 3 qui y voient la solution la moins traumatisante pour l'environnement, et aussi la possibilité d'adapter les investissements à la croissance des besoins.

L'opposition au scénario 1 doute de pouvoir construire deux voies nouvelles à la sortie Ouest de Bordeaux et elle dénonce l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains.

Plusieurs idées nouvelles ont été avancées pour le scénario 1 et notamment celle de construire une LGV jumelée à la voie actuelle sur les tronçons les plus favorables (Lamothe-Morcenx) afin de gagner 5 minutes.

Le compte-rendu a largement montré tous les apports au débat de l'expertise complémentaire indépendante concernant d'une part les perspectives de RFF d'évolution du trafic fret jugées plausibles mais peut-être optimistes, d'autre part les capacités de la ligne actuelle que l'on peut améliorer jusqu'à faire circuler le nombre de trains prévus par RFF à l'horizon 2020. Mais les experts concluent que si l'on voulait encore augmenter les capacités ou accélérer les trains de voyageurs, alors un aménagement d'infrastructure lourd serait indispensable.

Plusieurs interprétations ont été faites par les différents acteurs. Certains ont estimé que ces résultats confortaient la nécessité du projet de doublement des voies au-delà de 2020. D'autres y ont vu la confirmation que ce projet n'avait pas lieu d'être. D'autres enfin ont interprété ces résultats d'experts comme la confirmation du bien-fondé du scénario 1 qui privilégie une approche progressive et pragmatique.

Pour synthétiser les différentes positions du public, la CPDP les a illustrées selon trois scénarios évidemment schématiques qui sont détaillés dans le compte-rendu. Le scénario *« gestion capacitaire »* utilise les capacités maximales de la ligne existante pour répondre au développement ferroviaire même à long terme. Le scénario *« grande vitesse »*, scénario 3 est celui de la construction d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes, LGV de Bordeaux à Dax, puis ligne nouvelle *« mixte »* vers l'Espagne. Le scénario *« aménagement pragmatique »* consiste en l'aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire à "haute performance". Décliné du scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Dax, ce scénario est souvent combiné avec la construction d'une ligne nouvelle *« mixte »* et très enterrée pour la traversée du Pays Basque.

Voilà, en quelques phrases, le résumé très incomplet de ce que retient la CPDP. Mais le débat public vécu pendant quatre mois n'est qu'une étape dans un processus qui, selon la décision de RFF, peut s'étaler sur une quinzaine d'années. Certains acteurs ont évoqué l'après-débat, souhaitant par là que le processus de participation des acteurs à la réflexion sur le projet ne s'arrête pas en si bon chemin. Lors de la réunion de synthèse le 19 décembre à Bordeaux, RFF ainsi que plusieurs acteurs se sont fait l'écho de la qualité du débat public. Aussi ont-ils émis le souhait que la CNDP soit représentée, en cas de poursuite du projet, tout au long de son élaboration pour être garante de la participation des acteurs au processus de concertation.

Annexes

Les principales décisions de la CNDP ..... p. 72
Les membres de la CPDP ..... p. 78
Code éthique et déontologique ..... p. 79
Calendrier des réunions ..... p. 80
Liste des cahiers d'acteur ..... p. 82
Liste des contributions ..... p. 87
Tableau des rencontres ..... p. 90
Glossaire ..... p. 95



Ouverture du débat public

Commission Nationale du Débat Public

_____

SEANCE DU 4 JANVIER 2006

_____

DÉCISION N° 2006 / 01 / PLGV BE / 1

_____

PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.

_____

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- considérant que le projet présenté constituerait le prolongement vers l'Espagne de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique, qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais un intérêt européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport,
- considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
- considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
- considérant les faibles indications contenues dans le dossier sur le mode de financement du projet,
- considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
- considérant enfin que l'article L.121.12 du code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :

- les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 61),
- des indications plus précises sur le financement de l'ouvrage.

Article 3 :

La préparation et le déroulement du débat public devront veiller à bien associer la partie espagnole.

Le Président

Yves MANSILLON

Nomination du Président de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

_____

SEANCE DU 4 JANVIER 2006

_____

DECISION N° 2006 / 02 / PLGV BE / 2

_____

PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.

_____

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu la décision n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article unique :

M. Jean-Pierre CHAUSSADE est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Le Président

Yves MANSILLON

Désignation des membres de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

_____

SEANCE DU 1ER FEVRIER 2006

_____

DECISION N° 2006 / 11 / PLGV BE / 3

_____

PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.

_____

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public, et n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE Président de la commission particulière,
- sur proposition de Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article unique :

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole :

- Mme Michèle BORDENAVE,
- M. Jean-Stéphane DEVISSE,
- M. José HARO,
- M. Olivier KLEIN,
- M. Jean-Yves MADEC.

Le Président

Yves MANSILLON

Prolongation du délai de présentation du dossier RFF

Le Président , Paris, le 5 Juillet 2006

COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP
DU 5 JUILLET 2006.

Lors de la réunion du 5 Juillet 2006, la Commission nationale du débat public a pris les décisions suivantes :

2 – Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

M. Jean-Pierre CHAUSSADE, Président de la Commission particulière, expose les divers éléments de contexte de ce débat public (notamment le récent débat public sur le projet de LGV Bordeaux Toulouse et l'actuelle consultation sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux).

Il expose les contacts établis avec la centaine d'acteurs des trois départements français concernés, avec la Commission de l'Union Européenne, avec les autorités espagnoles du niveau central et du Pays Basque ; la CPDP a pu ainsi recueillir toutes les informations utiles sur les préoccupations et les attentes des uns et des autres.

M. CHAUSSADE présente ensuite le projet de dossier du débat préparé par RFF et souligne qu'il nécessiterait d'être complété en ce qui concerne les questions environnementales (enjeux globaux et impacts sur les milieux naturels et humains de la zone d'étude) afin de répondre pleinement aux attentes déjà exprimées par les acteurs.

La CNDP, après discussion à laquelle participent presque tous ses membres, considère que le projet de dossier doit recevoir un complément regroupant et renforçant l'analyse des aspects environnementaux.

La CNDP souhaite cependant en même temps que cela n'aboutisse pas à décaler le calendrier envisagé. Elle attend donc que le projet de dossier de débat ainsi complété lui parvienne de façon à ce qu'elle puisse l'examiner au cours d'une séance exceptionnelle qu'elle fixe au Mercredi 26 Juillet prochain ; elle arrêtera le même jour le calendrier du débat public qui pourra ainsi commencer dès la fin de l'été.

Approbation du dossier, des modalités et du calendrier du débat

Commission Nationale du Débat Public

_____

SEANCE DU 26 JUILLET 2006

_____

DECISION N° 2006 / 26 / PLGV BE / 4

_____

PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.

_____

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public, n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE Président de la commission particulière, et n° 2006/11/PLGV BE/3 désignant les membres de la commission particulière,
- vu le dossier transmis par le Président de Réseau Ferré de France le 20 Juillet 2006.
- sur proposition de Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article 1 :

Le dossier du Maître d'Ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 30 Août au 29 Décembre 2006.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

Yves MANSILLON

Les membres de la CPDP

Jean-Pierre Chaussade, président de la Commission particulière du débat public

Ingénieur de l'Ecole centrale de Paris, ses domaines de compétence concernent l'énergie, l'environnement et la gestion de crise ; ancien cadre-dirigeant à EDF, il y achève sa carrière en juillet 2005 en tant que délégué au débat public ; il a été coopté en novembre 2005 comme membre du conseil d'administration d'Observ'ER, l'observatoire des énergies renouvelables, en tant que personne qualifiée.

Michèle Bordenave

Expert agricole et foncier, membre de la Compagnie des commissaires enquêteurs Adour-Pyrénées-Gascogne.

Domiciliée et originaire de Pau, Michèle Bordenave a d'abord suivi un enseignement supérieur en lettres classiques (jusqu'à l'obtention d'un doctorat), avant d'entreprendre des études en droit et d'exercer la profession d'expert agricole et foncier au sein d'un cabinet libéral qu'elle dirige depuis quelques années. Elle figure, en qualité d'expert en immobilier, sur la liste des experts établie par la Cour d'appel de Pau et exerce, ponctuellement, des fonctions de commissaire enquêteur. Titulaire d'un diplôme d'études approfondies en droit de l'environnement, elle a en charge le secteur technique "Législation, enquêtes publiques, réglementation, jurisprudence" de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs.

Jean-Stéphane DEVISSE

Membre de la CNDP

Chargé de Mission au WWF

Originaire du Pays Basque et actuellement domicilié à Tarnos dans les Landes, Jean-Stéphane Devisse a exercé les fonctions de Conservateur de la réserve naturelle du Marais d'Orx avant d'être chargé des questions relatives au changement climatique, à l'énergie et à l'aménagement du territoire par le WWF (Fonds mondial pour la nature). Membre de la Commission nationale du débat public depuis 2001, il a participé à de nombreux débats publics : extension du port de Marseille, réservoir de soutien d'étiage de la Garonne, ligne électrique à très haute tension à travers le Quercy.

José Haro

Ingénieur général honoraire du Génie Rural, des Eaux et des Forêts.

Après un début de carrière en Algérie, en 1956, José Haro a exercé les fonctions d'Ingénieur à la direction des services agricoles de la Lozère, d'enseignant d'économie en Normandie, de directeur de deux lycées agricoles puis de directeur départemental de l'agriculture du Tarn et de Gironde. Il a été, ensuite, nommé directeur régional de l'agriculture d'Aquitaine et, en 1995, ingénieur général chargé d'inspection interrégionale en régions Centre et Pays de la Loire, puis en Aquitaine et Poitou-Charentes. Il est retraité depuis septembre 2002. Outre ces fonctions, il a été chargé, par les ministres de l'agriculture, de plusieurs missions : fruits et légumes, viticulture, coopération avec l'Argentine. Il est officier de la Légion d'Honneur et du Mérite agricole.

Olivier Klein

Enseignant à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat

Chercheur au Laboratoire d'économie des transports.

Domicilié à Lyon, Olivier Klein est enseignant-chercheur à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat et au Laboratoire d'économie des transports (ENTPE-CNRS-U. Lumière Lyon 2). Ses travaux portent principalement sur l'évaluation des projets et des politiques de transport, sur l'analyse de la mobilité interurbaine et sur l'insertion territoriale des grands projets ferroviaires. Il a récemment été membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de LGV PACA et coorganisateur d'un "atelier citoyen" dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Jean-Yves MADEC

Président du tribunal administratif de Pau depuis le 4 décembre 2006

Précédemment président de chambre à la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Après quelques années dans l'enseignement, Jean-Yves Madec a intégré, à sa sortie de l'Ecole nationale d'administration, le corps des magistrats des tribunaux administratifs et y a fait l'essentiel de sa carrière, à l'exception de la période 1986-1990, où il devient conseiller juridique au cabinet du ministre de l'Intérieur du Sénégal. Ancien vice-président des tribunaux administratifs de Poitiers puis de Pau, il a présidé une chambre de la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Code éthique et déontologique adopté par la CPDP

Chaque membre veille à ce que toutes les informations existantes sur le projet soient mises à la disposition du public de façon claire, compréhensible, avec la plus grande objectivité possible.

Il s'engage à favoriser l'expression de tous les publics concernés qui désirent poser des questions, obtenir des réponses ou donner leurs points de vue lors du débat.

Il s'engage à remplir son rôle avec équité, intégrité et impartialité. Il se veut au service du public. Il veille au respect de chacun et refuse les incivilités.

Il assure son rôle en toute indépendance.

Il ne doit avoir aucun intérêt personnel dans le projet soumis au débat.

Il informe, au cours du débat, le président de la commission particulière de tout changement de sa situation qui pourrait lui être reproché.

La commission particulière n'a ni avis ni position à émettre au cours ou à l'issue du débat. Chaque membre est soumis à une stricte neutralité. Il doit observer un droit de réserve sur le projet. Il évite toute position ou tout propos qui pourrait être considéré comme contraire à celui-ci.

S'il a connaissance au cours du débat d'informations confidentielles, son devoir de confidentialité s'exerce pendant et au-delà du débat.

Il s'assure de la saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre pour le déroulement du débat public.

Calendrier des réunions

RÉUNION DE CONCERTATION		
Dax	31 mai	
RÉUNIONS PUBLIQUES		
RÉUNIONS DE LANCEMENT		
Bordeaux	7 septembre	350 pers.
Mont-de-Marsan	11 septembre	350 pers.
Bayonne	12 septembre	450 pers.
RÉUNIONS THÉMATIQUES GÉNÉRALES		
Arcachon *Un projet ferroviaire pour quel développement régional ?*	14 septembre	50 pers.
Biarritz *Un projet ferroviaire, quelle contribution à l'amélioration des transports ?*	19 septembre	120 pers.
Dax *Un projet ferroviaire, quels enjeux environnementaux ?*	20 septembre	350 pers.
RÉUNIONS THÉMATIQUES APPROFONDIES		
Hendaye *Quelles solutions en Aquitaine pour le transport des marchandises ?*	4 octobre	280 pers.
Capbreton *Aménagement du territoire, tourisme et thermalisme*	10 octobre	160 pers.
Langon *Quel développement pour les transports régionaux de voyageurs ?*	11 octobre	150 pers.
Saint-Jean-de-Luz *Quel développement pour les transports régionaux de voyageurs ?*	18 octobre	150 pers.
Bordeaux *Sorties de Bordeaux Sud-Est et Sud-Ouest (le bouchon ferroviaire)*	19 octobre	150 pers.
Pau *Quelles incidences pour les dessertes voyageurs grandes lignes ?*	24 octobre	120 pers.
Dax *Aspects économiques et financiers du projet*	25 octobre	150 pers.
Biarritz *Environnement et qualité de la vie*	8 novembre	70 pers.
Morcenx *Environnement naturel et jumelage des infrastructures*	15 novembre	100 pers.
RÉUNIONS DE PROXIMITÉ		
Saint Vincent de Tyrosse	2 novembre	120 pers.
Biganos	9 novembre	50 pers.
La Brède	16 novembre	400 pers.
Saint Symphorien	22 novembre	160 pers.
Pessac	28 novembre	630 pers.
Ustaritz	29 novembre	400 pers.
Roquefort	6 décembre	110 pers.
Captieux	13 décembre	520 pers.
RÉUNION DE RENDU D'EXPERTISE		
Dax	5 décembre	200 pers.
RÉUNION DE SYNTHÈSE		
Bordeaux	19 décembre	550 pers
AU TOTAL		**6 140 pers.**

RÉUNIONS D'INFORMATIONS AUPRÈS D'ORGANISMES OFFICIELS	
CESR d'Aquitaine	25 septembre
CCI de Bayonne Pays Basque	28 septembre
CCI de Bordeaux	3 octobre
Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux à appellations contrôlées	26 octobre
Association des Maires de Gironde	13 novembre
Conseil régional d'Aquitaine, Commission Infrastructures	16 novembre
Conseil de Développement et Conseil des Elus du Pays Basque	22 novembre

35 cahiers d'acteur

Classement chronologique par ordre de publication des cahiers

• Landes Graves Palus Environnement (LGPE)

Les auteurs affirment que les gains de temps par une LGV entre Bordeaux et Hendaye sont ridicules par rapport à l'énormité des investissements. Ils soutiennent, si nécessaire, l'option 1 de mise à 2X2 voies jusqu'à Dax mais pas dans le Pays Basque.

• Collectif des Associations Défense Environnement (CADE)

Le Cade doute de la véracité des chiffres présentés par RFF et préconise d'opter pour le scénario des voies existantes, améliorées, voire doublées, si nécessaire, en certains points.

• Ecole Supérieure des Technologies Industrielles Avancées (ESTIA)

L'ESTIA recommande de construire d'ici 2016 une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et la frontière, soutient le scénario 3 empruntant des tunnels au Pays Basque.

• Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO Aquitaine)

Pour la SEPANSO le rééquilibrage modal de la liaison Bordeaux-Espagne en faveur du rail est nécessaire et dépend autant de la modernisation et de l'adaptation de la capacité du réseau existant que de la volonté politique de l'Etat et du pouvoir régional de transférer massivement et dès maintenant le trafic routier sur le rail.Le développement progressif de la voie existante entre Bordeaux et l'Espagne constitue la solution la plus performante pour l'efficacité du report modal et la minimisation des impacts environnementaux. Elle s'oppose au scénario 3.

• Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque

La CCI de Bayonne fait le choix du scénario 3 pour offrir à l'économie régionale et aux entreprises des conditions de transport modernes et au meilleur coût, répondre aux besoins de mobilité des populations et choisir les modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

• Bernard Albizu

Bernard Albizu, ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris, retraité du BTP, se prononce contre le simple aménagement de la ligne actuelle, en pensant aux milliers de riverains, et en faveur du scénario 3. Au Pays Basque, il préconise, pour résoudre les problèmes environnementaux, une succession de cinq tunnels malgré un surcoût éventuel.

• Union des Ingénieurs et des Scientifiques du Bassin de l'Adour (UISBA)

L'UISBA recommande d'engager la construction d'ici 2016 d'une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Hendaye et de développer l'autoroute ferroviaire et le trafic ferroviaire de fret.

• Conseil Economique et Social Régional Aquitaine

Le CESR préconise de mettre à l'étude en priorité la nouvelle ligne mixte Sud des Landes-côte basque, et d'arrêter la décision pour les sorties de Bordeaux, simultanément avec le projet de LGV vers Toulouse. Une grande majorité des membres des commissions du CESR d'Aquitaine sont favorables au scénario 3.

• Association Béarn Adour Pyrénées (BAP)

L'association BAP a une exigence : mettre Pau à trois heures de Paris et opte pour l'étude d'un scénario 3 bis avec une meilleure desserte du Béarn et de la Bigorre.

• Syndicats des Travailleurs-ses du Pays Basque (LAB)

Ce cahier veut être un résumé d'un document du Réseau pour un Train Social (RTS) : le TGV éloigne les individus et les populations, l'hyper mobilité nuit à l'économie et un train à caractère social maintiendrait davantage d'emplois.

• CGT des cheminots de Gironde

La CGT Cheminots souhaite que des investissements soient réalisés d'urgence sur le réseau pour augmenter ses capacités. Elle préconise l'option 1 dans le cadre d'une politique cohérente pour favoriser un réel report modal.

• Association Nive Environnement

Pour Nive Environnement, les nuisances sonores sont le souci numéro un des Français. Elle considère que le choix ne doit pas être le même en zone ouverte et en zone urbaine. Elle suggère de doubler et de rénover la ligne dans la forêt landaise, pour éviter les nuisances d'une deuxième coupure et de créer plus au sud une ligne spécifique fret évitant la zone urbaine basque, pour réserver la ligne actuelle au trafic voyageur de transit ou local.

• Association Pays Paysage

Cette association basquaise se félicite qu'une étude indépendante soit réalisée et espère que ses résultats attesteront que les voies existantes sont largement suffisantes. Elle avance cependant une solution qui consisterait à utiliser les voies existantes de Dax à Villefranque-Ustaritz (après réaménagements) et à créer ensuite une voie en tranchées couvertes et tunnels, depuis Ustaritz jusqu'à la connexion avec le "Y basque", à San Marcial.

• Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

La CRCI rappelle la position des trois CCI d'Aquitaine, à savoir le choix du scénario 3 qui offre un tronc commun entre Bordeaux et l'Espagne et un autre vers Toulouse via Agen. La CRCI croit urgent de lancer dès le prochain contrat de projets Etat Région (2007-2013) des travaux d'amélioration de la ligne existante entre Bordeaux et l'Espagne pour en accroître les capacités.

• Chambres consulaires des Landes

Pour les chambres consulaires des Landes une nouvelle ligne est un enjeu capital pour les Landes car le TGV est, à leurs yeux, un accélérateur de développement. Elles choisissent le scénario 3 avec deux nouvelles gares dans deux agglomérations de leur département, l'une à Mont-de-Marsan, l'autre à Dax.

• IUT Bordeaux

Des étudiants en économie des transports de l'IUT pensent que le transport ferroviaire doit se développer. Pour eux, le scénario n°3, bien que plus nuisible pour l'environnement, présente une meilleure desserte de l'Est des Landes (notamment Mont-de-Marsan) et un tronc commun avec la ligne Bordeaux -Toulouse.

• Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau des Transports En Commun (COBARTEC)

Cette association du bassin arcachonnais donne la priorité à la modernisation de la voie actuelle pour permettre le transfert rapide du fret routier vers le rail. Elle se dit opposée aux scénarios 2 et 3 car elle juge prioritaire la desserte de la façade atlantique. Elle imagine un tracé 1 bis avec certains passages à 320 km/h.

• Association Bassin d'Arcachon Ecologie

Cette association pense qu'il convient de faire de l'amélioration et de la modernisation du réseau ferroviaire français et européen une priorité qui doit, de façon volontariste, s'inscrire dans les projets nationaux et internationaux préférentiellement aux multiples projets autoroutiers aquitains. Une amélioration du réseau existant fournirait ainsi l'opportunité attendue d'une liaison Bordeaux-Espagne plus performante.

• Les Verts de Pessac

Les Verts de Pessac pensent que la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre suppose d'arrêter immédiatement tout investissement routier et de modifier profondément les modes de déplacement dans l'agglomération bordelaise. L'étoile ferroviaire doit contribuer à cet objectif en étant le support d'un RER. Un travail de prospective détaillée sur ce RER doit être réalisé avant que la décision sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ne soit prise.

• Fédération départementale des Chasseurs de la Gironde

La Fédération des Chasseurs de la Gironde stigmatise une société "à grande vitesse" et pensent que la nature a été oubliée dans ce projet. Ils ne veulent pas que des voies rapides conduisent à fuir la Gironde, devenue selon eux invivable.

• Association Echanges Pays Basque

Echanges Pays Basque salue le débat public qui fait prendre conscience à tous de l'importance des enjeux, permet aux opinions de s'exprimer et aux propositions d'être faites. Elle est favorable au scénario 3 et souhaite que le débat soit approfondi sur le tracé de la nouvelle ligne au Pays Basque avec des propositions comme celles de Bernard Albizu.

• CCI de Bordeaux

La CCI de Bordeaux soutient que l'Aquitaine doit bénéficier d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour relier les 6 millions d'habitants de l'euro-région qu'elle forme avec le Pays Basque et pour soutenir la compétitivité des entreprises. Elle rappelle que ce projet est inscrit depuis 1994 parmi les priorités du réseau transeuropéen des transports. A ses yeux, l'Aquitaine doit être intégrée au grand réseau de transport et ne peut pas être le maillon manquant d'une ligne internationale totalement opérationnelle dès 2016.

• Commune de la Brède

La commune de La Brède (33) rappelle son opposition exprimée en 2005 à l'occasion du débat public Bordeaux-Toulouse et assure qu'elle s'opposera vigoureusement à tout projet qui ne respecterait pas les principes que son conseil municipal a voté : protection de la réserve naturelle géologique de Saucats-La Brède, périmètre Natura 2000 avec ses zones d'activités secondaires et tertiaires, périmètre de protection du forage de La Brède, site inscrit du château de La Brède.

• Conseil général des Landes

Cette contribution est la compilation conclusive des positions communes d'Henri Emmanuelli, président du Conseil général des Landes, de Jean-Louis Carrère, sénateur des Landes et premier vice président du Conseil régional, de Jean-Pierre Dufour, directeur de recherches au CNRS et vice président du Conseil régional, de Jean-Pierre Dufau, député maire de Capbreton. Tous plaident et argumentent pour le scénario 3 passant à l'Est des Landes et desservant Mont de Marsan.

• Guy Etchessahard

Cet ancien président de la COBARTEC (Bassin d'Arcachon) souhaite un transfert du transport routier au bénéfice du rail. Il dénonce la dévalorisation volontaire, par RFF, du scénario 1, seul à même de répondre au développement du trafic fret. Il propose que ce nouveau tracé soit "phasé" en deux temps, tout en prenant en compte les considérations environnementales.

• Conseil Economique et Social Régional Charente Poitou

Pour le CESR Charente Poitou, la réalisation du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est avant tout un projet d'aménagement européen visant à relier la façade atlantique au réseau européen à grande vitesse. Pour le CESR, ce projet doit répondre à trois enjeux essentiels : le report modal, l'environnement et le financement.

• Les Verts du Conseil régional Aquitaine

Les verts du CRA avancent les urgences absolues de la décroissance de l'empreinte écologique des activités humaines, et de la lutte contre le changement climatique. Pour eux, le rail est une alternative incontournable au tout routier. Pour autant, ils formulent cinq exigences pour la réalisation du projet Bordeaux-Espagne. Ils font le choix implicite du scénario 1 en dénonçant les inconvénients des tracés 2 et 3.

• Commune de Villenave d'Ornon

Le maire et le conseiller général de cette ville de la CUB, Communauté urbaine de Bordeaux, sont favorables au doublement des voies existantes à l'Ouest du département (scénario 1). Ils demandent que l'impact sonore sur les populations soit traité de façon appropriée. Ils sont pour une autoroute ferroviaire adossée au futur grand contournement de Bordeaux et souhaitent la création d'une nouvelle gare multimodale à l'Ouest de l'agglomération.

• Conseil général de la Gironde

Cette contribution regroupe les avis de Philippe Madrelle, président du Conseil général de la Gironde, Jean-Luc Gleyze, conseiller général de Captieux (33), Philippe Carreyre, conseiller général de Saint-Symphorien (33) et Isabelle Dexpert, conseiller général de Villandraut. Les associations LEA et SEPANSO se sont jointes à ce cahier d'acteur. Tous sont farouchement opposés au scénario 3 qui passerait sur leur territoire.

• Gilles Savary, député européen

Le parlementaire européen considère, vu la pression du fret routier ibérique en Aquitaine et ses perspectives d'évolution, qu'il est absolument impératif que la France propose résolument une alternative ferroviaire forte, et à grande capacité, à la péninsule ibérique. Il affirme que la disponibilité de subventions européennes et de recettes de péages routiers, sur l'ensemble de la chaîne pyrénéenne, renforce incontestablement l'intérêt d'une programmation prioritaire d'infrastructures ferroviaires performantes sur le secteur transfrontalier des Pays Basques français et espagnol.

• Association Défense du Pays Brédois

L'association de Défense du Pays Brédois demande une expertise sur une option de nouvelle gare multimodale près de l'aéroport de Mérignac pour valoriser le futur trajet de grand contournement Ouest routier et ferroviaire de l'agglomération bordelaise.

• **Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac**

Ce syndicat pense que, sur la base du scénario 3, qu'il estime être le scénario des solidarités avec des mesures d'accompagnement nécessaires, ce projet comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne, rééquilibrera le territoire aquitain vers l'Est, facilitera l'ouverture stratégique vers l'Arc méditerranéen, contribuera au respect du protocole de Kyoto, facilitera le report modal vers le ferroviaire tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

• **CCI Pau Béarn**

Cette contribution regroupe les avis motivés de la CCI de Pau Béarn, du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, de la Communauté d'agglomérations de Pau Pyrénées, de la Communauté de communes de Lacq, de la mairie de Pau et de plusieurs députés : Martine Lignières-Cassou, François Bayrou, David Habib, Jean Lassalle. Tous militent pour l'étude d'un scénario 3 bis qui permettrait la desserte de Pau et du Béarn à partir d'une gare à Mont de Marsan.

• **Comité de Vigilance (33)**

Le Comité de vigilance LGV Aquitaine situé au Sud-Est de la Gironde regroupe six conseillers généraux et huit associations. Présidé par Jean-Luc Gleyze, conseiller général de Captieux, il se dit favorable au développement ferroviaire mais surtout pas en passant dans le Sud-Est de la Gironde. Il estime que le transfert modal est un mauvais alibi et que les coûts présentés sont sous-évalués. Il demande que le projet ne crée pas de nouveau couloir et que priorité soit donnée à l'amélioration immédiate de la ligne existante.

• **Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest**

Les Sylviculteurs perçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie d'utilité commerciale ou industrielle. Ils initient un autre scénario avec l'élargissement du couloir de lignes électriques 400 KVA Saucats-Morcenx : il s'agit d'un équipement parfaitement rectiligne entre Cabanac en Gironde et pratiquement l'Adour.

Liste des contributions

Associations et organisations professionnelles

1. Pays Paysages
2. Réseau "Sortir du nucléaire"
3. Trait d'Union
4. Bassin d'Arcachon Ecologie
5. Pays Paysage
6. Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transports En Commun (COBARTEC)
7. Association de Défense des Tarnosiens
8. Collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris
9. Association Régionale de Défense des Forêts contre l'Incendie Aquitaine (DFCI)
10. Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC)
11. ALTRO
12. CFDT Aquitaine. Union interprofessionnelle des Syndicats du Béarn
13. Association HEMEN
14. Collectif de citoyens de Saint-André-de-Seignanx (Landes)
15. Association Française des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)
16. Association Attac Landes Côte Sud
17. Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux
18. Associations des usagers des transports des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées
19. Association Bordelaise des Amis des Chemins de fer
20. CFDT Aquitaine
21. Chasse Pêche Nature et Tradition, Pau
22. Fédération des Syndicats de quartiers de Pessac
23. Collectif des Associations de Défense de l'Environnement Pays Basque Sud des Landes
24. Comité Régional Aquitaine PCF
25. Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France
26. Association du Pays du Grand Pau
27. SEPANSO Landes

Chambres consulaires

1. Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre d'Agriculture et Chambre des Métiers des Landes
2. Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées
3. Conseil général des Hautes-Pyrénées, CCI de Tarbes et des Hautes-Pyrénées, Chambre de Métiers et Chambre d'Agriculture 65, Comité Départemental de Développement Économique 65, Grand Tarbes, Tarbes et Lourdes

Délibérations

1. Mairie de Fargues de Langon
2. Communauté de Communes de Lacq
3. Conseil général des Landes
4. Mairie de Saint Selve
5. Chambre des Métiers et d'Artisanat des Landes
6. Conseil de Développement du Pays du Basin d'Arcachon

7. Mairie de Léognan
8. Conseil de Développement et Conseil des Elus du Pays Basque
9. Mairie de Mont-de-Marsan
10. Mairie de Villenave d'Ornon
11. Mairie de Bayonne
12. Mairie de Préchac
13. Mairie de Goos
14. Mairie de Cestas
15. Mairie de Talence
16. Communauté de Communes Cestas-Canéjan
17. Mairie de Lue
18. Communauté de Communes de Montesquieu
19. Mairie de Sort en Chalosse
20. Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)
21. Mairie de Cadaujac
22. Mairie de Vicq d'Auribat
23. Communauté de Communes du Val de l'Eyre
24. Communauté de Communes de Montfort en Chalosse
25. Mairie de Montfort en Chalosse
26. Mairie d'Escaudes
27. Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux
28. Mairie de Captieux
29. Mairie de Goualade
30. Mairie de Lartigue
31. Mairie de Saint-Médard-d'Eyrans
32. Mairie de Saint-Jean-de-Lier
33. Mairie de Giscos
34. Mairie de Saint-Morillon
35. Mairie de Pessac
36. Mairie de Bègles

Élus

1. Elus socialistes du Conseil municipal de Talence
2. Elus verts du Conseil municipal de Pessac
3. Elus communistes des Landes
4. Communauté de Communes Nive-Adour
5. Communauté de Communes Sud Pays Basque
6. Mairie de Guétary
7. Mairie de Biriatou
8. J. BARREILLE, Maire d'Arbonne
9. Mairie d'Ascain

Établissements publics

1. Syndicat Mixte du SCOT de Tarbes-Ossun-Lourdes
2. SYSDAU, SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise

Parlementaires

1. C. ROBIN-RODRIGO, Députée des Hautes-Pyrénées, Vice-présidente du Conseil général
2. M-H. des ESGAULX, Députée de la Gironde, Maire de Gujan-Mestras

Particuliers

1. J-R. THOMAS
2. D. GACHADOUAT
3. M.LACANETTE
4. J. HAÏTSE
5. S. ETAIX
6. R. CANDEBAT
7. B. BORNETTE
8. M. et Mme MAGNE
9. M. et Mme FAUSSAT
10. J-L. STANEK
11. P. PAULINI
12. Ch. CABILLE
13. D. COUNILH
14. A. BIGNON
15. B. LOYGUE
16. J. LASSERRE
17. A.M DUBEDAT
18. F. PARIS et L-P. CLEMENTI
19. F. PARIS et L-P. CLEMENTI
20. C. MULCEY-LONGAU
21. E. ANDRE-BACHAUD
22. J-P. BETI
23. P. et M-H. BOUCHET
24. L. SERVANTIE
25. M. GRAVIER
26. J. SAINT-MARTIN
27. C. CASTERA
28. A. LOUSTALOT
29. F. HUN
30. L. FOUCHE
31. J. CAPES
32. S. BARDET
33. D. TAUZIN
34. M.F. CHOISNARD
35. J.P. BOUQUENNE
36. L. SERVANTIE
37. J-L AJAS
38. E. PERCHERON
39. J. FRILLEUX
40. J-F. HOGU
41. G. GOUVERNEUR
42. H. STRUXIANO
43. F. FAURE
44. Ch. CERNIAUT
45. R. LEGROS
46. J-R. DUFORT
47. M. et Mme JUTANT

Tableau des rencontres

Date	Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP
27/01/2006	Préfet de la région Aquitaine et SGAR, **Francis IDRAC et Frédéric MAC KAIN**
27/01/2006	Préfet des Landes, **Pierre SOUBELET**
01/02/2006	Président du Conseil régional Aquitaine et de la CUB, Vice-président et Directrice générale adjointe du Conseil régional, **Alain ROUSSET, Jean-Louis CARRERE et Emmanuelle BAUDOIN**
06/02/2006	Préfet des Pyrénées-Atlantiques, **Marc CABANE**
08/02/2006	Président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, **Jean-Jacques LASSERRE**
10/02/2006	Président du Conseil général des Landes, **Henri EMMANUELLI**
14/02/2006	Président de la CCI de Bordeaux, **Laurent COURBU**
14/02/2006	Directeur de la Chambre Régionale d'Agriculture d'Aquitaine, **Pierre POUGET**
16/02/2006	Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, **Jean-Marie BERCKMANS**
16/02/2006	Président du Conseil de Développement du Pays Basque, **Bernard DARRETCHE**
16/02/2006	Directrice générale adjointe du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, Délégation de Bayonne, **Jacqueline ELICHONDOBORDE**
23/02/2006	Président de la Chambre d'Agriculture de la Gironde, **Bernard ARTIGUE**
23/02/2006	Président du Conseil Economique et Social de la Région Aquitaine, **Jean-François GARGOU**
23/02/2006	Directeur régional de l'Equipement Aquitaine, **Yves MASSENET**
27/02/2006	Président du Conseil des Elus du Pays Basque, **Alain LAMASSOURE**
28/02/2006	Président de RFF, **Michel BOYON**
28/02/2006	Directeur général de la Mer et des Transports, **Patrice RAULIN**
01/03/2006	Président du Conseil général de la Gironde et Sénateur- maire de Monségur, **Philippe MADRELLE et B. DUSSAUT**
02/03/2006	Directeur de la SNCF Aquitaine et Directeur des opérations Sud Ouest, **Xavier OUIN et Jean-Marie ROMERO**
07/03/2006	Président de la SEPANSO, **Pierre DAVANT**

Date	Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP
07/03/2006	Sous-préfet de Bayonne, **Pierre-André DURAND**
07/03/2006	Président du CADE et Associations membres (Association contre les voies nouvelles, Association Environnement Bayonne Rive Droite, Association de Défense de la Nivelle, Association de Lons), **Victor PACHON, Ch GARAY, Odile ZUFFI, M. PAYET et M. DARIGOL**
08/03/2006	Directeur du Conseil de Développement du Pays Basque, **Battitta BOLOQUY**
08/03/2006	Président et Directeur de la Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz, **Didier BOROTRA et J-C. IRIART**
21/03/2006	Conseiller chargé des Transports au Conseil régional et à la CUB, **Philippe ESSIG**
22/03/2006	Maire de La Brède, **M. DUFRANC**
22/03/2006	Conseiller général du Canton de Captieux, **Jean-Luc GLEYZE**
28/03/2006	Directrice générale Adjointe chargée des Infrastructures, Conseil régional et CUB, **Emmanuelle BAUDOUIN**
28/03/2006	Président et Membre de l'association de Défense du Pays Brédois, **Lionel BRETONNET et Robert LASTENNET**
28/03/2006	Co-présidentes et Membres de Landes Environnement Attitude, **Denise CASSOU et Dominique ORGERON, Gérard GOUVERNEUR, J-R. THOMAS, A. DESCAT**
28/03/2006	Maire de Léognan, **Bernard FATH**
28/03/2006	Directeur régional de l'Environnement d'Aquitaine, Responsable des dossiers LGV et Chef de service **Jean-Pierre THIBAULT, M. BACHERE et J-M. COUDESFEYTES**
29/03/2006	Directeur régional de l'Agriculture et des Forêts d'Aquitaine, **Fabien BOVA**
29/03/2006	Président de la Chambre Régionale d'Agriculture d'Aquitaine, **Dominique GRACIET**
29/03/2006	Directeur de la DRIRE, **M. RUSSAC**
03/04/2006	Président de l'AFAC, **Jacques OTTAVIANI**
03/04/2006	Président de la Fédération départementale des chasseurs de Gironde, **Henri SABAROT**
07/04/2006	Député-Maire de Cestas, **Pierre DUCOUT**
11/04/2006	Président et Vice-président de la Communauté des Communes du Grand Dax, Président de l'Association Barthes Nature et Maire de Tercis les Bains et la Directrice des Services, **Jacques ANTHIAN et Jean-Marc DUBIS,**
11/04/2006	Sous-préfet des Landes, **Jean-Luc BLONDEL**

Date	Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP
11/04/2006	Maire de Dax et Directrice générale des Services **Jacques FORTE et Nicole FRITSCH**
11/04/2006	Vice-président, Directeur général et Directeur de la CCI des Landes, **M. JACQUEMIN, M. DUCASSE et P. DUSSIN**
11/04/2006	Sénateur-maire de Mont de Marsan, **Philippe LABEYRIE**
11/04/2006	Président et Directeur de la Chambre des métiers des Landes, **Marcel LARCHE et Adolphe MUL**
13/04/2006	Directrice Stratégie de la SNCF et Directeur des projets TGV Ouest Européens, **Elisabeth BORNE et Eric RADENAC**
13/04/2006	Directeur International Fret de la SNCF et Directeur des projets TGV Ouest Européens, **Denis DOUTE et Eric RADENAC**
13/04/2006	Président du Comité de bassin Adour-Garonne, **Jean FRANCOIS-PONCET**
02/05/2006	Président de la Chambres des Métiers des Pyrénées-Atlantiques, **Bernard CAZALA**
02/05/2006	Président de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Atlantiques, **Marcel MIRANDE**
03/05/2006	Président de E.L.B Confédération Paysanne, **Michel BERHOCOIRIGOIN**
03/05/2006	Délégué régional et Chargé d'entreprises de FNTR, **Jérôme BESSIERE et Jacques BARRERE**
03/05/2006	Conseiller général du Canton d'Anglet Nord, **Jean ESPILONDO**
03/05/2006	Secrétaire du Secteur Cheminots CGT de Bordeaux, **Christian GONZALES accompagné de Eric HALGAND**
03/05/2006	Directeur de TLF et Directeur de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, **Franck PUHARRE et Henri-Vincent AMOUROUX**
04/05/2006	Président de ABAC et AUTRA, **Alain CAZAL**
04/05/2006	Président de Landes Graves Palus Environnement, **Simon CHARBONNEAU**
04/05/2006	Directeur régional de la FNAUT, **Guy d'ARRIPE**
04/05/2006	Président et Chargé des Affaires juridiques du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest, **Jean-Louis MARTRES et Marc GIZARD**
05/05/2006	Maire de St Jean de Luz, **Pecuyo DUHART**
06/05/2006	Président de l'association des Maires de Gironde, **Gérard CESAR**
09/05/2006	Député Européen et Conseiller général de la Gironde, **Gilles SAVARY**
10/05/2006	Entretien téléphonique, **Jacques CHAUVINEAU et Olivier MESTRE**
10/05/2006	Secrétaire régional de SUD RAIL, **Nicolas DUBERNET, accompagné de P. MOYROUSSO et J. CHIRARO**

Date	Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP
10/05/2006	Président de la Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine, **Jean-François DUCHAILLUT**
10/05/2006	Secrétaire régional et Secrétaire régional Adjoint de l'Union Régionale de la CGT FO Cheminots **Charles LEFEVRE et Jean-Pierre SYLVAIN**
10/05/2006	Député des Pyrénées-Atlantiques, **Martine LIGNIERES-CASSOU**
11/05/2006	Directeur départemental délégué de l'Agriculture et de la Forêt Gironde, Directeur régional de l'Agriculture et des Forêts d'Aquitaine, Directeur Départemental des Pyrénées-Atlantiques, Directrice Départementale des Landes, Directeur Adjoint à Bayonne, Chef de Service régional de la Forêts et du Bois et Chef de Service régional de la Statistique Agricole **Claude MAILLEAU, Fabien BOVA, Claude BAILLY, Véronique BONNE-AZOULAI, Bernard RIBOUR, Jean-Marie ALOUSQUE et Bertrand ROUCHER**
12/05/2006	Délégué régional et Ingénieur de l'INAO, **Jacques GAUTIER et Christian LARTIGUE**
12/05/2006	Président de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, **Jean-Michel UHALDEBORDE**
16/05/2006	Député-maire de Bayonne, **Jean GRENET**
18/05/2006	Président de la COBAN, **Serge BAUDY**
18/05/2006	Député-maire de Capbreton, **Jean-Pierre DUFAU**
18/05/2006	Maire d'Arcachon, **Yves FOULON**
19/05/2006	Ministre de la Défense, **Michèle ALLIOT-MARIE**
19/05/2006	Coordonnateur européen pour les traversées pyrénéennes et Membre de la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne (cellule coordonnateurs réseaux transeuropéens de transport), **Etienne DAVIGNON et Alain BARON**
19/05/2006	Président de la Fédération des Grands Vins de Bordeaux, Directeur du Syndicat des Graves, Président des Pessac Léognan et de la Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux et Président de l'Entente Syndicale des Graves et Pessac Léognan, **Jacques BERTRAND, Jean-Louis VIVIERE, Laurent COGOMBLES et Xavier PERROMAT**
20/05/2006	Vice-président du Conseil régional Aquitaine, **Jean LISSAR**
22/05/2006	Chef de Service et Membre de la Fédération CFTC Cheminots, **Jean-Louis BAURI et Emmanuel HUBERT**
22/05/2006	UNSA, Conseiller au CESR et ancien cadre responsable fret **Patrick LABRUE, J.-P. EYHERABIDE, et D. BRISSET**
22/05/2006	Secrétaire de l'UPR de la CFDT CHEMINOTS, Secrétaire Adjointe, Secrétaire Adjoint et Chargée de Communication **M. ROUSSELOT, Laeticia FOURGEAUD, Vincent LOUCHEZ et Christèle CASTANDET**

Date	Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP
23/05/2006	Directeur général des Chemins de Fer auprès du Ministère des Travaux Publics espagnols, Chargé de mission Transports à l'Ambassade de France à Madrid, Vocal Accesor et Directeur général de la Planification et des Projets **Luis de SANTIAGO PEREZ, Pierre MICHAUD, Manuel Nino GONZALES et Eduardo Molina SOTO**
30/05/2006	Vice-présidente de l'association LEIA, Président du syndicat agricole ELB et Chargée de mission à Euskal Herriko Laborantza ganbara ("Chambre d'agriculture" du Pays Basque), **Christine MEYNARD, Michel BERHOCOIRIGOIN et Prisca BOITEAU DI MARIO**
31/05/2006	SGAR, **Frédéric MAC KAIN**
13/06/2006	Conseillère aux Transports du Gouvernement Communauté Autonome de l'Euskadi, **Nuria LOPEZ de GUERENU**
14/06/2006	Président du Groupe UMP du Conseil régional d'Aquitaine, **Dominique DUCASSOU**
21/06/2006	Maire de Bordeaux, **Hugues MARTIN**
27/06/2006	Président du Groupe UDF du Conseil régional d'Aquitaine, **Jean DIONIS du SEJOUR**
28/06/2006	Chargé de Mission chargé des Transports à l'ADEME, **Alain LHUILLIER**
28/06/2006	Directeur Adjoint du Comité Départemental du Tourisme, **Henri LOQUET**
28/07/2006	Président du Conseil général des Hautes Pyrénées, **François FORTASSIN**
06/09/2006	Candidat à la mairie de Bordeaux, **Alain JUPPE**

Sigles et glossaire

Autoroute ferroviaire (ou ferroutage) : service de transport de marchandises dans lequel le véhicule poids lourd (ou simplement la remorque) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet. (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

Autoroute de la mer (ou merroutage) : service de transport de marchandises dans lequel le véhicule poids lourd (ou simplement la remorque) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

CIADT : comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

Ecartement international UIC : distance séparant les deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement de 1 435 mm est le plus utilisé dans le monde (60 % des lignes) et représente l'écartement "standard" ou "international" (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

GEIE : groupement européen d'intérêt économique.

Intermodalité : possibilité à un endroit donné de changer de mode de transport (exemple : gare) (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

LGV : ligne à grande vitesse.

Multimodalité : utilisation alternative ou successive de plusieurs modes de transport : rail, route, air ou voie d'eau.

PEIT : plan estrategico de infrastucturas y transportes, plan stratégique d'infrastructures et de transport 2005-2020 approuvé par le gouvernement espagnol en juillet 2005.

Report modal : transfert d'une partie du trafic de voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport sur un autre mode de transport (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

SAFER : société d'aménagement foncier et d'établissement rural.

Sillon : créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

TER : train express régional.

COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

Ont participé à la rédaction de ce document : Michèle BORDENAVE, Jean-Pierre CHAUSSADE, Jean-Stéphane DEVISSE, José HARO, Olivier KLEIN, Jean-Yves MADEC, Frédéric AUCHER, Audrey WU et Leo Corporate – **Relecture réécriture :** Anne de BÉCO - **Conception- réalisation :** Leo Corporate
Crédits photos : CPDP / DR – Imprimé à 1 000 exemplaires par Clip Cart.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

PIÈCE M

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION 1

ANNEXE 1
BILANS DES DEBATS PUBLICS 85

ANNEXE 2
BILANS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.300-2 **201**

ANNEXE 3
COMPTES RENDUS DES GARANTS DE LA CONCERTATION 229

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

sommaire

1 AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE SRGV EN SUD GIRONDE 205

2 AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE SRGV CÔTE LANDAISE 217

Rappel

pour plus de détails sur le déroulement de la concertation, vous trouverez sur le site dédié www.gpso.fr l'ensemble des bilans de concertation de RFF :

- les 3 bilans de la concertation à l'issue de chaque étape d'élaboration du projet ;
- les bilans de la consultation du public à l'issue de chaque temps de consultation, à la fois sur le tracé (4 bilans) et sur les gares et haltes (4 bilans).

chapitre 1

AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE SRGV EN SUD GIRONDE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

Aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION ……..2

1. GPSO, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest……...2
1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
1.2. Un projet au service des territoires

2. GPSO et la concertation……3
2.1. Une démarche continue de concertation et d'études
2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation
2.3. Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde
2.4. Les objectifs de cette concertation

3. Le périmètre de la concertation préalable……5
3.1. Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires
3.2. L'aménagement présenté à la concertation

4. Les modalités de la concertation……6
4.1. La phase de préparation et de définition des modalités
4.2. La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

5. Le bilan quantitatif de la concertation ……7
5.1. La fréquentation du site internet gpso.fr
5.2. Les retombées média

6. Les observations recueillies……8

7. Les perspectives……..8

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Captieux
- Délibération de la commune d'Escaudes
- Délibération de la Communauté de communes de Captieux-Grignols
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV sud Gironde
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur du 7 octobre 2011
- Copies des observations du public envoyées par mail et courrier postal

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

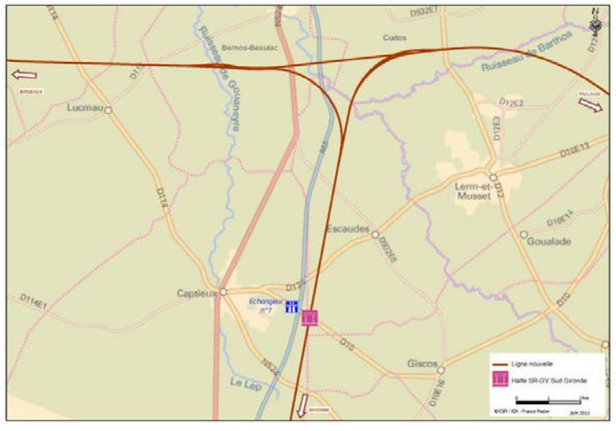
INTRODUCTION

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre de ce grand projet, la création d'un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) est une opportunité à saisir pour dynamiser la mobilité régionale. Il permet à des trains régionaux de circuler à grande vitesse (250 km/h ou plus) sur les lignes nouvelles.

La mise en place de ce service SRGV doit s'accompagner de l'existence de gares ou haltes dans lesquelles ces trains pourront apporter ce service. En l'occurrence, certaines gares existantes ou nouvelles sur le territoire du GPSO rendront ce service opérationnel. La réalisation de deux haltes spécifiques, dédiées exclusivement aux trains SRGV, l'une en sud Gironde et l'autre sur la côte landaise, est aussi prévue dans le GPSO.

Dans le cadre du GPSO, l'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde a fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite par RFF au titre de l'application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.



1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.
Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.
L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T [(1)] approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.
Cette ligne nouvelle a comme ambition de :
- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse orienté vers Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :
- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;
- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et des marchandises.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

Les nouvelles gares ou haltes seront plus modernes et offriront davantage de services.



Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport.
L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.
L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.

Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.



L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé.

Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le GPSO, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession

(1) Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires… Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.
L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Halte ferroviaire écodurable de Niederbronn-les-bains avec toiture équipée de panneaux solaires (Crédit photo : SNCF-J.M. Dugas)

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.
Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.
L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.
La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.
L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux…) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux…

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information du GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

Calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, les groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

- 4 au 30 octobre 2010 : 1er temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;
- 20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;
- 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;
- 10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpso.fr.

RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO. Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- **les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes),** objet du présent document, et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne) ;
- les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne.

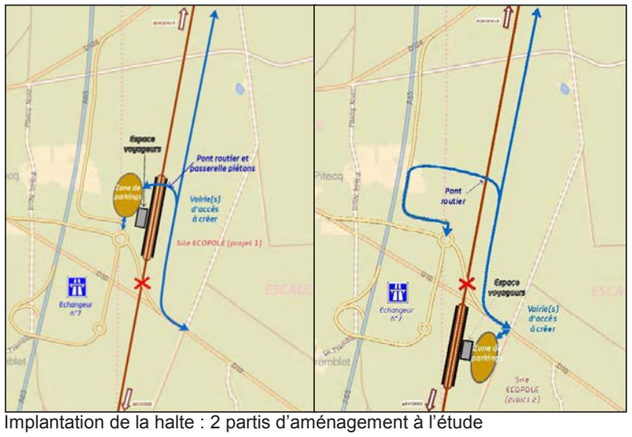
La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF.
Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2).

2.3 Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation préalable à l'enquête d'utilité publique doit être organisée sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde. Sont notamment concernés par cette réglementation les aménagements dont l'investissement est supérieur à 1,9 million d'euros, en particulier les créations et déplacements de gares ou haltes ferroviaires, les aménagements routiers qui en découlent ou réalisés dans le cadre de la suppression de passages à niveau.

Les projets de création de haltes dédiées au Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise entre dans cette catégorie, comme le réaménagement et/ou déplacement des gares/haltes TER de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans et la suppression de passages à niveau à Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.
Ces projets doivent donc faire l'objet d'une concertation préalable, qui intervient en amont de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013. Elle permet d'informer le public et de recueillir son avis avant l'enquête d'utilité publique, qui sera un autre moment fort de participation du public.

Pour l'aménagement de cette halte SRGV en sud Gironde, il a donc été décidé d'organiser une concertation publique sur les deux communes concernées par celle-ci, le projet de halte étant à cheval sur les communes d'Escaudes et de Captieux.



Implantation de la halte : 2 partis d'aménagement à l'étude

2.4 Les objectifs de cette concertation

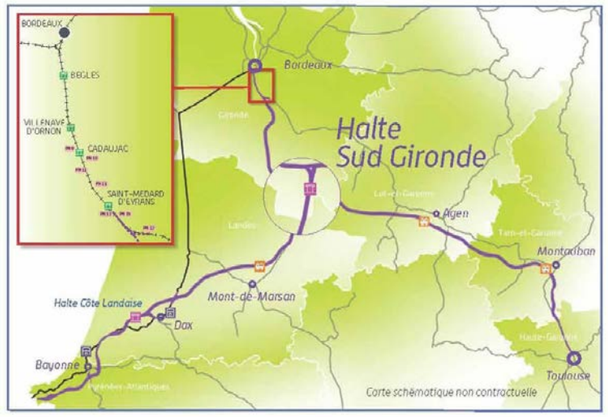
- Informer sur les enjeux et principes d'un tel aménagement.
- Recueillir les avis et observations du public sur l'implantation de la halte, mais aussi sur les services, les moyens d'y accéder et les zones de stationnement proposés.

Ce que dit la loi

Article L.300-2 du Code de l'urbanisme
Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Réseau Ferré de France doit donc organiser « *une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune* ».
A l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France établit un bilan de la concertation publique qu'il transmet aux communes concernées et qu'elles rendent publiques.

Article R.300-1 du Code de l'urbanisme
Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, sont les suivantes :
au §2 : « *la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* » ;
au §4 : « *la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros* »

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE



Les communes d'Escaudes, de Captieux et de Giscos ont été directement concernées par cette concertation préalable, le maire de Giscos ayant demandé à RFF de mettre à disposition de ses administrés l'ensemble du dispositif de concertation de ce projet.

3.1 Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires

Le transport ferroviaire régional est un outil essentiel de l'aménagement du territoire ; allié à la grande vitesse, il est facteur du dynamisme économique, mais aussi un facteur de cohésion territoriale.
A l'issue des débats publics en 2005 et 2006 sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, développer un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) sur les lignes nouvelles est apparu comme une opportunité à saisir. Ce service permettra de faire circuler des trains régionaux à grande vitesse (250 km/h).

A partir de 2009, la pertinence et la faisabilité de ce service font l'objet d'études et de concertation avec les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (en tant qu'autorités organisatrices des transports) et les collectivités locales concernées, afin de bâtir un projet partagé et complémentaire des projets d'aménagement locaux.

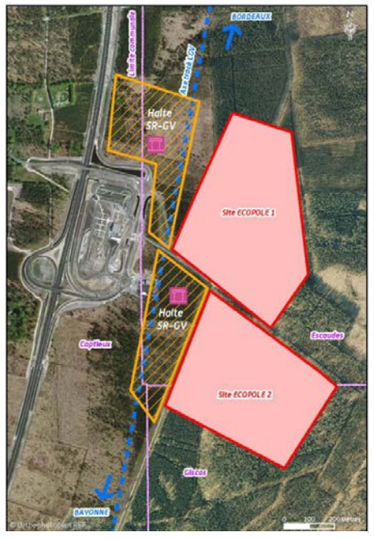
En 2010, le Comité de pilotage GPSO puis le Ministre chargé des Transports ont confirmé la pertinence du développement du SRGV et retenu le principe de deux haltes dédiées à ce type de service en Aquitaine : l'une dans le sud Gironde à proximité de Captieux et l'autre sur la côte landaise à Saint-Geours-de-Maremne.

3.2 L'aménagement présenté à la concertation

Le sud de la Gironde ne bénéficie actuellement d'aucune desserte ferroviaire. Choisir d'implanter une halte SRGV dans ce secteur, c'est offrir l'opportunité d'irriguer ce territoire, de le rapprocher des métropoles régionales et de permettre un développement économique local.

La halte SRGV Sud Gironde a fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux pour en faire une opportunité de développement et d'aménagement du territoire.
Dans le cadre du dispositif de concertation territoriale conduite sur le GPSO, un groupe de travail spécifique « GT8f Gares et dynamiques territoriales : halte SRGV sud Gironde » réunit l'ensemble des acteurs concernés avec l'objectif de définir un projet de halte construit collectivement.

La communauté de communes de Captieux-Grignols projette l'implantation d'un pôle économique sur son territoire : Ecopôle.
Ce pôle privilégiera l'accueil des entreprises tournées vers les éco-matériaux, les éco-produits, l'environnement et le bois, en cohérence avec les objectifs du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.
L'implantation et la conception de l'Ecopôle seront étudiées en synergie avec la halte SRGV.



2 scénarios à l'étude pour le projet d'Ecopôle

Un site facilement accessible

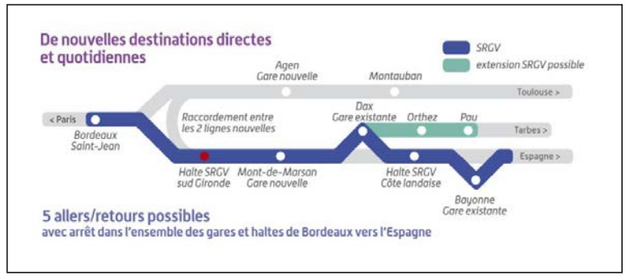
La halte SRGV Sud Gironde sera localisée sur les communes de Captieux et d'Escaudes, située entre la D10 et D132, à l'est de l'A65 et à proximité immédiate de son échangeur. La halte sera accessible par les grands axes routiers de circulation, par les modes doux (vélo, marche…) grâce à des cheminements adaptés et signalisés, et éventuellement par le réseau de bus départemental s'il devait être développé.

3 départements et 30 000 voyageurs concernés

L'implantation de la halte SRGV Sud Gironde permet d'assurer la desserte de ce secteur mais aussi celle du nord-est des Landes et du sud-ouest du Lot-et-Garonne. Au total, trois départements vont bénéficier de ce service.
Grâce au GPSO et aux nouveaux services qu'il va apporter (plus de trains, des temps de parcours réduits, plus de correspondances, des gares mieux desservies, de nouvelles destinations), le trafic ferroviaire va gagner 5 à 6 millions de voyageurs supplémentaires. Au total, plus de 50 millions de personnes se déplaceront chaque année sur le réseau ferroviaire du Sud-ouest (TaGV, Grandes Lignes et TER Aquitaine). Pour la halte SRGV sud Gironde, cela représente **un potentiel d'environ 30 000 voyageurs par an** à la mise en service du projet.

Un potentiel de 5 allers/retours pour desservir la halte

Outre la halte SRGV Sud Gironde, le service régional à grande vitesse pourra desservir la halte SRGV Côte landaise et les grandes gares TaGV de l'axe Bordeaux-Espagne (gare nouvelle de Mont-de-Marsan et gares existantes de Dax et Bayonne). Il pourrait également desservir à vitesse habituelle les gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes, en empruntant la ligne existante depuis Dax.
Nota : l'arrêt des trains à grande vitesse n'est pas prévu dans les haltes SRGV.



***TaGV : train apte à la grande vitesse**

4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

4.1 La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

C'est RFF, en qualité de maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la concertation préalable et les a présentées pour avis aux communes et EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés.

> Le 11 juillet 2011, RFF a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation aux communes d'Escaudes et Captieux et à la Communauté de Communes Captieux-Grignols.
Un second courrier daté du 28 juillet 2011 prolongeait le délai de réponse demandée par RFF pour l'avis formulé par les Conseils municipaux et l'intercommunalité sur les modalités de concertation proposées.

> Courant juillet puis début septembre 2011, RFF a complété cette démarche par des rencontres avec les élus et services techniques de ces collectivités. C'est à cette occasion que la commune de Giscos a demandé à recevoir le dispositif de concertation proposé aux deux communes d'Escaudes et Captieux.
Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) des trois collectivités :

- la commune de Captieux a accepté les modalités de la concertation telles que proposées par RFF ;
- la commune d'Escaudes a décidé de s'abstenir de tout commentaire dans un courrier reprenant la totalité des modalités proposées ;
- la Communauté de communes Captieux-Grignols a émis un avis favorable sur les modalités de la concertation, en proposant des ajustements sur les outils de communication spécifiques aux trois communes et à la Communauté de communes.

L'ensemble des courriers et délibérations est joint en Annexes.
RFF a pris en compte les demandes d'ajustement et les a intégrées dans la mesure du possible aux modalités de la concertation.

> Le 7 octobre 2011, en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, le Président de RFF a transmis aux collectivités sa décision (voir Annexes) d'ouvrir officiellement la concertation préalable relative à l'opération d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde du 10 octobre au 5 novembre 2011, dans les conditions définies avec les communes et selon les modalités présentées ci-après.

4.2 La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

- un dispositif d'information sur le projet,
- un dispositif d'information sur la concertation,
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

Les différents outils réalisés dans ce cadre, comme la plaquette ou le panneau d'exposition, sont disponibles sur le DVD joint en Annexes au présent bilan.

4.2.1 Le dispositif d'information sur le projet

Plaquette de présentation générale du projet

600 plaquettes de présentation du projet ont été mises à disposition dans les mairies des trois communes et à la Communauté de Communes de Captieux-Grignols.





Exposition

Un panneau spécifique sur le projet a été réalisé afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de présenter les dispositifs d'information et de participation. Le choix d'une exposition simple a été fait pour faciliter sa mise en place dans les lieux exigus.

3 expositions ont été mises en place dans le hall d'accueil ou la salle de la mairie des trois communes : Escaudes, Captieux et Giscos, mais pas à la Communauté de communes.

Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr, a été spécialement conçu pour la concertation publique (gare et haltes TER au sud de Bordeaux, halte SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles).



Ce site présentait chaque projet d'aménagement de gare ou halte, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.
Le site Internet de certaines collectivités a également relayé le dispositif d'information sur le projet et la concertation.

4.2.2 Le dispositif d'information sur la concertation

Lettre d'information GPSO

Deux pages de la Lettre d'information GPSO n°11 (septembre 2011) étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.



300 000 exemplaires de la Lettre d'information du GPSO n°11 ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le GPSO (communes du fuseau de 1 000 mètres) et adressés par courrier postal aux 3 500 abonnés.

Affiches

Des affiches annonçant la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.



Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi, (éditions 31 -32-47-82), Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4ème et dernier temps de consultation du public sur le tracé.





Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares. Le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins ou sur les sites Internet des collectivités concernées sur leur propre initiative.

4.2.3 Le dispositif de participation

Il y a eu un dispositif commun aux quatre collectivités concernées.

La mise à disposition de registres

En complément de l'exposition, des registres ont été mis à disposition du public en mairies d'Escaudes, Captieux, Giscos et au siège de la Communauté de communes de Captieux-Grignols.



La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale, celle de RFF-Mission GPSO/Gares, Libre Réponse 14370 – 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement);
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter Jean-Michel Uhaldeborde, garant de la concertation GPSO pour la Gironde.

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Au total et tous modes confondus, **4 avis** ont été adressés à RFF, selon la répartition suivante : 3 reçus sur le site Internet et 1 par courrier.
Les 4 avis portent essentiellement sur l'opportunité du projet.
Aucune observation n'a été inscrite dans les quatre registres mis à disposition.

5.1 La fréquentation du site gpso.fr sur la page « Avis-halte SR-GV sud Gironde»

Cette page a été vue à **134 reprises**, dont 119 consultations uniques sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes.

5.2 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes :

- une conférence de presse organisée par la Préfecture,
- un communiqué de presse de RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF de la consultation du public et de la concertation. La consultation du public portait sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion sur le territoire et la concertation publique sur les 11 gares/haltes inscrites au programme du GPSO.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont faits l'écho de ces deux temps forts de démocratie participative. Pour chaque type de média, les retombées sont listées selon un ordre chronologique.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

07/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
07/10/11 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
10/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
10/10/11 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
10/10/11 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
11/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
11/10/11 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité de GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/11 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
8/10/11 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
10/10/11 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
10/10/11 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
12/10/11 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale.
La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
6/10/11 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
7/10/11 : AFP : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
7/10/11 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
7/10/11 : Le Moniteur : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
7/10/11 : Le Parisien : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
8/10/11 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
8/10/11 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
10/10/11 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
10/10/11 : La Correspondance Economique : La Consultation

10/10/11 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
10/10/11:Le Moniteur, la Quotidienne : LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
10/10/11 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
10/10/11 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
11/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
13/10/11 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
14/10/11 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
14/10/11 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
15/10/11 : 15/10/11 : Sud-Ouest : LGV : concertation à Villenave
19/10/11 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
19/10/11 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
21/10/11 : Sud-Ouest : Avoir des TER ou pas ?
28/10/11 : Sud-Ouest : La fin des passages dangereux
31/10/11 : Sud-Ouest : Le grand retour des TER
02/11/11 : Sud -Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiet
03/11/11 : Sud-Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Les avis recueillis portent essentiellement sur l'opportunité du projet, demandant la modernisation et le réaménagement des voies existantes.

Premiers éléments de réponse de RFF
Sur l'opportunité du projet

A la suite des deux débats publics de 2005 et 2006, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études des projets de ligne nouvelle (et des aménagements nécessaires sur les lignes existantes) en vue de les soumettre à enquête d'utilité publique. C'est maintenant à l'Etat et au Ministère chargé des Transports qu'appartient la décision de poursuivre ou non le projet et de définir les échéances de sa réalisation. Les études, demandées par l'Etat et réalisées par RFF, serviront de support et de référence à la décision de l'Etat.
La question du financement, qui concerne également l'Etat et les collectivités, sera traitée le moment venu dans le cadre des modalités prévues par la loi pour la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure et du contexte économique.



Crédit photo : RFF

7. LES PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible sur le projet d'aménagement de halte SRGV sud Gironde malgré le dispositif d'information et de participation du public mis en place.

La halte SRGV sud Gironde fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux dans le cadre d'un groupe de travail « GT8f Gares et dynamiques territoriales : halte SRGV sud Gironde », mis en place dans le cadre de la concertation conduite sur GPSO, avec l'objectif de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire qui tienne compte :

- des aménagements nécessaires au fonctionnement de la halte,
- des projets de développement économique autour de la halte.

Cette réflexion va se poursuivre en 2012.

Un bilan synthétique de la concertation préalable sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage le 9 janvier 2012, dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.
Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan afait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).
Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (Cf. §2).

Ce bilan est adressé aux communes de Captieux, Escaudes et Giscos, ainsi qu'à la Communauté de communes de Captieux-Grignols, il est à la disposition des habitants à l'accueil de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpso.fr.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/haltes inscrits au programme GPSO.
Ces éléments ont fait l'objet de **la Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Captieux
- Délibération de la commune d'Escaudes
- Délibération de la Communauté de communes de Captieux-Grignols
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV sud Gironde
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur du 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres de la concertation publique déposés dans les mairies et intercommunalité, et de celles envoyées par mail et courrier postal

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

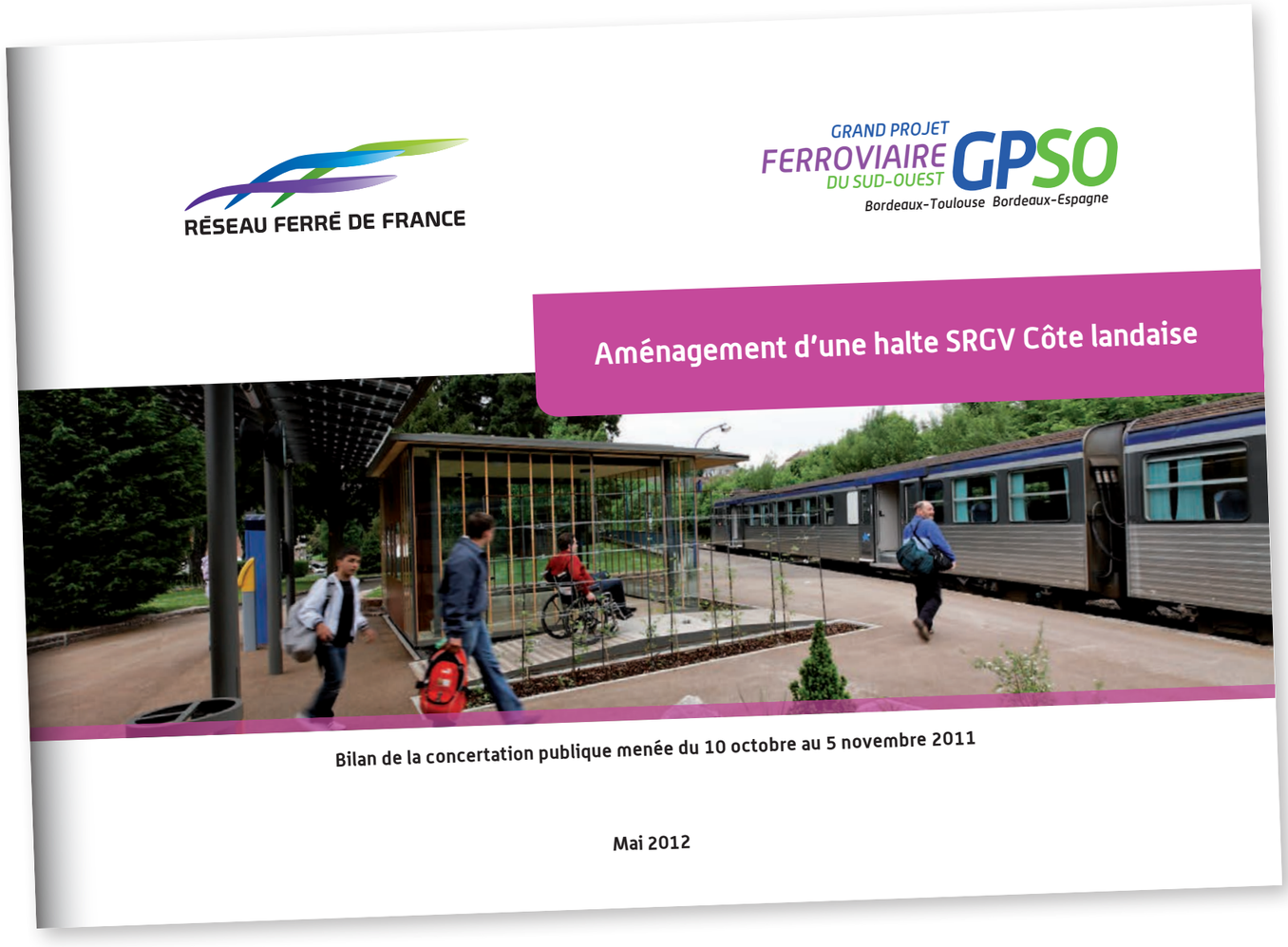
89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES

chapitre 2

AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE SRGV CÔTE LANDAISE


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne

Aménagement d'une halte SRGV Côte landaise

Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1. GPSO, le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest...2
1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
1.2. Un projet au service des territoires

2. GPSO et la concertation……3
2.1. Une démarche continue de concertation et d'études
2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation
2.3. Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise
2.4. Les objectifs de cette concertation

3. Le périmètre de la concertation préalable……..5
3.1. Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires
3.2. L'aménagement présenté à la concertation

4. Les modalités de la concertation……..6
4.1. La phase de préparation et de définition des modalités
4.2. La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

5. Le bilan quantitatif de la concertation……..7
5.1. La fréquentation du site internet gpso.fr
5.2. Les retombées média

6. Les observations recueillies……..8

7. Les perspectives……..9

ANNEXES (sur CD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Saint-Geours de Maremne
- Délibération de la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS)
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV Côte landaise
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur du 7 octobre
- Copies des observations du public envoyées par mail

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

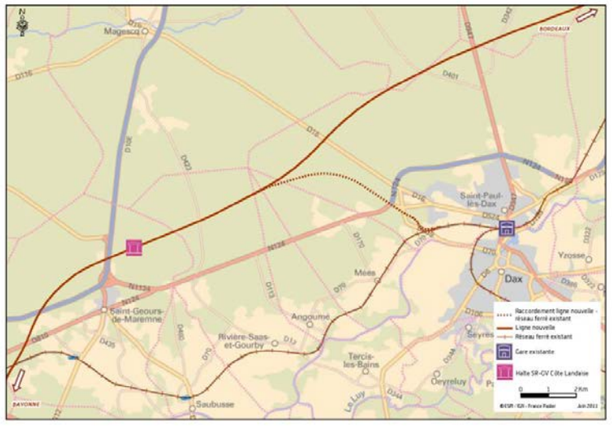
INTRODUCTION

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre de ce projet, la création d'un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) est une opportunité à saisir pour dynamiser la mobilité régionale. Il permet à des trains régionaux de circuler à grande vitesse (250 km/h ou plus) sur les lignes nouvelles.

La mise en place de ce service SRGV doit s'accompagner de l'existence de gares ou haltes dans lesquelles ces trains pourront apporter ce service. En l'occurrence, certaines gares existantes ou nouvelles sur le territoire du GPSO rendront ce service opérationnel. La réalisation de deux haltes spécifiques, dédiées exclusivement aux trains SRGV, l'une sur la côte landaise et l'autre en sud Gironde, est aussi prévue dans le GPSO.

Dans le cadre du GPSO, le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise a fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite par RFF au titre de l'application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.



1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.
Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.
L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T [(1)] approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.
Cette ligne nouvelle a comme ambition de :
- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse orienté vers Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :
- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;
- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et des marchandises.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

[(1)] Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

1.2 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

Les nouvelles gares ou haltes seront plus modernes et offriront davantage de services.



Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport.
L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.
L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.



Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.
L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé.

Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le GPSO, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur

l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires… Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.
L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Halte ferroviaire écodurable de Niederbronn-les-bains avec toiture équipée de panneaux solaires (Crédit photo : SNCF-J.M. Dugas)

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.
Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.
L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.
La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.
L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux…) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux…

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information du GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

Un calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, les groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

- 4 au 30 octobre 2010 : 1er temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;
- 20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;
- 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;
- 10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpso.fr.

RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO. Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- **les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) :** Sud Gironde (Captieux/Escaudes et **Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne)**, objet du présent document ;
- les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne.

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF.
Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2).

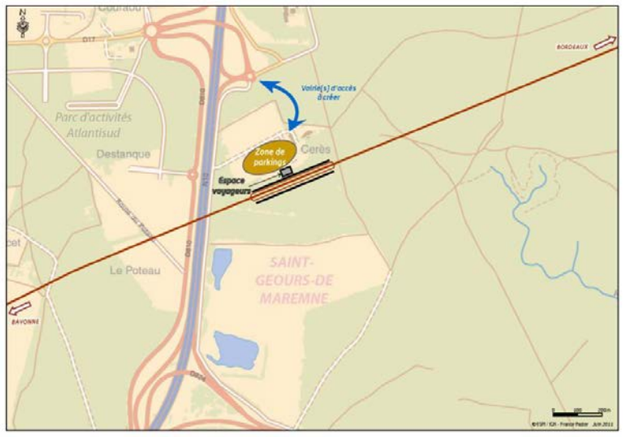
2.3 Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation préalable doit être organisée sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise. Sont notamment concernés par cette réglementation les aménagements dont l'investissement est supérieur à 1,9 million d'euros, en particulier les créations et déplacements de gares ou haltes ferroviaires, les aménagements routiers qui en découlent ou réalisés dans le cadre de la suppression de passages à niveau.

Les projets de création de haltes dédiées au Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise entre dans cette catégorie, comme le réaménagement et/ou déplacement des gares/haltes TER de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans et la suppression de passages à niveau à Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

Ces projets doivent donc faire l'objet d'une concertation préalable, qui intervient en amont de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013. Elle permet d'informer le public et de recueillir son avis avant l'enquête d'utilité publique, qui sera un autre moment fort de participation du public.

Pour l'aménagement de cette halte SRGV, il a donc été décidé d'organiser une concertation publique sur les deux communes concernées par celle-ci, le projet de halte étant sur la commune de Saint-Geours de Maremne.



2.4. Les objectifs de cette concertation

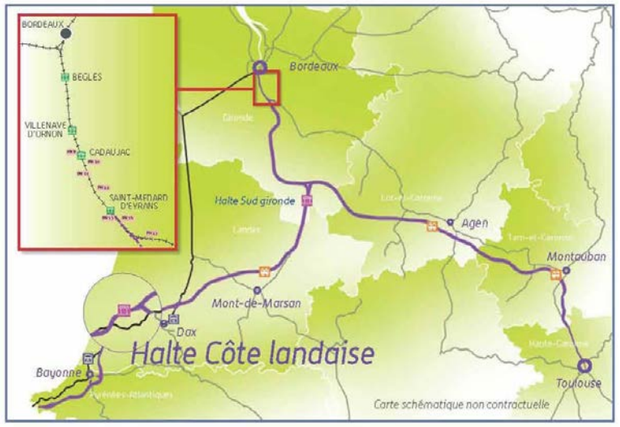
- Informer sur les enjeux et principes d'un tel aménagement.
- Recueillir les avis et observations du public sur l'implantation de la halte, mais aussi sur les services, les moyens d'y accéder et les zones de stationnement proposés.

Ce que dit la loi

Article L.300-2 du Code de l'urbanisme
Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Réseau Ferré de France doit donc organiser « *une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune* ».
À l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France établit un bilan de la concertation publique qu'il transmet aux communes concernées et qu'elles rendent publiques.

Article R.300-1 du Code de l'urbanisme
Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, sont les suivantes :
au §2 : « *la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* » ;
au §4 : « *la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros* ».

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE



Cette concertation préalable a été organisée sur la commune de Saint-Geours de Maremne et la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS).

3.1 Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires

Le transport ferroviaire régional est un outil essentiel de l'aménagement du territoire ; allié à la grande vitesse, il est facteur du dynamisme économique, mais aussi un facteur de cohésion territoriale.
A l'issue des débats publics en 2005 et 2006 sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, développer un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) sur les lignes nouvelles est apparu comme une opportunité à saisir. Ce service permettra de faire circuler des trains régionaux à grande vitesse (250 km/h).

A partir de 2009, la pertinence et la faisabilité de ce service font l'objet d'études et de concertation avec les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (en tant qu'autorités organisatrices des transports) et les collectivités locales concernées, afin de bâtir un projet partagé et complémentaire des projets d'aménagement locaux.

En 2010, le Comité de pilotage GPSO puis le Ministre chargé des Transports ont confirmé la pertinence du développement du SRGV et retenu le principe de deux haltes dédiées à ce type de service en Aquitaine : l'une dans le sud Gironde à proximité de Captieux et l'autre sur la côte landaise à Saint-Geours-de-Maremne.

3.2 L'aménagement présenté à la concertation

La halte SRGV Côte landaise a fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux pour en faire une opportunité de développement et d'aménagement du territoire. Elle permettra une meilleure desserte des stations balnéaires du littoral et donc un renforcement de leur attractivité. Elle permettra également une meilleure irrigation du territoire donc un développement économique local.
Dans le cadre du dispositif de concertation territoriale conduite sur le GPSO, un groupe de travail spécifique « GT8d Gares et dynamiques territoriales : Dax et halte Côte landaise » réunit l'ensemble des acteurs concernés avec l'objectif de définir un projet de halte construit collectivement.

A la demande des acteurs locaux (Conseil Général des Landes et Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud), elle sera localisée dans le parc d'activités Atlantisud afin d'accompagner et de pérenniser son développement.
L'offre d'Atlantisud pour les entreprises est de haute qualité environnementale. Près de 189 hectares sont cessibles et desservis par le très haut débit numérique. Cette zone est dédiée à l'installation d'activités de commerce, services, de logistique et d'industrie. Elle accueille des entreprises internationales mais aussi des entreprises nationales ou locales.

Un site facilement accessible

La halte SRGV Côte landaise sera localisée sur la commune de Saint-Geours-de-Maremne. Située au croisement de la route départementale D824 venant de Dax et de l'autoroute A63-RN10 reliant Bayonne à Bordeaux. La halte sera accessible par les grands axes routiers de circulation, par le réseau de transports en commun et par les modes doux (vélo, marche…) grâce à des cheminements adaptés et signalisés.

Un réseau ferroviaire attractif

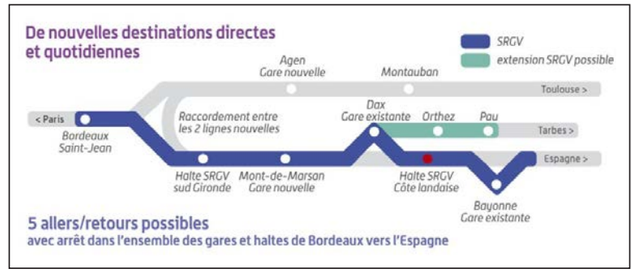
Grâce au GPSO et aux nouveaux services qu'il va apporter (plus de trains, des temps de parcours réduits, plus de correspondances, des gares mieux desservies, de nouvelles destinations), le trafic ferroviaire va gagner 5 à 6 millions de voyageurs supplémentaires. Au total, plus de 50 millions de personnes se déplaceront chaque année sur le réseau ferroviaire du Sud-ouest (TaGV, Grandes Lignes et TER Aquitaine). Pour la halte SRGV Côte landaise, cela représente **un potentiel d'environ 100 000 voyageurs par an** à la mise en service du projet.

*TaGV : train apte à la grande vitesse

Un potentiel de 5 allers/retours pour desservir la halte

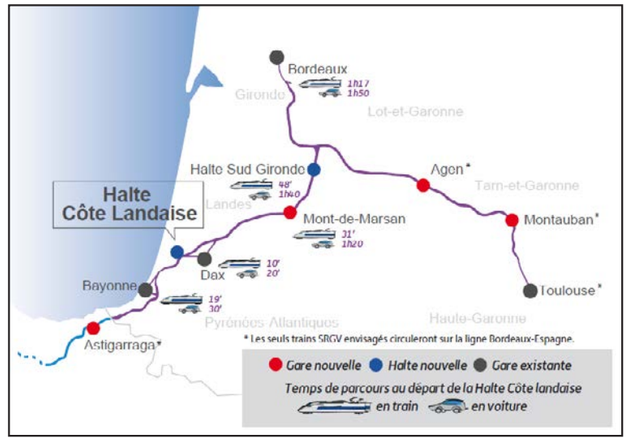
Outre la halte SRGV Côte landaise, le service régional à grande vitesse pourra desservir la halte SRGV sud Gironde et les grandes gares TaGV de l'axe Bordeaux-Espagne (gare nouvelle de Mont-de-Marsan et gares existantes de Dax et Bayonne). Il pourrait également desservir à vitesse habituelle les gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes, en empruntant la ligne existante depuis Dax.

Nota : l'arrêt des trains à grande vitesse n'est pas prévu dans les haltes SRGV.



Avec GPSO, des temps de parcours réduits

➔ Par exemple, de Saint-Geours de Maremne à Mont-de-Marsan, le temps sera de 31 minutes contre 1h20 en voiture.



4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

4.1 La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

C'est RFF, en qualité de maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la concertation préalable et les a présentées pour avis aux communes et EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés.

> Le 11 juillet 2011, RFF a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation à la commune de Saint-Geours de Maremne et à la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud (MACS).
Un second courrier daté du 28 juillet 2011 prolongeait le délai de réponse demandée par RFF pour l'avis formulé par les Conseils municipaux et l'intercommunalité sur les modalités de concertation proposées.

> Courant juillet puis début septembre 2011, RFF a complété cette démarche par des rencontres avec les élus et services techniques de ces collectivités.
Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) des deux collectivités. La commune de Saint-Geours de Maremne et la Communauté de communes MACS ont accepté les modalités de la concertation telles que proposées par RFF.
L'ensemble des courriers et délibérations est joint en Annexes.

> Le 7 octobre 2011, en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, le Président de RFF a transmis aux deux collectivités sa décision d'ouvrir officiellement la concertation préalable relative à l'opération d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise du 10 octobre au 5 novembre 2011, dans les conditions définies avec les communes et selon les modalités présentées ci-après.

4.2 La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

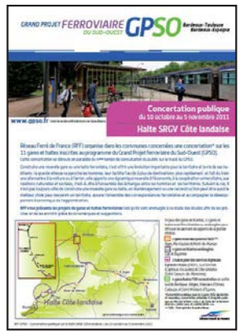
- un dispositif d'information sur le projet,
- un dispositif d'information sur la concertation,
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

Les différents outils réalisés dans ce cadre, comme la plaquette ou le panneau d'exposition, sont disponibles sur le DVD joint en Annexes au présent bilan.

4.2.1 Le dispositif d'information sur le projet

Plaquette de présentation générale du projet

600 plaquettes de présentation du projet ont été diffusées dans la mairie de Saint-Geours de Maremne et au siège de la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud (2 points : hall d'accueil et Point Information Familles).





Exposition

Un panneau spécifique sur le projet a été réalisé afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de présenter les dispositifs d'information et de participation. Le choix d'une exposition simple a été fait pour faciliter sa mise en place dans les lieux exigus.

3 expositions ont été mises en place dans le hall d'accueil ou la salle de la mairie des trois communes : Escaudes, Captieux et Giscos, mais pas à la Communauté de communes.

Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr, a été spécialement conçu pour la concertation publique (gare et haltes TER au sud de Bordeaux, halte SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles).

Ce site présentait chaque projet d'aménagement de gare ou halte, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.
Le site Internet de certaines collectivités a également relayé le dispositif d'information sur le projet et la concertation.

4.2.2 Le dispositif d'information sur la concertation

Lettre d'information GPSO

Deux pages de la Lettre d'information GPSO n°11 (septembre 2011) étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.

300 000 exemplaires de la Lettre d'information GPSO ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le GPSO (communes du fuseau de 1 000 mètres) et adressés par courrier postal aux 3 500 abonnés.



Affiches

Des affiches annonçant la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.



Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi, (éditions 31 -32-47-82), Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4ème et dernier temps de consultation du public sur le tracé.



Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares. Le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins ou sur les sites Internet des collectivités concernées, en particulier MACS.

4.2.3 Le dispositif de participation

Il y a eu un dispositif commun aux deux collectivités concernées.

La mise à disposition de registres

En complément de l'exposition, des registres ont été mis à disposition du public en mairie de Saint-Geours de Maremne et au siège de la Communauté de communes MACS.



La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale, celle de RFF-Mission GPSO/Gares, Libre Réponse 14370 – 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement);
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter André Etchelecou, garant de la concertation GPSO pour le sud des Landes.



Crédit photo :MACS

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Au total et tous modes confondus, **9 avis** ont été adressés à RFF, reçus uniquement sur le site Internet.
Les avis portent sur l'opportunité du projet et sur les services offerts.
Aucune observation n'a été inscrite dans les trois registres mis à disposition.

5.1 La fréquentation du site gpso.fr sur la page « Avis-halte SR-GV Côte landaise»

Cette page a été vue à **152 reprises**, dont 134 consultations uniques, sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes.

5.2 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes :

- une conférence de presse organisée par la Préfecture,
- un communiqué de presse de RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF de la consultation du public et de la concertation. La consultation du public portait sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion sur le territoire et la concertation publique sur les 11 gares/haltes inscrites au programme du GPSO.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont faits l'écho de ces deux temps forts de démocratie participative. Pour chaque type de média, les retombées sont listées selon un ordre chronologique.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

07/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
07/10/11 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
10/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
10/10/11 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
10/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
10/10/11 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
11/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
11/10/11 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité de GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/11 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
8/10/11 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest
10/10/11 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
10/10/11 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
12/10/11 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV



Crédit photo : RFF

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale.
La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
6/10/11 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
7/10/11 : AFP : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
7/10/11 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
7/10/11 : Le Moniteur : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
7/10/11 : Le Parisien : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
8/10/11 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
8/10/11 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
10/10/11 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
10/10/11 : La Correspondance Economique : La Consultation
10/10/11 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
10/10/11:Le Moniteur, la Quotidienne : LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
10/10/11 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
10/10/11 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
11/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
13/10/11 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
14/10/11 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
14/10/11 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
15/10/11 : Sud Ouest : LGV : concertation à Villenave
19/10/11 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
19/10/11 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
21/10/11 : Sud Ouest : Avoir des TER ou pas ?
28/10/11 : Sud Ouest : La fin des passages dangereux
31/10/11 : Sud Ouest : Le grand retour des TER
02/11/11 : Sud Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets
03/11/11 : Sud Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Sur les 9 avis recueillis, **4 portent sur l'opportunité du projet, demandant la modernisation et le réaménagement des voies existantes.**

Premiers éléments de réponse de RFF sur l'opportunité de projet

A la suite des deux débats publics de 2005 et 2006, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études des projets de ligne nouvelle (et des aménagements nécessaires sur les lignes existantes) en vue de les soumettre à enquête d'utilité publique. C'est maintenant à l'Etat et au Ministère chargé des Transports qu'appartient la décision de poursuivre ou non le projet et de définir les échéances de sa réalisation. Les études, demandées par l'Etat et réalisées par RFF, serviront de support et de référence à la décision de l'Etat.
La question du financement, qui concerne également l'Etat, sera traitée le moment venu dans le cadre des modalités prévues par la loi pour la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure et du contexte économique.

Un des avis précise « Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent dans les gares Landaises. »
Les TER (trains express régionaux) continueront de desservir les gares de la ligne existante. La réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne permettra de renforcer la fréquence et les performances des dessertes, selon les souhaits du Conseil Régional d'Aquitaine en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux.

Les 5 autres avis concernent les perspectives de trafic et ses possibilités de desserte.

Les questions posées

- Comment peut-on prévoir 100 000 personnes par an sur une zone peu habitée, coincée entre deux villes avec gare TGV à moins de 25 km de part et d'autre ?
- La halte SRGV donne t'elle la possibilité de prendre un TGV direct sur Paris, par exemple?
- La halte sera-t-elle capable d'accueillir à terme des TGV ? Est-il prévu de la relier aux principales communes de MACS par des transports collectifs en correspondance avec les trains ?

Premiers éléments de réponse de RFF sur les perspectives de trafic et les dessertes

• Dans les études de trafic, ont été prises en compte les populations de Capbreton, Hossegor, Saint-Geours de Maremne et Boucau, susceptibles d'être intéressés par cette halte, d'où le potentiel de 100 000 voyageurs par an. Cette desserte sera en correspondance avec les TaGV à Bordeaux, Dax ou Bayonne.
A ce stade des études, la halte SRGV Côte landaise est prévue pour accueillir uniquement des trains adaptés pour un service régional à grande vitesse.

• La réflexion sur les transports collectifs à mettre en correspondance est un peu prématurée mais c'est en effet le rôle des acteurs locaux d'accompagner le développement local en proposant une desserte globale sur le territoire. Le positionnement de la halte SRGV au sein de la zone d'activité Atlantisud et à proximité immédiate du réseau routier structurant atteste de la volonté des acteurs locaux de s'inscrire dans une démarche de desserte de la halte par des transports collectifs.
Un quai bus est d'ores et déjà prévu au niveau de la halte ; sa conception prévoira son extensibilité si ce mode multimodal venait à être développé par les collectivités locales (Conseil général, MACS…).

7. LES PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible sur le projet d'aménagement de halte SRGV Côte landaise malgré le dispositif d'information et de participation du public mis en place.
La halte SRGV Côte landaise fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux dans le cadre d'un groupe de travail « GT8d Gares et dynamiques territoriales », mis en place dans le cadre de la concertation conduite sur le GPSO, avec l'objectif de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire qui tienne compte :

- des aménagements nécessaires au fonctionnement de la halte,
- des projets de développement économique autour de la halte.

Cette réflexion va se poursuivre en 2012.

Un bilan synthétique de la concertation préalable sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage du GPSO le 9 janvier 2012, dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.
Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan a fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).
Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (Cf. §2).

Ce bilan est adressé à la commune de Saint-Geours de Maremne, ainsi qu'à la Communauté de communes Maremne Adour Côte, il est à la disposition des habitants à l'accueil de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpso.fr.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/haltes inscrits au programme GPSO.
Ces éléments ont fait l'objet de **la Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.
D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Saint-Geours de Maremne
- Délibération de la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS)
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV Côte landaise
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur du 7 octobre
- Copies des observations du public envoyées par mail

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO
Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

PIÈCE M

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION

BILAN DES DÉBATS PUBLICS ET DE LA CONCERTATION 1

ANNEXE 1
BILANS DES DEBATS PUBLICS 85

ANNEXE 2
BILANS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.300-2 201

ANNEXE 3
COMPTES RENDUS DES GARANTS DE LA CONCERTATION **229**

sommaire

1 COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION DES GPSO 2009 (1ÈRE ÉTAPE - PERIODE SEPTEMBRE - DECEMBRE 2009) **233**

2 COMPTE-RENDU INTERMÉDIAIRE DES GARANTS DE LA CONCERTATION (2ÈME ÉTAPE - PERIODE JANVIER 2010 - JUIN 2011) **243**

3 COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION (2ÈME ÉTAPE - PÉRIODE JUILLET - DÉCEMBRE 2011) **247**

4 COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION (3ÈME ÉTAPE - JANVIER - SEPTEMBRE 2012) **253**

5 COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION (23 OCTOBRE 2013) **259**

chapitre 1

COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION DES GPSO 2009

(1ÈRE ÉTAPE - PERIODE SEPTEMBRE - DECEMBRE 2009)



Compte-rendu des garants de la concertation des GPSO
2009 - 1ère étape

En désignant, sur proposition de Réseau Ferré de France (RFF), trois « garants de la concertation » pour les Grands projets du Sud-Ouest (GPSO), la Commission nationale du débat public (CNDP) a expérimenté à grande échelle un nouveau mode d'association de la « société civile » à la réalisation d'infrastructures de transport. Certes, la formule a déjà été utilisée en matière ferroviaire mais sur un segment plus limité que celui ici concerné (la ligne Poitiers-Limoges). L'étendue géographique des GPSO, les enjeux locaux, nationaux et internationaux qu'ils recouvrent, les perspectives ouvertes à la concertation par l'adoption prochaine du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (dit Grenelle 2), impriment une exigence particulière à ce rapport d'étape.

Il n'a pas été conçu comme un relevé passif et au fil de l'eau des observations du déroulement du processus de concertation. Il a été explicitement pensé comme le compte rendu critique (au plein sens du terme) d'une démarche expérimentale et d'avenir. A ce titre, il paraissait opportun, en en resituant les ambitions, de relever les avancées et les faiblesses, de suggérer, au regard des objectifs affichés, les améliorations souhaitables. Elles portent aussi bien sur le contenu des informations à délivrer que sur la procédure de leur élaboration (leur co-construction), de leur circulation, de leur diffusion et de leur utilisation. Si la nomination et l'intervention récentes des garants (début septembre 2009) limitent sans doute la portée de l'exercice par défaut de profondeur temporelle, elles autorisent une appréciation ambitieuse et constructive eu égard aux enjeux présents et futurs de la concertation.

C'est cette conception dynamique de notre mission dans sa contribution à l'amélioration du dispositif de concertation qui a présidé à la conception et à la rédaction du compte-rendu de fin de première étape. Propos d'étape donc, il vise à fixer une balise et à servir de terme de référence dans cette césure à l'orée de la deuxième étape. C'est une manière, comme l'écrivait André Malraux, « de mettre son expérience en conscience ». Aussi, après avoir rappelé la place et les enjeux actuels de la concertation, ce sont les caractéristiques de celle

engagée dans le cadre des GPSO qui seront interrogées : argumentation, organisation, qualité de l'information, nature de la concertation, perception du rôle des garants.

I - Les projets GPSO sont bien cadrés par la loi Grenelle 1

En 2005 et en 2006, deux débats publics ont concerné les projets de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux -Toulouse et Bordeaux - Espagne. Le Grenelle de l'Environnement a conduit les Pouvoirs Publics à renforcer des choix de mode de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, la combustion de carburants fossiles, la pollution. Une première loi de programmation (2009-967 du 3 août 2009) conduit à organiser la lutte contre le changement climatique, à préserver la biodiversité, à maintenir un environnement respectueux de la santé, à préserver et à mettre en valeur les paysages, de façon à assurer une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures. C'est ainsi que cette loi, dans l'article 10 relatif aux transports, fixe comme objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau atteint en 1990. Son article 11 donne un caractère prioritaire au mode ferroviaire pour le transport des marchandises en fixant la part modale au non routier et au non aérien de 14% à 22% à échéance 2022, en étendant le réseau ferroviaire à grande vitesse, en créant des lignes nouvelles mixtes afin de libérer de la capacité pour le fret ferroviaire. Dans cette optique, le même article 11 indique que les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres, qu'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit, avec une autoroute ferroviaire Atlantique entre le Pays Basque, la région parisienne et le nord de la France. L'objectif est d'assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route, ainsi que d'encourager des projets innovants comme le fret à grande vitesse.

L'article 12 précise que l'on développera le réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse pour améliorer les liaisons des métropoles régionales avec la région parisienne, pour permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et pour favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Dans le programme des lignes à grande vitesse figure la ligne Sud-Europe - Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours - Bordeaux et des trois branches Bordeaux - Toulouse,

Bordeaux - Hendaye et Poitiers - Limoges, avec encore la ligne Toulouse - Narbonne qui devra relier les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest et un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Le projet des GPSO avec la régénération des lignes ferroviaires existantes et la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse (220 km/h et jusqu'à 320 km/h en fonction des segments) entre Bordeaux et Toulouse, et entre Bordeaux et l'Espagne, est donc parfaitement cadré par les dispositions de la loi Grenelle I. Outre l'insertion dans le réseau européen ferroviaire à grande vitesse, des considérations régionales justifient la décision de poursuivre les études et la concertation : l'importance du fret Pays Ibériques – Europe qui transite par l'Aquitaine, le projet de desserte cadencée des villes de la Région Aquitaine en liaison avec le réseau LGV et la volonté de rapprocher les deux agglomérations Bordeaux et Toulouse .

II – Les projets GPSO pourraient être plus et mieux argumentés

RFF est chargé des études et de la procédure de concertation des liaisons à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne. C'est l'Etat, par le Comité de Pilotage présidé par le Préfet coordinateur de la Région Aquitaine, qui est le décideur.

La justification des nouvelles LGV doit être beaucoup plus nettement affirmée en affichant plus clairement les enjeux du Développement durable des transports. C'est une demande récurrente faite dans les réunions.

Pour le trafic des voyageurs, la perception des projets LGV est apparemment plus aisée, les personnes étant très sensibles à la souplesse et au gain de temps qui résulterait du cadencement de TGV pour joindre les métropoles régionales, les capitales, mais aussi les liaisons sud – sud (entre la frontière espagnole au Pays Basque et Toulouse par exemple). Le trafic de voyageurs inscrira le Grand Sud-Ouest dans de nouvelles dimensions comprenant la péninsule Ibérique du moins le Nord-Ouest, l'isthme entre Atlantique et Méditerranée et au-delà vers le couloir rhodanien, la Catalogne et la Provence. L'axe Paris-province ne sera pas le seul à révolutionner les conditions de mobilité des habitants des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, d'autres horizons s'ouvriront avec la poursuite de la LGV vers le Languedoc.

Pour le fret, les imprécisions sont trop grandes et parfois très mal reçues. Les informations données par RFF sont insuffisantes, délivrées au compte-goutte. Ainsi, il a été avancé un volume annuel de fret ferroviaire à venir de l'ordre de 20 millions de tonnes. Ne serait-il pas

souhaitable d'avoir, conformément aux principes de la loi Grenelle 1, la présentation de divers scénarios en relation avec les gains attendus du report modal route/rail pour les gaz à effet de serre, pour les combustibles fossiles, pour la pollution ?

> *Par exemple :*
> *- scénario route : à raison d'une moyenne de 18 tonnes de charge utile par camion, 20 millions de tonnes/an feraient circuler plus de 1 100 000 poids lourds en une année soit plus de 3000 poids lourds par jour.*
> *- scénario rail : à raison de 40 camions par train (soit 720 tonnes de charge utile), on peut estimer à 80-100 le nombre de trains journaliers de fret (hypothèse basse).*
>
> *Ne serait-il pas de la plus haute importance de connaître combien de CO2 économisé, combien de carburants fossiles non utilisés, combien de pollutions évitées par un transfert ferroviaire ?*

Si l'on veut répondre au critère de réduction des seules émissions de gaz à effet de serre de la loi Grenelle 1, le report modal du fret doit se faire. Il semble y avoir une possibilité de consensus sur ce point. La question essentielle mise en débat dans les controverses affichées tant au Pays Basque que dans le sud Gironde, est de savoir si les voies ferrées existantes ne sont pas suffisantes pour ce report modal route/rail. RFF prétend que techniquement, avec la mixité des lignes ferroviaires (TGV voyageurs, TGV fret, autoroute ferroviaire, trains régionaux SR-GV cadencés, tram-train), les lignes existantes ne peuvent pas répondre à l'ensemble des besoins.

→ *Suggestion 1 : La compréhension des projets GPSO est pénalisée par la complexité du contenu : création de nouvelles LGV mixte, modernisation des lignes existantes, dessertes régionales cadencées SR-GV, création de gares nouvelles, ambition de développement territorial durable. Si l'on souhaite que l'opportunité de la construction des lignes nouvelles à grande vitesse ne soit pas sans cesse mise en question, il est indispensable que, d'une part, l'Etat précise les objectifs de la politique de transport combiné qui justifie la création de nouvelles lignes, et que, d'autre part, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées précisent le programme de desserte régionale cadencée SR-GV.*

III – La procédure de concertation est innovante

C'est une procédure-pilote

Suite aux deux débats publics de 2005 et 2006, les deux projets ferroviaires LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ont été regroupés dans le cadre de la Mission GPSO créée par RFF, et font l'objet d'une procédure de concertation innovante en liaison étroite avec le CNDP.

En effet, entre le Débat Public (procédure de consultation en amont d'un projet - opportunité) et l'Enquête Publique (procédure de consultation avant réalisation d'un projet précis – utilité publique), aucune procédure réglementaire n'impose, pour le moment, de concertation. Tirant les leçons des précédentes LGV, RFF, avec l'appui de la CNDP, a engagé une procédure de concertation durant toute la phase de l'après-débat public avec l'objectif d'enrichir le projet.

La CNDP veille attentivement à cette procédure de concertation après-débat public, car la loi Grenelle 2 en cours d'élaboration comporte des dispositions de principe pour aménager réglementairement la concertation entre le débat public et l'enquête publique. La concertation dans l'après-débat public des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est une procédure-test pour de futurs projets d'après-débat public.

Une forme de concertation inhabituelle dans les grands projets

La Mission GPSO de RFF a mis en place un dispositif de concertation inédit qui associe cinq collèges : les représentants de l'Etat, ceux des collectivités territoriales, ceux des milieux professionnels, ceux des syndicats, ceux des associations agréées au titre de la protection de la nature. La procédure de concertation est pyramidale en trois étapes. L'étape 1 (2009) correspond à la définition du fuseau de 1000 m. L'étape 2 (2010) définit un projet de tracé des lignes nouvelles dans une bande de 500 m de large environ et définit les conditions de leur exploitation. En outre, cette phase doit évaluer les impacts environnementaux et les mesures à prendre et réaliser des estimations financières. L'étape 3 (2011) assurera la réalisation d'études complémentaires, l'étude approfondie du tracé et la préparation des dossiers de mise à l'enquête publique. C'est fin 2011 que sera engagée la procédure de mise à l'enquête publique.

Géographiquement, la procédure de concertation se fait simultanément pour trois lots :

- lot 1 : Bordeaux-Agen et Bordeaux-Dax
- lot 2 : Agen–Toulouse
- lot 3 : Dax–frontière espagnole

La procédure de concertation est ascendante. Les études de RFF sont préparées dans chaque lot par un enrichissement territorial : quatre groupes thématiques de travail (GT) par lot permettent à RFF de tenir compte dans les études de points de vue d'acteurs ; une commission consultative (CC) par lot informe les élus locaux et recueille leur avis, un collège des acteurs locaux (unique pour les trois lots) donne un avis sur les bilans de la concertation par étape voire propose d'éventuels aménagements de la Charte.

Trois comités territoriaux (COTER, un par lot) valident les études et font des propositions au comité de pilotage. Les décisions sont prises par le Comité de Pilotage (COPIL) présidé par les Préfets des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, mais dont font partie les Présidents de ces deux régions, le MEEDDAT, RFF.

Trois garants nommés par la CNDP

La procédure de concertation fait encore appel à trois « garants » neutres et indépendants désignés sur proposition de RFF par la Commission Nationale du Débat Public. Chaque garant couvre un lot :

- lot 1 : Jean-Michel Uhaldeborde
- lot 2 : Jean-Pierre Wolff
- lot 3 : André Etchelecou.

La mission des garants est de veiller à l'application de la charte de la concertation territoriale avec trois types d'intervention possible : l'observation et l'analyse, la facilitation des échanges, le recours pour tout acteur de la concertation et pour le public. Les garants doivent veiller à la transparence de l'information, à l'expression libre et argumentée de tout un chacun. Les garants peuvent être consultés tant par RFF que par tout acteur, notamment pour l'organisation de forums. A l'issue de chacune des trois étapes, les garants établissent un compte-rendu qui doit notamment décrire les sollicitations dont ils ont été l'objet, leurs actions, leurs suggestions, ainsi que d'exprimer leur avis sur les bilans de la concertation réalisés par RFF.

IV – Des moyens de communication mais pas assez d'informations attendues

D'importants moyens pour informer et assurer la transparence de la procédure de concertation sont mis en œuvre, apparentés à ceux des débats publics avec un souci de développement durable par exemple en distribuant les documents non pas en version papier mais sur une clef USB mise à jour régulièrement à chaque réunion.

Le site des GPSO *http://www.gpso.fr* a été consulté 36 200 fois par 19 500 visiteurs. Agréable à découvrir, on y trouve quantités de documents, notamment les comptes-rendus synthétiques des divers groupes de travail après validation, les cartes des fuseaux d'étude. Mais ils ne sont disponibles sur le site que très longtemps après les dates des réunions (deux mois après environ). On peut y trouver de nombreuses notes de synthèse :

. L'étude de la pertinence et de la faisabilité de la mixité voyageurs/fret de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax précise que la capacité pour la ligne existante sera d'au moins 150

trains de fret par jour lorsque la ligne nouvelle sera créée.

. L'étude de la pertinence et de la faisabilité de services régionaux de voyageurs sur les lignes nouvelles confirme que des trains régionaux à grande vitesse pourront utiliser la nouvelle ligne.

. Cinq études de desserte de gare (Bayonne, Dax, Mont-de-Marsan, Agen, Montauban) définissent par analyse multicritère (accessibilité et efficacité des transports individuel et collectif, potentiel de développement, environnement, coût) soumise à la concertation la possibilité de choix d'une gare LGV.

. Une note de synthèse sur les « schémas de desserte possibles en situation de référence » complétant un document de travail sur l'état et les perspectives du trafic sur les lignes existantes, précise notamment que la capacité de transport du fret sur les lignes existantes est de 20 millions de tonnes pour Bordeaux-Espagne (sur la base d'une hypothèse de 500 tonnes transportées par train), 6 millions de tonnes pour Bordeaux-Toulouse.

. Six documents méthodologiques précisent : (1) les familles d'hypothèses prises en compte dans les études GPSO concernent l'évolution socio-économique, la qualité des infrastructures, les offres de service voyageur et fret, la progression des prix et des coûts, les choix politiques des transports ; (2) les évaluations du trafic fret et du trafic voyageurs ; (3) les fonctionnalités retenues pour les nouvelles lignes ; (4) une analyse des fonctionnalités du tronc commun aux deux lignes nouvelles depuis Bordeaux décrit selon trois options notamment le projet de raccordement sud/sud (Toulouse – Bayonne sans passer par Bordeaux) ; (5) l'analyse des enjeux environnementaux à l'aide notamment des systèmes d'information géographique ; (6) les variables retenues pour l'analyse multicritère des divers environnements (humain, physique, naturel, culturel).

→ *Suggestion 2 : Compte tenu du potentiel tant en fret qu'en voyageurs, de sa faisabilité à moindre coût, ne serait-il pas souhaitable d'intégrer l'étude d'une liaison à grande vitesse sud / sud ?*

. Des fiches de synthèse de dynamique urbaine et territoriale pour 16 ensembles géographiques (organisation territoriale, structuration des espaces, accessibilité, sensibilité).

- 200 questions ont été posées sur le site des GPSO qui ont porté sur trois préoccupations principales : le tracé de la nouvelle ligne, le bruit, le foncier. A la différence de la procédure

du Débat Public, les réponses ne sont pas individuelles mais regroupées par thème sur le site GPSO.

→ *Suggestion 3 : RFF n'a fait que 6 réponses (thématiques). Il serait essentiel que l'on trouve la solution pour répondre plus rapidement.*

→ *Suggestion 4 : Il serait indispensable de veiller à réduire drastiquement le délai de diffusion des comptes-rendus synthétiques des diverses réunions. De manière plus générale, le site GPSO aussi bien documenté fut-il à sa création doit, pour continuer d'être attractif, être très régulièrement mis à jour dans les plus brefs délais*

- Les documents papier de communication :

. Une plaquette « Les GPSO, des projets ferroviaires au service des territoires » présente les 430 km de lignes nouvelles.

. Deux *Lettres d'information* grand format (septembre et novembre) ont été distribuées dans les boites aux lettres des habitants (n°1), puis aux 1350 abonnés actuels (gratuit) et dans les mairies (n°2) des 256 communes concernées. Elles vulgarisent l'ambition des projets GPSO, résument l'état de la procédure de concertation, publient des interviews de partisans et d'opposants aux projets. L'objectif est la communication auprès des habitants. Les coûts de fabrication et de diffusion sont considérables. La grande question reste l'efficacité de la distribution des lettres d'information.

. La plaquette « Réseau Ferré de France modernise la ligne Bordeaux-Hendaye ». A côté de lignes nouvelles à grande vitesse, RFF communique sur la modernisation technique en cours de la ligne existante

Les possibilités présentées par le site des GPSO sont réelles pour tout acteur qui souhaite s'informer sur les projets GPSO.
A noter que la formule des « Points de vue d'acteur » qui permet de publier l'argumentaire d'acteurs qui le souhaitent, aux frais de RFF, n'a pas eu de réalisation : un projet de la FNAUT est en cours qui développe notamment la nécessité d'une liaison LGV sud / sud. Un second est annoncé pour la desserte du Béarn et de la Bigorre.

V – Une concertation multitâche dense en 2009

Un grand nombre de réunions
- 53 réunions pour les groupes de travail (GT)

Les groupes de travail sont constitués des cinq collèges d'acteurs (Etat, collectivités territoriales, professionnels, syndicats, associations) avec une composition variable selon les 4 thèmes retenus (Fonctionnalités, aménagement du territoire et développement local, environnement et développement durable, foncier). C'est dans ces groupes que les informations techniques sont travaillées pour enrichir les études.

	GT3 - fonctionnalités et services transport				
Agen	GT3a - Bordeaux - Toulouse	30-juin	17-sept.	12-oct.	16-nov.
Bordeaux	GT3b - Bordeaux-Dax	22-juin	14-sept.	12-oct.	
Bayonne	GT3c - Dax - Espagne	26-juin	18-sept.	16-oct.	20-nov.
	GT 4 - Aménagement du territoire et développement local				
Bordeaux	GT 4a - Gironde-Lot et Garonne	23-juin	15-sept.	13-oct.	17-nov.
Mont de Marsan	GT 4b - Landes	24-juin	16-sept.	14-oct.	18-nov.
Dax	GT 4c – Pays Basque-Sud Landes	25-juin	17-sept.	15-oct.	19-nov.
Montauban	GT 4d - Tarn et Garonne-Haute Garonne	23-juin	15-sept.	14-oct.	18-nov.
	GT 5 - Environnement et développement durable				
Bordeaux	GT 5a - Gironde-Lot et Garonne	23-juin	15-sept.	13-oct.	17-nov.
Mont de Marsan	GT 5 b - Landes	24-juin	16-sept.	14-oct.	18-nov.
Dax	GT 5c – Pays Basque - Sud Landes	25-juin	17-sept.	15-oct.	19-nov.
Montauban	GT 5d - Tarn et Garonne-Haute Garonne	23-juin	15-sept.	14-oct.	18-nov.
	GT 6 - Foncier				
Mont de Marsan	GT 6a - Gironde-Landes	26-juin	18-sept.	16-oct.	20-nov.
Bayonne	GT 6b – Pays Basque -BAB			14-oct.	18-nov.
Montauban	GT 6c - Lot et Garonne-Tarn et Garonne-Haute Garonne	25-juin	16-sept.	15-oct.	19-nov.

La participation aux groupes de travail a été très variable (25% à 60% des invités) avec une absence répétée de nombreux services de l'Etat. Si l'on excepte la période estivale, la fréquence des réunions soulève la difficulté introduite par la brièveté du temps les séparant. Elle ne s'est pas avérée toujours compatible avec les délais de réaction aux informations fournies, la remontée des correctifs et leur prise en compte pour la réunion suivante.

→ *Suggestion 5 : Ne serait-il pas souhaitable de faire plus participer les professionnels du fret (logisticiens, chargeurs, transporteurs) qui ne paraissent pas figurer dans l'organigramme de la procédure de concertation ?*

→ *Suggestion 6 : Ne serait-il pas souhaitable d 'espacer de 6 semaines les réunions des GT afin de pouvoir intégrer convenablement pour la séquence suivante les informations délivrées lors de la précédente ?*

Le découpage des 4 thèmes, intellectuellement cohérent, a conduit RFF à présenter plusieurs fois les mêmes informations. Cela aurait pu mieux convaincre. Bien des réactions

de participants ont manifesté une réaction plutôt négative en soulignant qu'il n'y avait pas d'information nouvelle quand ce ne fut pour dire que certains éléments (sensibles comme le nombre de trains attendus) pouvaient être variables d'une réunion à l'autre. De manière générale, dans les groupes de travail, beaucoup de réactions ont été positives pour la clarté de la traduction cartographique. Il importe de noter le document mis en ligne sur le site GPSO « Réponses aux demandes et contributions des groupes de travail thématique » qui indique les suites données par RFF aux questions posées dans les groupes de travail.

→ *Suggestion 7 : Pour améliorer la compréhension paysagère des fuseaux puis du tracé, il serait pédagogiquement très utile de visualiser les diverses couches d'information géographique (topographie, patrimoine naturel, culturel, cadastre, photographies aériennes) en trois dimensions.*

→ *Suggestion 8 : Il importe que les «comptes-rendus », les « relevés de conclusion », les « comptes-rendus synthétiques », les « relevés de propositions » soient diffusés aux participants avant la réunion de validation.*

- 36 réunions des Commissions Consultatives (CC) :

C1a - Gironde - sortie de Bordeaux	19-mai	17-juin	23-sept.	1-déc.	Préf. Bordeaux
C1b - Sud Gironde et vallée de la Garonne	19-mai	17-juin	23-sept.	1-déc.	S/Préf. Langon
C1c - Lot et Garonne Ouest (lot1)	20-mai	16-juin	30-sept.	2-déc.	Préf. Agen
C1d - Landes Nord et Centre	12-mai	10-juin	28-sept.	30-nov.	Préf. Mont de Marsan
C2a - Lot et Garonne Ouest (lot2)	20-mai	16-juin	30-sept.	2-déc.	Préf. Agen
C2b - Tarn et Garonne		12-juin	5-oct.	7-déc.	
C2c - Haute Garonne		11-juin	2-oct.	3-déc.	
C3a - Sud Landes	12-mai	10-juin	28-sept.	30-nov.	Préf. Mont de Marsan
C3b - Pyrénées Atlantiques - BAB		28-sept.	19-oct.	30-nov.	S/Préf. Bayonne
C3c - Pyrénées Atlantiques - Pays Basque		28-sept.	19-oct.	30-nov.	S/Préf. Bayonne

Les Commissions Consultatives (CC) sont composées principalement d'élus locaux (maires, intercommunalités, SCOT) à côté des Conseils Généraux et Régionaux ainsi que des Parlementaires du périmètre d'étude, Leur mission est tout à la fois d'être les relais des informations à transmettre auprès des populations, et d'exprimer les positions des habitants.

On a observé une bonne participation des élus avec :

- une certaine retenue pour exprimer une position affirmée, à l'exception du lot 3 (Dax-frontière espagnole) où le projet LGV n'est unanimement accepté que jusqu'à Bayonne, les trois communautés de communes du Pays Basque ayant délibéré contre le projet présenté de ligne nouvelle ;

- des critiques sur la méthode et des mises en garde pour la sortie de Bordeaux et le sud Gironde.

- 2 réunions du Collège des Acteurs locaux

Collège des acteurs locaux	23-oct.	18-déc.	Bordeaux

La mise en place du Collège des Acteurs locaux fut tardive. A côté de la représentation de services de l'Etat (Aquitaine et Midi-Pyrénées), les collectivités territoriales sont présentes par les Conseils Régionaux (Aquitaine et Midi-Pyrénées) et par 6 représentants des maires des 6 départements concernés (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne). S'y ajoutent les représentants professionnels (employeurs, syndicats), et ceux d'associations agréées.

La séance d'octobre résume bien les inquiétudes les plus marquantes affichées dans l'ensemble des réunions :

- les effets cumulés négatifs des grands aménagements liés à la mobilité (autoroute Pau-Bordeaux, mise aux normes autoroutières de la RN10, route à grand gabarit Bordeaux-Toulouse, projets LGV) pour le milieu naturel et pour le paysage (associations de protection de la nature),

- irréalisme entre les perspectives de trafic (notamment de fret) et la nécessité d'une nouvelle voie ferroviaire (maires du Pays Basque, associations, se référant à la contre-étude CITEC),

- de façon plus générale, le regret de ne pouvoir disposer que d'information très limitée (notamment sur les trafics) conduisant à percevoir la procédure de concertation comme une seule procédure centralisée de consultation, l'enrichissement local n'étant apporté que dans le choix des gares (maires),

- nécessité de tenir compte des agriculteurs dans la définition des fuseaux (représentants de Midi-Pyrénées),

- inquiétude des répercussions sur l'emploi et sur la pression immobilière des LGV (syndicats).

- 9 réunions des Comités Territoriaux (COTER)

COTER lot 1	26-févr.	4-sept.	14-déc.	Bordeaux
COTER lot 2	24-fevr	11-sept.	9-déc.	Toulouse
COTER lot 3	23-févr.	3-sept.	15-déc.	Bayonne

Font partie des COTER l'Etat, les collectivités territoires (départementales et régionales, intercommunalités), RFF. Ils identifient les enjeux des territoires, valident les études, font des propositions au Comité de Pilotage.

- 2 réunions du Comité de Pilotage (COPIL)

COPIL	6-avr.	17-sept.	Bordeaux

C'est l'instance de validation des études faites et des décisions à prendre notamment pour les fuseaux successifs (5000 m, 1000 m, 500 m) et le tracé qui sera mis à l'enquête publique fin 2011. Trois entités le composent : l'Etat, les Conseils Régionaux, RFF.

Les décisions majeures concernent la création de gares nouvelles LGV avec interconnexion des TER pour Montauban et pour Mont-de-Marsan, les raccordements à la ligne LGV des gares existantes de Dax et de Bayonne, l'étude de deux possibilités de raccordement pour la desserte du Béarn et de la Bigorre.

VI - La procédure de concertation apparaît plus institutionnelle que citoyenne

Le regard de la CNDP sur la concertation menée par RFF dans le cadre des GPSO est fortement motivé en raison de la très probable adoption par le Parlement (loi Grenelle 2 en cours) d'une généralisation de la procédure de l'après-débat public. La rencontre organisée le 9 novembre 2009 par RFF entre le Président de la CNDP et les garants de la concertation pour les GPSO a permis, d'une part, de conforter RFF dans l'engagement innovant de cette procédure de concertation bien que non obligatoire, et, d'autre part, d'inciter au renforcement de la participation citoyenne. Le montage de cette concertation de l'après-débat public pour la LGV Bordeaux-Toulouse et la LGV Bordeaux-Espagne resterait trop institutionnel. A cet égard, il est apparu que l'information du « grand public » par le canal des grands médias (presse régionale ou locale) revêtait un tour asymétrique : les prises de position hostiles ont pris le pas sur les contributions informatives sur l'importance des enjeux, le positionnement de la phase d'étude entre le débat public et l'enquête publique, sur les responsabilités respectives de l'Etat et de RFF. D'une certaine manière, si l'on intègre dans l'appréciation des observations déjà formulées quant au contenu de l'argumentaire, aux informations sur la réalité des projets de part et d'autre des segments étudiés, RFF a été mis en difficulté dans la « bataille de la communication ».

Pour aller dans le sens de la CNDP, RFF a organisé une « Journée Débat » le 23 novembre à Mont-de-Marsan ouverte à tous les acteurs de la concertation des trois lots géographiques (Groupes de Travail, Commissions Consultatives, Collège des Acteurs, Comités Territoriaux, Comité de Pilotage).

→ *Suggestion 9 : Il apparaît souhaitable d'ouvrir encore plus la procédure de concertation dans des journées « Forum » pour notamment présenter le bilan annuel des travaux de toutes les instances de la concertation (GT, CC, COTER, CA) avant soumission des propositions de décision au Comité de pilotage.*

VII - La veille médiatique, baromètre de l'avancée de la concertation

Dans les médias, plus de 150 mentions chaque mois principalement dans la presse écrite locale et régionale.

	Total de la couverture médiatique	Presse écrite	Agence de presse	Presse en ligne blog	Presse audio-visuelle	Presse parlée
nov-09	166	125	7	14	4	16
oct-09	182	124	8	18	11	21
sept-09	151	118	1	14	7	11
10 juil-10 août 2009	90	63		5	3	9
10 juin-10 juil 2009	168	122	7	12	3	24

Les échos plutôt défavorables sont importants. Il importe de noter une forte différence entre Aquitaine et Midi-Pyrénées pour le traitement de l'information sur les GPSO dans les grands quotidiens régionaux.

	Très favorable et favorable	Inquiet, interrogatif, défavorable, très défavorable	Neutre
nov-09	22%	53%	25%
oct-09	21%	59%	19%
sept-09	33%	34%	34%
10 juil-10 août 2009	31%	37%	32%
10 juin-10 juil 2009	52%	42%	6%

La communication de RFF est-elle suffisamment efficace ?

	Prise de parole par RFF	
	Oui	Non
nov-09	14	152
oct-09	18	164
sept-09	18	133

L'Etat n'a-t-il pas à renforcer sa communication sur la justification des LGV ?

VIII - Les garants sont perçus plutôt comme des médiateurs

Les garants ont assisté à 28 réunions :

Bordeaux	25 août 2009	RFF/GPSO présentation mission
Bordeaux	14 septembre 2009	Groupe de travail Fonctionnalités
Agen	15 septembre 2009	Groupe de travail Aménagement et développement local
Agen	15 septembre 2009	Groupe de travail Environnement et Développement durable
Montauban	16 septembre 2009	Groupe de travail Enjeux Fonciers - Patrimoine
Agen	17 septembre 2009	Groupe de travail Fonctionnalités
Agen	30 septembre 2009	Commission consultative
Toulouse	2 octobre 2009	Commission consultative
Montauban	5 octobre 2009	Commission consultative
Agen	12 octobre 2009	Groupe de travail Fonctionnalités et services transports
Bordeaux	13 octobre 2009	Groupe de travail Aménagement et développement local
Montauban	14 octobre 2009	Groupe de travail Aménagement et développement local
Bayonne	16 octobre 2009	Groupe de travail Fonctionnalités et services transports
Bordeaux	20 octobre 2009	RFF GPSO Projet concertation LGV Sud Ouest
Bordeaux	23 octobre 2009	Préfecture Collège des acteurs locaux RFF
Paris	8 novembre 2009	Commission Nationale du Débat Public
Agen	16 novembre 2009	Groupe de travail Fonctionnalité et service de transport
Agen	17 novembre 2009	Groupe de travail Aménagement et développement local
Agen	17 novembre 2009	Groupe de travail Environnement et Développement durable
Bayonne	18 novembre 2009	Groupe de travail Enjeux Fonciers - Patrimoine
Bayonne	20 novembre 2009	Groupe de travail Fonctionnalités et services transports
Mont-de-Marsan	23 novembre 2009	Journée-Débats
Bayonne	30 novembre 2009	Commission consultative
Bordeaux	1 décembre 2009	Commission consultative
Agen	2 décembre 2009	Commission consultative
Montauban	7 décembre 2009	Commission consultative
Bayonne	15 décembre 2009	COTER
Bordeaux	18 décembre 2009	Préfecture Collège des acteurs locaux RFF

La saisine des garants a porté :

- sur l'absence de validation des « relevés de conclusions » par les participants aux groupes de travail
- sur l'absence de réponse de RFF à des questions
- sur l'inquiétude de propriétaires de maison au sujet du tracé de la nouvelle voie
- sur le peu de démocratie participative de la procédure de concertation
- sur la nécessité de préserver des terrains AOC
- sur la localisation de nouvelles gares

- sur la demande de participation à la concertation d'organisations et d'élus hors périmètre d'étude
- sur les conclusions tendancieuses d'études demandées par RFF
- sur la nécessité de préserver les sites d'espèces protégées

La mission du garant resterait à clarifier. A la différence du Président de la Commission Particulière du Débat Public, il n'a pas la maîtrise de réunions publiques qui pourraient être organisées. A la différence du Commissaire-Enquêteur, il n'a pas de conclusions motivées à rédiger dans un Avis (favorable, avec ou sans recommandation, avec ou sans réserve, défavorable). Par ailleurs, sa position peut apparaître bancale au regard de la neutralité affichée en raison des règles administratives présidant à la prise en charge des frais et indemnités liées à son activité. Dans les premières réunions, des intervenants ont tiré prétexte de la prise en charge financière par RFF pour contester l'indépendance du garant. Par la suite, cette suspicion ne s'est plus exprimée. En revanche, sa position médiatrice lui permet de facto un certain pouvoir de suggestions vis-à-vis de RFF.

Synthèse des suggestions

Sur le fond

→ *Suggestion 1 : La compréhension des projets GPSO est pénalisée par la complexité du contenu : création de nouvelles LGV mixte, modernisation des lignes existantes, dessertes régionales cadencées SR-GV, création de gares nouvelles, ambition de développement territorial durable. Si l'on souhaite que l'opportunité de la construction des lignes nouvelles à grande vitesse ne soit pas sans cesse mise en question, il est indispensable que, d'une part, l'Etat précise les objectifs de la politique de transport combiné qui justifie la création de nouvelles lignes, et que, d'autre part, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées précisent le programme de desserte régionale cadencée SR-GV.*

→ *Suggestion 2 : compte tenu du potentiel tant en fret qu'en voyageurs, de sa faisabilité à moindre coût, ne serait-il pas souhaitable d'intégrer l'étude d'une liaison à grande vitesse sud / sud ?*

Sur l'organisation de la concertation

→ *Suggestion 3 : RFF n'a fait que 6 réponses (thématiques). Il serait essentiel que l'on trouve la solution pour répondre plus rapidement.*

→ *Suggestion 4 : Il serait indispensable de veiller à réduire drastiquement le délai de diffusion des relevés de conclusion des diverses réunions. De manière plus générale, le site GPSO aussi bien documenté fut-il à sa création doit, pour continuer d'être attractif, être très régulièrement mis à jour dans les plus brefs délais.*

→ *Suggestion 5 : Ne serait-il pas souhaitable de faire plus participer les professionnels du fret (logisticiens, chargeurs, transporteurs) qui ne paraissent pas figurer dans l'organigramme de la procédure de concertation ?*

→ *Suggestion 6 : Ne serait-il pas souhaitable d 'espacer de 6 semaines les réunions des GT afin de pouvoir intégrer convenablement pour la séquence suivante les informations délivrées lors de la précédente ?*

Sur la méthode

→ *Suggestion 7 : Pour améliorer la compréhension paysagère des fuseaux puis du tracé, il serait pédagogiquement très utile de visualiser les diverses couches d'information géographique (topographie, patrimoine naturel, culturel, cadastre, photographies aériennes) en trois dimensions.*

→ *Suggestion 8 : Il importe que les «comptes-rendus », les « relevés de conclusion », les « comptes-rendus synthétiques », les « relevés de propositions » soient diffusés aux participants avant la réunion de validation.*

Sur la participation

→ *Suggestion 9 : Il apparaît souhaitable d'ouvrir encore plus la procédure de concertation dans des journées « Forum » pour notamment présenter le bilan annuel des travaux de toutes les instances de la concertation (GT, CC, COTER, CA) avant soumission des propositions de décision au Comité de pilotage.*

Le 18 décembre 2009

Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1

Jean-Pierre Wolff
Garant lot n°2

André Etcheleçou
Garant lot n°3

chapitre 2

COMPTE-RENDU INTERMÉDIAIRE DES GARANTS DE LA CONCERTATION

(2ÈME ÉTAPE - PERIODE JANVIER 2010 - JUIN 2011)



Compte-Rendu intermédiaire des Garants de la Concertation
2ème étape

Depuis le dernier Comité de pilotage (31 mai 2010), les Garants de la Concertation du projet GPSO ont observé une montée en puissance du dispositif de concertation, une radicalisation de l'opposition particulièrement dans le département des Pyrénées-Atlantiques alors que le nouveau président de son Conseil Général affiche désormais une position très favorable au projet. Le compte-rendu des Garants pour cette période (juin 2010 – juin 2011) fait état de constats et pose des perspectives souhaitables.

CONSTATS

I – L'Etat tarde à répondre aux attentes

Si, pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), Réseau Ferré de France (RFF) est en charge de réaliser la procédure de concertation puis de réaliser les lignes nouvelles, c'est l'Etat (et dans une moindre mesure les Régions et les autres collectivités territoriales) qui est le maître d'ouvrage principal de l'opération. L'Etat ne s'implique pas suffisamment dans le GPSO. Quelques éléments : Il n'y a pas eu de réponse de l'Etat aux demandes de justification des lignes nouvelles. Il n'y a eu qu'une réponse dilatoire (5 mai 2011) à la lettre du Garant (24 janvier 2011) relayant les questions posées par les élus du Pays Basque sur les échéances auxquelles on pourra considérer que la ligne ferroviaire existante ne répondra plus aux besoins du trafic, sur le nombre de trains journaliers envisagés. Si l'Etat a demandé à une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de répondre aux perspectives de trafic avec l'Espagne pour justifier la création de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne, aucune conclusion n'a encore été apportée, huit mois après la commande. Il n'y a encore aucun affichage public d'une politique de transport combiné pour alléger la pression du trafic routier international de fret France/Pays Ibériques. Les Garants s'interrogent sur l'efficacité de la pression exercée par l'Etat à l'occasion de la répartition territoriale du financement de la LGV Tours-Bordeaux. Les Garants notent que des permis de construire ont pu être attribués sans consultation de RFF à Villenave-d'Ornon. Soulignons encore que le premier compte-rendu des Garants (décembre 2009) n'avait pas encore été transmis à la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques lorsque Madame la Médiatrice était venue présenter sa mission au Préfet du Département.

Cette insuffisante implication du commanditaire principal qu'est l'Etat dans le projet GPSO handicape la procédure de concertation.

II – RFF a tenu compte des suggestions formulées au cours de la première phase

Les Garants de la concertation ont pu assister à la quasi totalité des réunions organisées. Le calendrier des réunions a été mieux organisé. Certains groupes de travail ont été remaniés pour permettre un travail plus efficace, malgré une certaine redondance de composition des groupes. La tenue des diverses réunions a été grandement améliorée avec, de la part de RFF, une attitude moins directive, une écoute plus grande des attentes et des propositions, des comptes-rendus plus complets, diffusés plus rapidement malgré quelques exceptions dues à des différends qui ont conduit à certains refus de continuer à participer à la concertation.

Suite à l'intérêt manifesté après le premier voyage d'élus sur la LGV Est-Européenne en 2010, RFF projette d'organiser un nouveau voyage sur la LGV Rhin-Rhône à l'intention

des acteurs de la concertation pour se rendre compte très concrètement des travaux de construction d'une LGV.

III – Des absences remarquées

L'insuffisante justification du GPSO a conduit à la suspension de la participation de la quasi-totalité des élus du Pays Basque aux groupes de travail et à la Commission Consultative du Département des Pyrénées-Atlantiques. Certains organismes en opposition au projet ont également suspendu leur participation (la SEPANSO notamment).

Les Garants de la Concertation constatent (et regrettent comme ils l'avaient déjà noté dans le compte-rendu de 1ère étape) l'absence de participation de la SNCF et des autres grands opérateurs de transport de fret (chargeurs, routiers, transport combiné).

IV – Peu d'appropriation du GPSO par les collectivités territoriales

On observe une cristallisation des réactions sur les questions de coûts et d'environnement mais peu ou pas de prise en compte du GPSO pour l'aménagement du territoire : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan local d'urbanisme (PLU), carte communale (CC), agenda 21, pour anticiper et évaluer les effets économiques du GPSO. Néanmoins, une partie des futurs riverains des Lignes à Grande Vitesse (LGV) émet le souhait d'aboutir au plus vite à des solutions de compensation.

V – Des stratégies d'opposition affirmées

Les oppositions déjà constatées au cours de la première étape de concertation, se sont radicalisées tout en restant républicaines. Les deux Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, les deux métropoles Toulouse et Bordeaux, affichent un soutien très fort au GPSO. Mais on note le retrait de la procédure de concertation de la grande majorité des élus des Pyrénées-Atlantiques concernés par le fuseau de 1000 mètres, qui a conduit à la suspension des réunions dans ce département. Certaines collectivités territoriales (Conseil Général du Lot et Conseil Général de l'Aveyron) ont subordonné leur financement de la LGV Tours-Bordeaux au développement et à la modernisation des lignes ferroviaires existantes. De nouvelles stratégies d'opposition ont été mises en œuvre avec notamment un renforcement de la mobilisation contre les projets de lignes nouvelles par de nouvelles associations reliant des attentes de type « pas ici » (appelé encore « nimby ») à des engagements altermondialistes. Des manifestations ont eu lieu provoquant la suspension des sondages géotechniques dans les Pyrénées-Atlantiques. La mise en œuvre de la consultation de proximité par RFF a fait naître une tribune nouvelle pour les opposants au GPSO, en incitant à répondre défavorablement à toute ligne ferroviaire nouvelle, les voies existantes étant jugées suffisantes pour répondre aux besoins du trafic estimé.

VI – Des pratiques peu adaptées pour la bonne marche de la concertation

Lorsqu'il y a problème, il est courant pour l'Etat de désigner un médiateur ou une commission d'experts dont les conclusions éclairent souvent la position du décideur. Ainsi, alors que des garants de la concertation ont été désignés par RFF après accord de la Commission Nationale du Débat Public, chargés de trois missions (observation et analyse, facilitation des échanges, recours), l'Etat a néanmoins désigné une Médiatrice, à la demande des élus, pour le tronçon sud du marais d'Orx – frontière espagnole. Suite à l'affirmation que la ligne ferroviaire existante suffisait à répondre aux besoins de trafic (confortée par l'étude CITEC), l'Etat a encore saisi le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour apporter des réponses aux contestataires ; la réponse de cette mission toujours en attente depuis octobre 2010 sera donnée à la Ministre en charge des transports.

Ces faits font naître des réflexions de la part des Garants : est-il nécessaire de doubler les attributions du garant par celle d'un Médiateur ? Ne serait-il pas nécessaire de mieux prendre en compte les missions des Garants de la concertation ? Les conclusions du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable seront très vraisemblablement contestées à cause de la forme prise par cette demande. En effet, ce qu'attendent les citoyens c'est moins une nouvelle expertise qu'une confrontation des résultats d'expertise en présence des auteurs et des commanditaires. Le public admet de moins en moins sans discussion les expertises. En revanche, pour faire accepter les choix, il importe de confronter les raisonnements. L'appropriation du GPSO par les acteurs ne passe pas par un système d'expertise/contre expertise, mais par l'examen transparent et le partage des objectifs, des hypothèses, des méthodes.

SUGGESTIONS

La procédure de concertation est à mi-parcours. Désormais, avec le choix du tracé définitif, il y aura une simplification des incertitudes au moins dans les implications géographiques. De plus, la représentation du tracé en trois dimensions va permettre de bien visualiser l'insertion des lignes nouvelles dans le paysage. Ce sont autant d'éléments nouveaux qui pourront permettre de clarifier pour le public, et notamment pour les riverains, le projet des lignes nouvelles GPSO. Toutefois, il paraît indispensable aux Garants de la concertation de tenir compte des suggestions suivantes, en rappelant que le GPSO doit répondre aussi à une revalorisation et au développement de la desserte ferroviaire dans les deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

I – Répondre aux interrogations

L'Etat ne peut plus raisonnablement faire attendre davantage les élus et le public pour notamment clarifier les estimations contestées de trafic attendu pour les voyageurs et pour le fret à échéance de 10, 20 ans sur les lignes ferroviaires existantes et sur les lignes nouvelles. Pour le fret, il serait indispensable de préciser la place faite au passage par le côté atlantique compte tenu des autres options transfrontalières possibles dans les Pyrénées. Rappelons les termes de la lettre du Ministre en charge des transports (27 septembre 2010) : *« la concertation engagée lors de la première phase des études a montré que les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles. Un effort de clarification nous apparaît nécessaire. »*

RFF devrait faire connaître les conditions d'alimentation électrique nécessaire au GPSO, l'origine des matériaux nécessaires à la construction des lignes nouvelles, préciser le devenir des terrains impactés par les lignes nouvelles.

II – Mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO

Il a été créé un groupement européen d'intérêt économique Vitoria - Dax chargé de veiller à la coordination des opérations et à la cohérence des solutions choisies de part et d'autre des Pyrénées pour la ligne Sud Europe Atlantique. Il importerait, toutefois, d'aller au-delà des seuls aspects techniques de la coopération internationale. Concernant les voyageurs, l'Etat, les collectivités territoriales, les Chambres de Commerce, devraient mieux prendre en compte les effets LGV sur les échanges économiques et culturels avec les Pays Ibériques. Concernant le fret, l'Etat, les collectivités territoriales, les Chambres de Commerce, mais aussi et surtout les opérateurs de transport, devraient définir et mettre en oeuvre les conditions nécessaires pour un report modal massif route/rail, complémentaire du report route/mer, avec des scenarii tenant compte des effets de l'ouverture du Port de Sines

aux navires transatlantiques porte-conteneurs et, à moyen terme, du développement des échanges avec l'Afrique du nord (projet de tunnel ferroviaire entre l'Espagne et le Maroc).

III - Développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et en Midi-Pyrénées

Le GPSO est trop souvent réduit aux seules lignes nouvelles. Tant dans la décision du conseil d'administration de RFF suite au débat public (décisions du Conseil d'Administration RFF du 13 avril 2006 et 8 mai 2007) que dans la lettre du Ministre en charge des transports (27 septembre 2010), est affirmée la nécessité pour les LGV d'améliorer l'accessibilité du sud et de l'est de l'Aquitaine ainsi que du sud-ouest de Midi-Pyrénées. Un « plan qualité » des lignes existantes a été demandé pour la Région Aquitaine à l'image du plan rail en Midi-Pyrénées. C'est le système ferroviaire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées dans son ensemble qu'il importe de moderniser et de développer tant pour les voyageurs que pour le fret.

En parallèle à la procédure de concertation pour les projets de LGV, il importe de montrer comment l'Etat, les Régions, RFF, la SNCF et les autres opérateurs ferroviaires de transport vont dynamiser le territoire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées en développant le réseau ferroviaire existant par la coordination des liaisons TGV/SR-GV/TER.

IV – Anticiper le nouveau développement territorial

Le nouveau maillage ferroviaire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées (LGV, SR-GV, TER) va modifier les territoires de vie des habitants. Les collectivités territoriales (notamment Conseils Généraux, intercommunalités, communes) devraient être incitées à construire des schémas de cohérence territoriale, des plans d'urbanisme, des agenda 21 anticipant les effets des innovations prévisibles.

Le 9 juin 2011







Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1

Jean-Pierre Wolff
Garant lot n°2

André Etchelecou
Garant lot n°3

chapitre 3

COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION

(2ÈME ÉTAPE - PÉRIODE JUILLET - DÉCEMBRE 2011)



Compte-Rendu des Garants de la Concertation
2ème étape, période juillet-décembre 2011

Le 23 juin 2011 a été remis au COPIL réuni à la préfecture d'Aquitaine, le *Compte-rendu intermédiaire de la 2ème étape*. Les trois Garants de la concertation complètent ce *Compte-rendu intermédiaire de la 2ème étape* par des appréciations plus qualitatives après sept mois supplémentaires pour aboutir à l'adoption d'un projet de tracé définitif de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse.

Après les décisions prises suite au COPIL du 23 juin 2011, on a basculé dans une autre phase du processus de concertation qui entre dans des considérations beaucoup plus opérationnelles et géographiquement très précises. En témoignent les ordres du jour des réunions aux contenus très concrets puisque portant sur les gares, sur les accès, sur les dispositifs de protection phonique et bientôt sur les ouvrages d'art, sur la circulation et les arrêts des trains.

Même si, à nos yeux, avant que ne soit prise la décision de lancer l'enquête d'utilité publique, les difficultés inhérentes à ce projet et à la procédure engagée pour le porter ne sont pas toutes suspendues, il n'en demeure pas moins qu'avec quelques mois de recul, nous notons une attention et une écoute au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), bien plus grandes de bon nombre de citoyens et d'élus. Si les améliorations apportées à la démarche de concertation et de consultation du public y ont contribué et ont permis d'apaiser certaines oppositions, des tensions initiales persistent et de nouvelles se sont manifestées. L'évolution significative de ce processus d'implication d'une multiplicité d'acteurs au cours de la dernière période, laisse entrevoir un changement de nature qui invite à un examen plus approfondi de ses différentes pistes d'explication.

I – Les améliorations contrastées de la concertation et de la consultation du public

En dépit du reproche maintes fois formulé par nombre d'élus locaux ou de représentants d'associations d'une absence de concertation, force est de relever les efforts d'amélioration, certes contrastée, des démarches de concertation et de consultation du public engagées par Réseau Ferré de France (RFF).

I.1 – L'attention au fonctionnement des instances de concertation

Tirant les enseignements des séquences antérieures, RFF a intégré différentes recommandations (espacement des réunions, qualité des comptes-rendus, délais de réponse, qualité des présentations cartographiques éclairantes par leur précision et la diversité des informations apportées). Sans que toutes les marges de progrès soient épuisées et que des griefs aient pu parfois être formulés (circulation de l'information, porter à connaissance de contributions), des améliorations ont marqué la conduite et le contenu des réunions des instances de concertation (groupes de travail, commissions consultatives, réunion d'association, groupes « gares »).

Selon les thèmes, et donc la qualité des participants, la tonalité de la concertation a épousé l'intensité des enjeux. A titre de simple illustration, les groupes de travail « infrastructures », à forte composition de « techniciens » (moins porteurs d'une légitimité « contestatrice » du projet de ligne nouvelle que les élus ou les associations), ont réellement

fonctionné sur le mode de la concertation. Les séances de travail ont permis d'envisager les divers chantiers (insertion, rétablissements etc.) en bonne intelligence et d'envisager les possibilités d'utilisation ultérieure des infrastructures d'accompagnement du chantier ou des « à-côtés » de la ligne nouvelle. Autre tonalité, les réunions des groupes de travail « Environnement-Développement durable » ou « Patrimoine » ou encore des associations, ont été plus ponctués d'échanges parfois vifs et de postures revendicatives et de contestation des méthodes mobilisées (calculs pour la mise en œuvre de protections phoniques, identification des bâtis affectés par le tracé, dispositifs de protection des ressources hydrauliques etc.). La même insatisfaction s'est affirmée au vu des réponses prudentes et adossées au respect des procédures formulées par RFF sur les délais de connaissance des expropriations et des dédommagements.

En termes de participation des acteurs, les appréciations que les Garants peuvent porter sont mitigées. Quantitativement, elle a été variable selon les groupes de travail. Qualitativement, nous devons encore souligner (à l'exception des rencontres concernant les gares), l'absence d'opérateurs essentiels (comme les opérateurs de transport notamment la SNCF, les chargeurs, les opérateurs ferroviaires de proximité, de transport combiné, d'autoroute ferroviaire, de transport routier).

I.2 – Les ambiguïtés de la consultation du public

Les Garants notent l'importance du dispositif que RFF a mis en place pour faire participer le public au partage d'informations (notamment 300 000 envois de la Lettre d'information n°11 dans les boites aux lettres des habitants des 148 communes). A l'exception notable de la quasi totalité des communes de la frange Côte Basque des Pyrénées-Atlantiques (pour lesquelles, au demeurant, le calendrier du quatrième temps de la consultation a été décalé), les mairies ont accueilli le matériel de consultation du public informé de l'opération par voie de presse locale. Le public a pu ainsi s'exprimer, répondre aux questions et aux sollicitations de propositions, par voie postale ou via internet.

Au regard des moyens déployés, les résultats peuvent être jugés, au premier abord, ambivalents et, en seconde analyse, décevants. On peut a priori se réjouir de l'accroissement du taux de réponse notable dès la deuxième vague de consultation. Au-delà du succès quantitatif, en revanche, qualitativement, les enseignements et les propositions sont modestes. Selon les territoires - saisis au stade de la restitution des résultats au niveau départemental -, l'intérêt manifesté pour la consultation est très variable, y compris d'une vague à l'autre. Elle reflète assez fortement le degré de mobilisation des populations en opposition au projet de ligne nouvelle. La consultation, telle qu'envisagée et conçue par RFF, a été détournée de son esprit et de son objet. Elle a été l'occasion d'une manifestation, orchestrée par l'utilisation de la capacité de sensibilisation et de mobilisation qu'offrent les réseaux sociaux, d'hostilité au projet de réalisation d'une ligne nouvelle et de revendication d'une utilisation des lignes existantes rénovées.

Ce processus de détournement et de retournement de la consultation, hautement prévisible, marque toutes les limites de l'exercice et de la méthode développée, sans qu'une alternative robuste émerge de l'expérience. En tout état de cause, ce mode de consultation devra être lucidement évalué si l'on souhaite en limiter les biais au regard de l'objectif souhaitable et louable qui en a dicté la mise en œuvre.

II – Les tensions entre apaisement, persistance et émergence

II.1 Des tensions en recul sur plusieurs secteurs géographiques

Globalement, les difficultés rencontrées jusqu'au COPIL du 23 juin 2011, semblent, pour certaines, s'être estompées même si des formes de contestation pourront encore s'exprimer pour la suite du projet. Nous pouvons noter que le Collectif Régional Union pour la Sauvegarde des Villages (USV) qui, après avoir obtenu de M. le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, l'étude d'un fuseau alternatif, a pris acte de la décision, même si celle-ci ne répond pas à ses attentes, de Madame la Ministre dans le choix du fuseau présenté au dernier COPIL.

De même des élus (conseillers généraux, maires, présidents d'intercommunalité), initialement réticents au GPSO (du moins dans sa réduction à la création d'une LGV), admettent qu'il se fera et optent pour une position d'accompagnement du projet. Nous trouvons deux cas de figure très différents. Le premier correspond aux situations conflictuelles rencontrées autour du GPSO et que l'on peut trouver dans des territoires aussi bien ruraux et qu'urbains. Le second cas, dont on ne parle guère, concerne les situations où les tensions furent marginales et où les élus ont toujours porté le projet, persuadés d'en tirer des bénéfices au moment de sa réalisation.

Le premier cas de figure touche des secteurs où les blocages étaient nombreux et lourds qui remettaient en cause partiellement ou plus fondamentalement l'intégralité des projets comme la sortie urbanisée et viticole de Bordeaux, comme le « triangle » de Captieux. On observe des évolutions dans certains territoires (Castelsarrasin, Montbartier, Saint-Rustice, par exemple) avec la levée partielle ou totale des oppositions précédentes. Dans ces circonstances, les élus attendent impatiemment la poursuite du processus de concertation pour plusieurs raisons bien différentes. Nous en avons repéré quelques-unes. Des arrêtés préfectoraux soumettent à la consultation de RFF les demandes de permis de construire dans le périmètre d'études de la ligne nouvelle. Le sursis à statuer que peut demander RFF (1/3 des demandes d'avis) a une durée de 2 ans. Pour cette raison qui handicape une partie de leur territoire, les élus souhaitent voir les procédures aboutir le plus rapidement possible. La question des rétablissements des voies locales est aussi une phase délicate pour ces élus qui doivent répondre à leurs administrés sur ce point. L'engagement de RFF permet de les aider à passer ce cap difficile par rapport aux critiques, par rapport aux demandes et parfois par rapport à des attaques plus directes de leurs actions.

Quant au second cas de figure, les élus attendent avec impatience la poursuite du GPSO et se projettent déjà dans les anticipations de projets de valorisation des retombées en matière de développement économique de leurs territoires. Ils ont tourné une page face aux premières hésitations qu'ils avaient pu rencontrer. RFF a su les rassurer quant à sa capacité à les accompagner efficacement dans ce processus comme des élus de la LGV Rhin-Rhône ont pu en attester à l'occasion du voyage organisé par la mission GPSO en novembre.

II.2 Au Pays Basque, des questions toujours en attente de réponse

Parmi les oppositions, celle du Pays Basque au sud de Bayonne reste toujours très présente avec un questionnement permanent sur la nécessité d'une ligne nouvelle.

Dans les situations de controverses, la justification des projets et l'approche par les personnes en charge des décisions, sont des clefs essentielles de règlement des conflits. Le renouvellement du Préfet coordinateur du GPSO et du Préfet des Pyrénées-Atlantiques ont contribué à atténuer l'amplification des réactions négatives au Pays Basque. Les élus locaux se sont sentis plus écoutés, les sondages géotechniques prévus ont été suspendus, la 4ème

consultation prévue par RFF a été retardée pour les Pyrénées-Atlantiques, tout comme le comité consultatif, un observatoire des trafics a été mis en place par l'Etat. Toutefois, les questions "de bon sens" sur les trafics ferroviaires observés et attendus restent encore des éléments majeurs de blocage. Une très grande majorité des maires des communes concernés par le fuseau de 1000 mètres sont absents des réunions même si beaucoup reconnaissent une très nette amélioration des relations tant avec l'Etat qu'avec RFF.

L'expertise commanditée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur les trafics fret et voyageurs ne convainc toujours pas les opposants du Pays Basque de l'utilité d'une ligne nouvelle. L'expertise du CGEDD affine les évaluations faites à l'époque du débat public en tenant compte des effets ralentisseurs de l'évolution économique qui, depuis le débat public, retarderait d'une dizaine d'années les volumes de trafics attendus. La ligne nouvelle au sud de Dax étant une ligne mixte fret/voyageurs, est essentiellement justifiée par l'importance du trafic de fret ferroviaire attendu, et par la vitesse pour les trains de voyageurs (220 km/h). Les opposants à la ligne nouvelle pour la partie de l'itinéraire au sud de Bayonne avancent des arguments auxquels il importe de répondre tout particulièrement en définissant très concrètement les objectifs visés par la construction d'une ligne nouvelle au sud de Bayonne.

Les Garants de la concertation avaient alerté les décideurs, dans le compte-rendu de 1ère étape puis dans le compte-rendu intermédiaire de 2ème étape, sur la nécessité de clarifier, pour le fret, la politique de transport combiné, et, pour les voyageurs, le programme des dessertes régionales cadencées dénommées SR-GV. N'est-il pas compréhensible que l'on puisse s'interroger :

- sur le réalisme d'une perspective de tonnage de fret ferroviaire qui passerait de 1,5 million de tonnes par an aujourd'hui à plus de 20 millions de tonnes d'ici une vingtaine d'années ? Sauf à le justifier par des projets de transfert modal de la route vers le rail élaborés avec des opérateurs de transport de fret (chargeurs, opérateurs ferroviaires de proximité, opérateurs de transport combiné, autoroute ferroviaire, opérateurs de transport routier ...).

- sur le réalisme de l'ambition annoncée de 40 à 50 sillons par jour et par sens pour le transport régional de voyageurs à échéance de 2020 ? Sauf à démontrer la planification financière d'un tel programme.

Les Garants de la concertation attirent à nouveau l'attention, avec le CGEDD (Rapport n°007450-01 p. 18), sur l'impérieuse nécessité de traduire en objectifs concrets et lisibles par le public, les perspectives prévues du transfert modal route/rail pour le fret, le programme de desserte cadencée SR-GV et TER pour les voyageurs, cela dans une complémentarité de stratégies française et espagnole.

II.3 De nouvelles tensions pour le secteur d'Agen

La Communauté d'agglomération d'Agen et plusieurs de ses communes à titre individuel remettent en cause les propositions de RFF. Le contexte est sans doute très particulier, mêlant un épisode difficile mais dépassé du choix de la gare retenue pour desservir Agen par TGV à des modifications du tracé de la ligne nouvelle qui ont eu lieu cet été. Pour résumer, Agen contrairement à Montauban défendait lors du débat public de 2005, l'idée d'une desserte de la gare classique en plein centre-ville de cette préfecture, et directement connectée aux relations régionales et locales. Suite aux élections municipales de 2008 et avec l'arrivée d'une nouvelle majorité politique, Agen et la Communauté d'agglomération d'Agen ont opté pour la création d'une gare sur la ligne nouvelle, mais ce choix même s'il est partagé par de nombreux élus, a été discuté par certains partisans d'une desserte de la gare centrale.

Même si les principaux élus de l'agglomération d'Agen maintiennent leur engagement envers le projet de ligne nouvelle au sud de la Garonne, il n'en demeure pas moins que leur volonté de faire aboutir plusieurs de leurs revendications (question du franchissement de la Garonne, desserte ferroviaire de la nouvelle gare, protection du patrimoine, de l'habitat et d'activités économiques,…) peut être perçu comme un encouragement par des associations qui rejettent globalement au nom du développement durable ce projet, et qui revendiquent l'amélioration de la ligne ferroviaire existante.

Cette crispation nouvelle pourrait être évitée si la mission GPSO et l'ensemble des collectivités territoriales reprenaient les points de blocage pour trouver une solution la moins défavorable possible pour tous les acteurs concernés.

III – L'évolution et l'évaluation de la concertation

La réalisation d'un projet d'infrastructure de transport aussi ambitieux, à la fois structurant et perturbant pour les hommes et les activités des territoires traversés, s'inscrit dans un temps nécessairement étiré. L'une des difficultés, alors que l'environnement économique et social et que les conditions financières et de sensibilité de la société à de nouvelles valeurs (environnementales, patrimoniales, paysagères) ont évolué, est d'assurer la cohérence et la continuité dans le temps de décisions considérées, à chaque étape, comme acquises et donc, en quelque sorte, irréversibles. La difficulté est accrue par les ruptures de continuité imposées dans la conduite du projet par des procédures précises garantissant une mise en œuvre respectueuse des principes d'un Etat de droit et de protection d'intérêts particuliers légitimes. De sa conception à sa mise en exploitation, le projet alterne ainsi en périodes de temps forts et en périodes, plus ou moins longues, de temps mort. Le débat public (2005-2006) et la détermination du tracé (2009-2012), sont deux temps forts séparés par une période de temps mort. Si l'on n'en fait pas un meilleur usage, la période conduisant de la décision du tracé à l'enquête publique en 2013 (nouveau temps fort), risque de constituer un nouveau temps mort.

Pourtant cette succession de temporalités, le temps du débat public, le temps du GPSO et les temps qui nous séparent de la mise en fonctionnement des lignes nouvelles, engagent les acteurs à prendre en compte le temps étiré et saccadé du projet qui oscille entre surplace et accélération. La perception de ces différentes phases est fonction de tous les acteurs qui participent de près ou de loin à ce projet. Les élus, les milieux socio-économiques, les associations et les populations, ont montré durant ces moments de la concertation des attentes différentes et communes à la fois. À chaque étape de l'avancée de ce projet d'aménagement ferroviaire et territorial, les espérances furent différentes et elles continueront de l'être.

Néanmoins, les Garants, sensibles au contexte global qui impacte tous les projets d'aménagement, et à l'écoute des populations, attirent l'attention de l'ensemble des partenaires sur le basculement des attentes, tant précises de personnes directement impactées par le choix du tracé que, plus diffuses, des populations desservies par le GPSO. Suite au COPIL du 9 janvier 2012 et de la décision ministérielle qui devrait suivre, les Garants souhaitent que les prochaines étapes du projet tiennent compte de l'impératif d'aboutir et de continuer à accompagner de la même façon ce projet dans lequel les populations mettent maintenant beaucoup d'espoir.

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
Compte-rendu des Garants de la concertation - 2ème étape, période juillet-décembre 2011

III. 1 - Une nouvelle étape qualitative franchie dans le processus de concertation ?

À ce stade du GPSO, nous n'avons que quelques hypothèses pour analyser cette évolution, et nous allons en dresser une liste non hiérarchisée, mais qui amène l'ensemble des partenaires à évaluer l'évolution de sa position dans le processus de concertation.

Ce changement est-il dû en premier lieu au déclic qui s'est manifesté après le COPIL du 23 juin 2011 pour l'ensemble des acteurs portant ou gravitant autour ou contre le projet ?

Cette mutation résulte-t-elle d'une meilleure connaissance du projet par l'ensemble des acteurs ?

Ce changement s'inscrit-il pour partie, tout simplement dans une meilleure relation d'écoute, d'échange, de respect et de reconnaissance mutuelle des différents acteurs politiques, associatifs et publics avec l'Etat, avec RFF et la mission GPSO ?

Cette évolution découle-t-elle de la politique d'information, de consultation et de participation de la population aux quatre grandes étapes lancées depuis le dernier trimestre 2011 jusqu'au mois de novembre 2012 et cela malgré les résultats limités des différentes phases de consultation du grand public ?

Les campagnes d'information, faites autour du projet et de ses retombées parfois délicates et difficiles mais d'autres fois positives sur les territoires, sont-elles devenues plus efficaces ?

Les grands élus régionaux s'investissent-ils encore plus que par le passé pour porter ces projets et ainsi favoriser un consensus plus large autour du GPSO ?

Les collectivités territoriales, en particulier les Conseils généraux et les maires de nombreuses communes petites et moyennes, n'ont-ils pas fait un effort pour surmonter les intérêts personnels et locaux pour appréhender les éléments d'intérêt public ?

Les représentants de l'Etat et en particulier les préfets n'accompagnent-ils pas d'une façon plus pédagogique la mission GPSO et les élus locaux ? N'assiste-t-on pas à l'affirmation d'une volonté de leur part à « déminer » les tensions les plus fortes ?

Cette liste d'hypothèses n'est sans doute pas close pour expliquer cette évolution et d'autres éléments jouent sans doute un rôle dans non seulement l'acceptation mais aussi maintenant dans l'attente des populations du Grand Sud-Ouest pour voir se réaliser ces projets ferroviaires.

III.2 - Le défi de l'appropriation locale du GPSO

Au terme de trois années de concertation, avec le projet de tracé définitif, le processus de concertation entre dans une nouvelle phase : peut-on réussir une appropriation locale du GPSO ? Les exemples de réalisations existantes de LGV montrent l'intérêt pour les territoires traversés d'anticiper les effets de la réalisation d'une ligne nouvelle. Cela doit se traduire dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), dans les redistributions spatiales (remembrement, économie, dessertes locales ...), avec, pour les personnes, la prise en considération de la réduction des temps de parcours consécutive à la ligne nouvelle (TaGV, SR-GV), avec, pour les marchandises, une refonte des modes de transport devenue possible avec des opérateurs ferroviaires de proximité, avec, plus globalement, une nouvelle façon de penser et d'articuler les relations territoriales.

Les Garants de la concertation souhaitent que les qualités de travail qui se sont mises en place entre tous les acteurs se renforcent pour accompagner le projet dans une phase délicate d'approfondissement des études. La pédagogie, l'écoute, l'échange et la transparence devront continuer à se renforcer pour le bénéfice de tous.

Les Garants sont conscients qu'avant l'enquête publique, plus d'une année s'écoulera, laps de temps mis à profit pour bonifier le projet par l'ensemble des acteurs, mais laps de temps trop long pour le public. Nous suggérons que l'Etat, RFF, les Régions, et les autres collectivités territoriales, élaborent une stratégie pour que l'intérêt pour le projet ne retombe pas comme cela fut le cas à l'issue des deux débats publics de 2005 et de 2006.

L'adoption d'un tracé définitif à l'issue du comité de pilotage du 9 janvier 2012 ne clôt pas la démarche de concertation du GPSO. Bien des aspects, fondamentaux pour les retombées locales, doivent continuer à être l'objet de la concertation, notamment :

- au plan technique : l'origine, les volumes, les modes de transport des matériaux nécessaires à l'infrastructure nouvelle ; l'origine, les modalités de connexions de l'alimentation électrique ; l'intégration paysagère des ouvrages d'arts (tunnels, tranchées couvertes, viaducs), des talus, des terre-pleins ; le rétablissement des voies de liaison de part et d'autre de l'infrastructure ; l'aménagement des gares et de leurs abords.

- au plan économique : le financement du coût principal (infrastructure) et secondaire (annexes : gares, abords, rétablissement des accès) de la ligne nouvelle ; la rentabilité socio-économique du GPSO.

- au plan politique : les Etats français et espagnols doivent décider d'une cohérence commune pour le franchissement de la frontière, pour l'utilisation mixte fret/voyageurs de la ligne nouvelle (sillons, calendrier progressif de mise en charge de la ligne), pour la définition de la zone internationale de part et d'autre de la frontière France/Espagne qui a des incidences sur le financement de la ligne nouvelle.

Les Garants de la concertation incitent fortement les collectivités territoriales à anticiper l'éventualité d'une réalisation de la ligne nouvelle, notamment dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), sachant que la création de nouvelles grandes infrastructures de liaisons développe fortement les tendances existantes (accélération dans les cas de dynamique économique locale positive, déprise dans les cas de dynamique locale plutôt négative).

Suite aux débats publics des deux projets de lignes nouvelles, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, portent des projets ambitieux avec l'aide de L'Etat, de RFF et de l'Europe pour la remise à niveau du réseau ferroviaire régional avec les Plans Rail qu'elles ont initiés et mettent en application. Dans les relations parfois complexes avec RFF, les Présidents des Régions apparaissent auprès des populations régionales comme des acteurs engagés et respectueux des divergences et des oppositions exprimées tant par les élus locaux, les associations que des populations plus particulièrement touchées par le projet.

Malgré les incertitudes de financement des nouvelles dessertes régionales, il serait souhaitable que le programme nouveau de dessertes régionales par SR-GV initié par la Région Aquitaine soit beaucoup plus lisible pour les citoyens.

On note que les deux métropoles régionales Bordeaux et Toulouse auxquelles profitera avant tout l'arrivée de la ligne nouvelle, bien que soutenant le GPSO depuis le début, se sont beaucoup moins investies dans le processus de concertation et d'information des populations que les Régions. Ne serait-il pas souhaitable qu'après la décision ministérielle définissant le tracé, sans que cela remette en cause le rôle des Régions en tant que chef de

file des collectivités territoriales, de voir les deux Communautés urbaines ainsi que les autres agglomérations s'engager d'une façon plus visible dans des campagnes d'information auprès des populations ?

III.3 - Une évaluation de la démarche de concertation

Les Garants de la concertation, en accord et sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, vont mettre en place un dispositif d'évaluation de la démarche de concertation du GPSO, avec un double objectif : améliorer la démarche innovante mise en oeuvre par RFF, rendre plus efficace la mission des Garants de la concertation dont la place et le rôle sont officialisés par la loi portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 de l'environnement ».

le 6 décembre 2011

Jean-Michel Uhaldeborde	**Jean-Pierre Wolf**	**André Etchelecou**
Garant lot n°1	*Garant lot n°2*	*Garant lot n°3*

chapitre 4

COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION

(3ÈME ÉTAPE - JANVIER - SEPTEMBRE 2012)



Compte-rendu des Garants de la Concertation
3ème étape - janvier - septembre 2012

Le 9 janvier 2012, après trois années de concertation, le Comité de pilotage du GPSO a validé un projet de tracé Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne issu de la concertation, proposé par RFF. Le Préfet coordonnateur a toutefois demandé que pour quelques secteurs géographiques sensibles, un délai de quelques mois soit encore donné avant la validation du tracé complet définitif.

Suite aux propositions faites par le Préfet coordonnateur après le Comité de pilotage, la lettre du Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement au Président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2012 donne la feuille de route à suivre avant la mise à l'enquête publique. Le projet GPSO devient Programme GPSO pour la mise à l'enquête publique. Depuis le début de l'année 2012, la concertation de proximité a été renforcée (I).

En accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), les Garants de la concertation du projet GPSO ont entrepris d'évaluer la démarche de concertation (II) initiée par RFF de manière à améliorer le processus pour de nouveaux projets, et pour rendre plus efficiente la mission du Garant.

I - La concertation de proximité renforcée

Six mois d'incertitude ont réduit les possibilités de concertation : entre le comité de pilotage du 9 janvier, la lettre gouvernementale du 30 mars, la fin de la période de réserve liée aux élections, aucune réunion de concertation n'a pu être programmée. Le GPSO est devenu programme GPSO pour la préparation des enquêtes publiques.

La lettre gouvernementale du 30 mars 2012 précise que le programme GPSO est constitué de trois composantes qui feront l'objet de trois enquêtes publiques :

- l'aménagement de la ligne existante de Bordeaux à Saint-Médard-d'Eyrans (avec reconfiguration des voies entre Bordeaux et Hourcade, troisième voie entre Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans, réaménagement de quatre stations TER, suppression de quatre passages à niveau),
- l'aménagement de la ligne existante Saint-Jory-Toulouse Matabiau (mise à quatre voies, adaptation de cinq stations TER et de la gare Matabiau, prise en compte de particularités paysagères le long du canal latéral à la Garonne, et de deux sites Seveso),
- les lignes nouvelles de Saint-Médard-d'Eyrans à la frontière espagnole et de Saint-Médard-d'Eyrans à Saint-Jory.

Le Programme GPSO apparaît ainsi principalement défini par la mise en place de la nouvelle infrastructure Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
Compte-Rendu 3ème étape, janvier - septembre 2012

→ Les Garants de la concertation alertent les autorités publiques sur les demandes récurrentes pour que le programme GPSO soit envisagé dans l'optique d'un projet ferroviaire global qui englobe, pour les voyageurs et pour le fret, dessertes à grande vitesse et développement du réseau ferroviaire existant. Ils insistent donc pour que la cohérence du programme GPSO ainsi défini soit bien maintenue au cours des prochaines étapes et pour que le programme lui-même soit bien resitué dans une perspective ferroviaire globale au niveau des territoires.

Le Ministre indique les fonctionnalités à prendre en compte pour la nouvelle infrastructure : la liaison sud-sud sans passer par Bordeaux, et pour la section Bordeaux-Dax la possibilité d'utiliser la ligne nouvelle pour la messagerie rapide à haute valeur ajoutée, la possibilité d'un barreau Béarn-Bigorre, la création d'un sas fret entre la ligne existante et la ligne nouvelle pour l'utilisation mixte (voyageur/fret) de la voie ferrée au sud de Dax.

→ Les Garants prennent acte de l'intégration de liaisons sud-sud dans le programme GPSO, une demande formulée dès la première année de la concertation.

La particularité de la nouvelle infrastructure de Bordeaux à la frontière espagnole est de permettre une augmentation considérable de la capacité du transport ferroviaire de fret par une utilisation mixte de la nouvelle ligne envisagée au sud de Dax.

→ Les Garants alertent à nouveau les autorités publiques sur la nécessité d'apporter tous les éléments indispensables à une justification du report modal route/rail pour le transport ferroviaire du fret. Les Garants ont noté que 85 à 90 sillons par jour et par sens seraient dédiés au fret ferroviaire pour le corridor atlantique entre l'Europe et les Pays Ibériques.

→ Les Garants constatent que depuis trois ans, malgré les recommandations faites, les opérateurs de transport dont la SNCF, les chargeurs, les opérateurs de transport combiné, les transporteurs routiers n'ont été que peu ou pas présents dans la concertation.

Pour le tracé de la nouvelle infrastructure, l'essentiel du linéaire retenu par le Ministre est le résultat de la concertation. Il subsiste encore des choix à préciser pour les secteurs lot-et-garonnais du Passage d'Agen à Layrac et de Fargues-sur-Ourbise à Xaintrailles, pour les secteurs d'Auvillar et de Bressols en Tarn-et-Garonne, pour le secteur au droit de Saint-Jean-de-Luz en Pyrénées-Atlantiques.

→ Les Garants de la concertation constatent l'important travail d'écoute et de prise en compte des souhaits exprimés par les acteurs et le public qui a abouti à la proposition de RFF au Comité de pilotage du 9 janvier 2012.

→ Toutefois, les Garants de la concertation considèrent que, sauf faits nouveaux imprévisibles dans un cadre d'intérêt général, il n'est pas souhaitable pour un projet d'une telle ampleur ayant été l'objet d'ajustements multiples dans le cadre de la concertation, que des demandes directes à l'Etat, court-circuitant la procédure de concertation, puissent remettre en cause une proposition de tracé résultant de la concertation.

Depuis début janvier 2012, la décision gouvernementale sur la proposition de tracé après le Comité de pilotage intervenue le 30 mars suivie de la période de réserve liée aux élections présidentielle et législatives, ont conduit pratiquement à une interruption de 6 mois de la concertation publique. RFF a néanmoins assuré le travail d'optimisation de tracé pour les secteurs indiqués dans la lettre du 30 mars 2012. Parallèlement, l'Etat a assuré quelques réunions de l'Observatoire des trafics mis en place à Bayonne en novembre 2011 afin que la transparence se fasse sur les trafics ferroviaires passés et estimés pour le futur entre Europe et Pays Ibériques dans le corridor atlantique.

→ Les Garants de la concertation, à la demande des acteurs, avaient fortement recommandé dès la première année de la concertation une clarification des perspectives de trafic voyageurs et fret pour une meilleure justification sociale et économique du projet GPSO. Les Garants notent que RFF avait dès les débats publics donné les éléments de

trafic envisagé pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Toutefois, l'Etat a demandé au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable une expertise dont les conclusions - remises en septembre 2011 - confirment les prévisions faites par RFF moyennant une saturation plus tardive de la voie ferrée existante compte tenu des effets de la crise économique récente. Les Garants de la concertation regrettent que pour ces données de trafic aussi fondamentales qui conditionnent une démarche de concertation, il ait fallu attendre la fin de la troisième année de concertation pour apporter une réponse aux demandes exprimées dès la première année de la démarche de concertation. Il importe de noter qu'il n'y a pas de remise en cause essentielle des estimations de trafic réalisées par RFF. Il est indispensable que l'Observatoire des trafics actualise les données dans les plus brefs délais compte tenu des résultats de dernière enquête Transit.

→ Les Garants de la concertation dans leurs comptes-rendus précédents avaient fortement recommandé que l'on précise les données de franchissement de la frontière franco-espagnole. Alors que l'on prépare les dossiers pour les enquêtes publiques avec notamment l'évaluation des incidences environnementales transfrontalières, il n'y a toujours pas d'accord politique entre les Etats français et espagnol sur les conditions de franchissement de la frontière, même si les accords techniques semblent acquis pour la jonction des nouvelles lignes ferroviaires en France et en Espagne.

Selon la lettre du 30 mars 2012, l'évaluation socio-économique devra être menée pour chacune des trois composantes du programme GPSO dans une perspective d'ensemble du GPSO. Le ministre demande à RFF de respecter le calendrier convenu avec les trois enquêtes publiques en 2013 pour une déclaration d'utilité publique en 2014. Un complément de financement pour le bouclage des études préalables aux enquêtes publiques devra être proposé en lien avec le Préfet coordonnateur du programme GPSO. Le ministre autorise la poursuite d'acquisitions de bâtis et d'opérations d'échanges agricoles, viticoles, de boisements compensateurs pour le quart des surfaces situées dans l'emprise du projet. La concertation devant se poursuivre pour la meilleure insertion paysagère et environnementale avec de nouveaux inventaires écologiques, le rétablissement des réseaux, les mesures à prendre pour le bruit, l'eau, le développement durable.

→ Les Garants de la concertation suggèrent fortement, comme mentionné dans leur compte-rendu de 2ème étape (juillet-décembre 2011), que la dimension développement durable fasse l'objet de contenus concertés notamment :

- pour la réduction du bruit,
- pour la réduction des pollutions et des nuisances consécutives à un report modal route/rail des marchandises, mais aussi aux reports modaux route/rail et air/rail pour les trafics de personnes,
- pour la construction même des lignes nouvelles (origine, volumes, modes d'acheminement des matériaux, alimentation électrique, ouvrages d'arts),
- pour les voies de liaison de part et d'autre de l'infrastructure nouvelle,
- pour l'aménagement des gares et de leurs abords.

II - Evaluation de la Démarche de concertation

Sans avoir été tenu légalement de le faire à l'époque, RFF a engagé, par anticipation, une démarche longue et innovante de concertation (2009-2012), avec un double objectif : enrichir au mieux le projet qui sera soumis à l'enquête publique pour une future éventuelle déclaration d'utilité publique avant réalisation, tout en contribuant au développement territorial par les acteurs locaux. RFF a proposé à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) la désignation de trois Garants de la concertation dont la mission a été définie dans une charte : observer, analyser, faciliter les échanges, permettre les recours. Cette démarche constitue un terrain d'expérimentation incontournable pour l'approfondissement de la politique de concertation conduite sur les grands projets d'infrastructure linéaire. Le dispositif de concertation territoriale animé par RFF a reposé principalement sur des

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
Compte-Rendu 3ème étape, janvier - septembre 2012

réunions régulières et territorialisées d'élus (commissions consultatives) d'une part et d'acteurs socio-économiques d'autre part (groupes de travail thématiques), mais aussi sur des temps de consultation du public et sur des rencontres avec les élus et populations des collectivités concernées directement par le projet.

Quels enseignements peut-on tirer de cette démarche de concertation appliquée depuis 2009 pour le GPSO ? La démarche de concertation a-t-elle réellement enrichi le projet ? Comment a-t-elle été perçue par le public, les participants et les acteurs politiques et étatiques ? Quelle place en particulier la participation du public a-t-elle joué, comment a-t-elle été perçue et vécue, ses effets sont-ils appréhendés ? Les Garants de la concertation ont-ils été efficaces ? Les quatre volets de leur mission ont-ils été clairement perçus ? Ont-ils pu être mis en oeuvre ? Quelles améliorations peut-on apporter ? Quelles sont les évolutions souhaitables pour d'autres projets dans la perspective d'application des principes du Grenelle 2 ?

Pour répondre à ces questions, il importe d'évaluer la perception et la pratique des acteurs concernés : l'Etat et les collectivités territoriales, le maître d'ouvrage de la concertation et des études (RFF), les populations les plus directement concernées, les plus proches du projet GPSO, les autres acteurs choisis pour faire partie des groupes de travail et des comités mis en place durant ces années (élus, représentants d'associations, syndicats, professionnels, services de l'Etat et Collectivités territoriales).

Sous l'égide de la CNDP, les Garants de la concertation du projet GPSO ont conçu l'évaluation de la démarche de concertation, en assurent le suivi, exploitent les informations recueillies. Une consultante universitaire et un bureau d'étude ont été mandatés pour procéder à cette évaluation indépendante, après approbation d'un cahier des charges validé par la CNDP. Un comité de pilotage associant RFF, les trois Garants, un représentant de la CNDP, un représentant du CAL et le conseil universitaire, veille à la conformité de sa mise en œuvre par le cabinet.

Pour apprécier la perception et la pratique de la démarche de concertation du GPSO (de l'information à la consultation et à la participation des publics), deux approches complémentaires (quantitative et qualitative) sont mises en œuvre :

a - Approche quantitative

Elle vise à mesurer les perceptions individuelles de la concertation et ses effets (appropriation, impacts territoriaux, controverses). Dans cette perspective, la perception et la pratique de la concertation durant les trois années passées a été engagée selon une double démarche :

- une enquête portant sur les populations les plus touchées par le projet GPSO à l'aide d'un échantillon représentatif du public concerné par le fuseau de 1000 mètres, selon des modalités techniques devant tenir compte des hétérogénéités spatiales ;
- un questionnaire adressé aux acteurs de la concertation faisant partie des groupes de travail, des commissions consultatives, du collège des acteurs locaux. Outre les réponses directes sur la perception et la pratique de la concertation durant trois ans, cette double analyse doit permettre d'apprécier la pertinence du choix des catégories d'acteurs mis à contribution par RFF.

b - Approche qualitative

Complémentaire de l'approche précédente, l'approche qualitative (fondée sur des entretiens collectifs) permet un diagnostic plus approfondi de la démarche de concertation, tout en préconisant des propositions pour améliorer l'efficacité de l'intervention des Garants

de la concertation. Pour cette approche qualitative, c'est l'intégralité de l'ambition du GPSO (lignes nouvelles et amélioration de la desserte ferroviaire des deux régions) qui est prise en considération. A partir d'une représentation du public et des personnes ayant participé à la procédure de concertation (groupes de travail, commissions consultatives, collège des acteurs locaux), un panel réduit d'élus, d'acteurs, du public, a été constitué. Les réunions sont conduites par un animateur expert de la méthode du panel.

La synthèse des résultats est attendue pour la fin de l'année 2012, selon la directive de la CNDP. De leur côté, les Garants de la concertation du projet GPSO établiront un Bilan de quatre années de mission de concertation avec une analyse pour une meilleure efficience de la mission de Garant, désormais institutionnalisée par la loi Grenelle 2. La procédure de concertation avec intervention de Garants est en effet appelée à se développer tant dans la phase postérieure à un débat public que lors d'une concertation sans débat public menée par le maître d'ouvrage.

Le 1er septembre 2012

Jean-Michel Uhaldeborde	**Jean-Pierre Wolff**	**André Etchelecou**
Garant lot n°1	*Garant lot n°2*	*Garant lot n°3*

chapitre 5

COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION

(23 OCTOBRE 2013)



cndp
Commission nationale du débat public

Rapport des garants

Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

Jean-Michel Uhaldeborde
Garant de la concertation du GPSO lot 1
Professeur des Universités

Jean-Pierre Wolff
Garant de la concertation du GPSO lot 2
Professeur des Universités

André Etchelecou
Garant de la concertation du GPSO lot 3
Professeur émérite des Universités

Suite aux débats publics de 2005 (Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne), Réseau Ferré de France (RFF) a décidé d'un projet ambitieux - le Grand Projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO) - qui combine l'utilisation optimale du réseau ferroviaire existant modernisé, et la création de deux liaisons à grande vitesse pour relier Toulouse et la Péninsule Ibérique au réseau Sud Europe Atlantique, en améliorant les dessertes régionales notamment vers le bassin d'Arcachon, le Béarn, la Bigorre, le Pays Basque intérieur et, à terme, la prolongation du réseau grande vitesse vers la Méditerranée.

L'ambition du GPSO était définie par la conception d'un projet favorisant le développement territorial durable avec notamment le report modal routier et aérien vers le ferroviaire du transport des personnes et du fret, l'élaboration du projet devant se faire avec une concertation permanente entre RFF/GPSO chargé de l'étude du projet et de la concertation, l'Etat porteur principal du projet, les collectivités territoriales porteurs associés, le public.

Pour la mise en oeuvre de ce projet, la concertation a été conçue pour être une composante essentielle du GPSO avec l'élaboration d'une Charte (validée par le collège des acteurs locaux le 23 octobre 2009) et la désignation par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de Garants, sur proposition de RFF. La désignation de ces "grands témoins" était dans l'air du temps : elle a été institutionnalisée, peu après, par la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 pour les grands projets ayant des incidences sur l'environnement. La lettre de mission des trois Garants de la concertation du projet GPSO comporte quatre attributions : observer, analyser, faciliter les échanges, permettre les recours.

Les Garants ont été désignés par le Président de la Commission Nationale du Débat Public le 1er juillet 2009. Le Président de RFF leur a adressé la lettre de mission le 20 août 2009, et le contrat de mission le 12 novembre 2009. Cette entrée des Garants dans le processus de concertation vient au terme de la mise en place du processus de concertation : décision de RFF de poursuivre les études après les débats publics de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (13 avril 2006) et Bordeaux-Espagne (8 mars 2007), création de la mission GPSO (16 juillet 2007), création du Comité de Pilotage (11 janvier 2008), création des Comités territoriaux (juillet 2008), création des commissions consultatives (mai 2009), création des groupes de travail (juin 2009), présentation aux élus du périmètre d'études (1er semestre 2009), validation par le COPIL des conditions d'engagement des études et de l'organisation de la concertation par lot (6 avril 2009).

Le Bilan élaboré par les Garants de la concertation ne prétend pas couvrir l'ensemble du spectre de la concertation du GPSO. Ses scènes sont en effet multiples et s'inscrivent sur des registres différents et connexes. Le témoignage des Garants se borne à rendre compte de leur perception de la concertation institutionnelle au sens de celle définie par la charte de la concertation et de l'architecture des instances formellement définies dans ce cadre. La seule entorse à ce périmètre de restitution est constituée par notre présence, tolérée, après notre insistance, aux réunions du COPIL du GPSO qui, dans l'organigramme de la concertation, n'en fait pas formellement partie car répertoriée comme instance décisionnelle. En revanche, nous ne sommes pas en mesure de témoigner des conditions de fonctionnement de deux scènes ne relevant pas explicitement du dispositif formel de concertation mais qui, chacune dans son registre, y joue un rôle essentiel :

- La scène politique de la négociation stratégique, notamment au regard des enjeux de développement économique territorial de la réalisation du projet, qui concerne les exécutifs des « grandes » collectivités territoriales (Présidents de région, Présidents de conseils généraux, Présidents de communautés d'agglomération importantes) et les instances politiques de l'Etat ou de la direction nationale de RFF.
- Les scènes « privées » de la concertation-négociation bilatérale de proximité, qui met en face-à-face des acteurs locaux (particuliers « particulièrement » concernés par la réalisation de la LGV, exécutifs des municipalités ou des communautés de communes situées sur le tracé envisagé) et les opérationnels du GPSO. Ces rencontres d'explication, de concertation et, vraisemblablement, de pré-négociation, aussi indispensables et discrètes que sans doute efficaces, se sont déroulées hors du champ d'intervention des Garants. Au demeurant, au regard de l'ampleur et de l'emprise géographique du projet, leur participation aurait exigé une disponibilité hors de leur portée.

Ainsi, sur les quatre années de la démarche de concertation, les Garants n'ont exercé leur mission que durant les trois dernières années. Leur Bilan porte donc principalement sur ces trois années. Le tableau suivant donne une indication des suites données aux observations faites par les Garants dans leurs comptes-rendus. Il permet d'avoir un premier aperçu de l'efficacité de leur mission lorsqu'il s'agit de répondre à des demandes techniques relevant principalement de GPSO/RFF, mais aussi des difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit de questions plus stratégiques d'opportunité et d'orientations politiques relevant plutôt de l'Etat qui a longtemps considéré que la mission de Garant de la concertation était de son ressort.

Observations des Garants	Effet	Compte-Rendu des Garants
Justification de la création des lignes nouvelles *(Objectif du débat public)*		18/12/2009 27/08/2012
Préciser le programme de desserte régionales cadencées		18/12/2009
L'Etat devrait préciser les objectifs de la politique de transport combiné *(Objectif du débat public)*		18/12/2009 27/08/2012
Etude d'une liaison à grande vitesse Sud / Sud *(Objectif du débat public)*	OUI	18/12/2009
Répondre plus rapidement aux questions individuelles	OUI	18/12/2009
Diffuser plus rapidement les relevés de conclusion des réunions	OUI	18/12/2009
Faire participer plus les professionnels du transport		18/12/2009 27/08/2012
Espacer plus les réunions des groupes thématiques	OUI	18/12/2009
Visualisation 3D des cartes	OUI	18/12/2009
Diffusion avant réunion des comptes-rendus des réunions précédentes	OUI	18/12/2009
Présenter le bilan annuel des travaux à des journées Forum, avant le COPIL		18/12/2009
Répondre aux demandes des élus sur les perspectives de trafic		09/06/2011
Choix du passage atlantique par rapport aux autres options de passage transfrontalier *(Objectif du débat public)*		09/06/2011
Approche globale du système ferroviaire (Aquitaine, Midi-Pyrénées) *(Objectif du débat public)*		09/06/2011 27/08/2012
Meilleure prise en compte du développement territorial		09/06/2011
Mieux prendre en compte les effets internationaux des LGV *(Objectif du débat public)*		09/06/2011 27/08/2012
Meilleure prise en compte du Développement durable		06/12/2011 27/08/2012

Au terme de ces trois années, les Garants de la concertation observent une efficacité mesurée de la concertation envisagée par RFF tout en soulignant les réels avantages de cette démarche voulue par RFF. Aucun nouveau projet de grande opération d'infrastructure et d'aménagement ne pourra se faire désormais sans une concertation continue de la conception à la décision finale. RFF aura été ainsi précurseur.

Toutefois, pour la concertation de l'après débat public du GPSO, les Garants souhaitent faire apparaître la complexité des réalités sociologiques et socio-économiques dont il importerait de bien prendre conscience

pour que la concertation de projets à venir puisse être plus productive. Compte tenu de la date de démarrage des études post-débat public, il aura fallu sept ans pour élaborer le GPSO à soumettre à l'enquête publique avec nombre de questions qui n'auront pas pu être mises à la concertation faute de temps (le délai prévu est normalement de cinq ans entre débat public et enquête publique, un nouvel avis de la CNDP étant nécessaire au-delà de ce délai de cinq ans).

1 - L'ambition initiale pour le développement territorial durable, limitée

1-1 La Mission GPSO centrée sur l'étude des lignes nouvelles

La Mission GPSO a principalement été centrée sur la conception, la faisabilité de lignes nouvelles à grande vitesse même s'il y a été ajouté au cours de la concertation, la possibilité d'utiliser les lignes nouvelles par des trains régionaux à grande vitesse (Aquitaine). Il y a eu le souci d'intégrer les futures lignes à grande vitesse dans une architecture ferroviaire prenant en compte le réseau existant pour alimenter les trains à grande vitesse qui circuleront un jour sur ces lignes nouvelles. Si sur le plan technique, c'est un volet secondaire par rapport aux études menées par les bureaux d'ingénierie ferroviaire sur les deux LGV et leur raccordement, sans oublier le projet Béarn-Bigorre, au plan politique c'est un signal donné par GPSO aux territoires non métropolisés du Grand Sud-Ouest. Pour la Mission GPSO - et pour l'Etat - les lignes nouvelles doivent être un support qui doit permettre le développement durable territorial, ce développement durable ressortissant principalement des acteurs économiques et des responsables politiques territoriaux.

1-2 Le citoyen attaché au développement du ferroviaire

Les citoyens attendent plus et mieux du projet GPSO. Le souci premier est l'amélioration et le développement des possibilités de déplacement par le train. Cela passe d'abord par la modernisation et l'augmentation des dessertes ferroviaires régionales et nationales, c'est-à-dire une meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant. Cette préoccupation figurait implicitement dans l'ambition affichée du projet GPSO. En dépit de cela, toute la concertation s'est faite autour des seules lignes nouvelles et des nouvelles gares.

Les demandes d'associations et d'élus relatives à la réouverture des lignes fermées au trafic voyageurs comme Agen/Auch ou Agen/Villeneuve-sur-Lot, ont été examinées sans suite favorable à ce jour. L'acceptation des lignes nouvelles, avec le bénéfice de la grande vitesse qui agrandit les périmètres géographiques de vie, demeure pour nombre de personnes subordonnée à la modernisation et au développement préalable du réseau ferroviaire existant. Les difficultés rencontrées dans la concertation d'après-débat public s'expliquent en grande partie par cette différence d'appréciation, personne ne remettant en question l'intérêt du développement du mode ferroviaire.

1-3 Insuffisante appropriation du GPSO

Les Garants constatent une insuffisante appropriation du projet GPSO par les élus dans la dimension territoriale du développement durable (réflexions sur les apports des LGV au développement local) qui doit se traduire notamment dans l'aménagement du territoire et dans l'économie par les relations géographiques nouvelles induites par les LGV. Les Garants ont observé une différenciation entre les « grands élus » (Présidents des deux Régions, les maires et les Présidents des Communautés urbaines de Bordeaux et de Toulouse et des grandes communautés d'agglomération), et les élus des petites communes ou intercommunalités qui vivent d'une autre façon ce projet : aux grands élus une approche du développement plutôt globale et internationale, aux élus locaux plutôt une approche territoriale et de défense d'intérêts locaux.

2 - Une justification à mieux expliciter pour le report modal

2-1 L'Etat, décideur principal du GPSO

L'Etat est le réel porteur de l'opération GPSO même si l'on peut considérer que les collectivités territoriales (tout particulièrement les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées) sont également très présentes comme en témoigne leur participation financière. La concertation sur le GPSO a été fragilisée par une tutelle peu active de l'Etat, et par des déclarations déroutantes de certains membres du Gouvernement. L'Etat a présidé les Comités territoriaux (COTER), les Comités d'acteurs locaux (CAL), les Commissions consultatives (CC), le Comité de pilotage (COPIL), les décisions finales relevant du niveau ministériel. Les modalités de la prise de décision n'ont pas toujours été bien comprises. La Mission GPSO de RFF n'était chargée que de faire l'étude (technique) du projet enrichie par la concertation, les propositions en résultant étant soumises à l'appréciation de ces diverses instances. La Mission GPSO reste donc très dépendante des injonctions et des directives de l'Etat. Cette distinction a été mal identifiée lors de la concertation. De fait, la Mission GPSO (RFF) a souvent été l'objet de critiques qui s'adressaient en réalité à l'Etat.

2-2 La justification des lignes nouvelles, une demande récurrente

Dans un projet d'une aussi grande importance territoriale (locale, régionale, nationale, européenne) et financière (13 milliards d'euros avec les aménagements des lignes existantes), la justification reste essentielle même si, formellement, la concertation ne s'intéresse pas à son opportunité, celle-ci ayant été traitée lors des débats publics. Si la Mission GPSO n'a pas dans ses attributions à motiver le projet, puisqu'on lui a demandé de faire les études relatives à ce projet, l'Etat a, en revanche, à confirmer la justification première du GPSO dans les engagements à l'égard d'une stratégie européenne, tout particulièrement dans les trafics attendus pour les voyageurs, pour les marchandises, dans la mesure où, dès les débats publics, de grandes interrogations sont apparues sur les perspectives de trafic. Cette justification par les trafics attendus fut une demande récurrente tout au long des années de la concertation, demande relayée par les Garants dans tous leurs comptes-rendus périodiques.

Ce n'est que dans la troisième année de concertation que l'Etat a commencé à répondre à cette attente des acteurs locaux par une expertise demandée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) à la suite de laquelle fut créé l'Observatoire des trafics. L'absence de réponse durant les deux premières années de la concertation a eu des effets très négatifs. Elle a eu comme résultat de renforcer une opposition de principe au projet GPSO qui s'est traduite par un front commun du refus des trois communautés de communes concernées par le tracé LGV en Pays Basque.

2-3 Des hypothèses de trafic peu explicitées

La position de la Mission GPSO sur cette question est délicate. Si c'est bien RFF qui a évalué des estimations de trafic à échéance 2020 lors des débats publics, si c'est bien la Mission GPSO qui a actualisé en 2012 ces mêmes estimations, c'est l'Etat qui a demandé une contre-expertise des estimations de trafic RFF au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), et a décidé de la création de l'Observatoire des trafics. Cette question centrale des trafics, formellement hors sujet de la concertation, aurait dû, selon de très nombreuses interventions de citoyens auprès des Garants, être mieux étayée par une argumentation sur le choix des hypothèses intervenant dans les calculs. Les Garants ne peuvent qu'appuyer ces demandes d'autant qu'en l'espace de quelques années le contexte de crise économique qui affecte tous les pays, a conduit l'expertise du CGEDD à "retarder" d'une dizaine d'années les progressions de trafic retenues en 2005-2006 par RFF pour le fret transpyrénéen. Ce retard de progression ne permettrait plus, aux dires des détracteurs du projet, de justifier la création de la LGV puisque les dernières estimations pour l'échéance de 2020-2025 retenue dans les dernières perspectives du GPSO ne donnent pas un nombre de trains supérieur à la capacité maximale des voies ferrées existantes. Sans sous-estimer la complexité du dossier et l'ampleur des travaux réalisés, les Garants observent que d'une part les perspectives de trafic transfrontalier font l'objet de fortes controverses, que d'autre part l'Etat

ne semble pouvoir répondre aux interrogations qu'en demandant une expertise du CGEDD, laissant penser indirectement au public que les estimations établies par RFF n'étaient pas nécessairement crédibles.

La seule grande vitesse n'a pas été considérée par une partie du public comme un argument déterminant suffisant pour justifier le GPSO : l'important pour eux est d'améliorer les relations ferroviaires (régionales, nationales, internationales) en utilisant d'abord au mieux le réseau ferroviaire existant (modernisation des voies et des trains, meilleure desserte territoriale avec plus de trains, report modal route/rail pour le fret). Dans la concertation, on a demandé que l'importance du trafic justifie la création des lignes nouvelles. Il était donc très logique que lorsqu'on évoquait une utilisation mixte des voies ferrées (partie Dax- Espagne), on puisse avoir des arguments pour convaincre, notamment des réponses à la question : quelle politique pour favoriser le transfert modal route/rail des marchandises ?

Force est de constater que les réponses n'ont pas convaincu, une partie du public restant dubitatif sur les affirmations d'une augmentation quasi mécanique du fret ferroviaire avec le passage à l'écartement européen du réseau ferré espagnol, et de la progression du fret ferroviaire jusqu'à 17% du fret terrestre entre Pays Ibérique et reste de l'Europe. Ce raisonnement entendu maintes fois au cours des années de concertation n'a jamais trouvé un écho constructif.

D'un côté, une partie du public souhaite sinon être convaincue du moins avoir les éléments objectifs de justification de la nécessité de créer des lignes nouvelles à grande vitesse. Or, les évolutions observées délivrent des messages contradictoires. Si, pour les voyageurs, sur le réseau existant, on relève une poursuite de la progression du trafic (8% entre 2010 et 2011 au total sur les lignes à grande vitesse, les grandes lignes classiques du Grand Sud-Ouest, et les lignes régionales), pour le fret, le trafic continue de reculer. Toutefois, la part du fret assuré par des opérateurs autres que le SNCF (29% au plan national) connaît une forte croissance.

D'un autre côté, l'Etat juge que la question est hors sujet de la concertation puisque tranchée par la décision issue des débats publics de mettre à l'étude les projets de lignes nouvelles à grande vitesse. L'incompréhension première s'est traduite par une rupture de concertation, alors que la concertation post-débat public ne saurait être la relance du débat public.

2-4 La comparaison rail/route/avion, trop peu développée

L'argumentation écologique liée au développement du mode ferroviaire n'a pas ou peu été abordée au cours des années de concertation. N'aurait-il pas encore été souhaitable que les avantages procurés par les lignes à grande vitesse pour le report des voyageurs du mode aérien vers le mode ferroviaire aient été plus approfondis lors du débat public comme lorsqu'on observe que par exemple le mode ferroviaire assure plus de 90% de part de marché sur Paris-Lyon, 66% sur Paris-Marseille comme les avantages pour l'effet de serre, pour minimiser les pollutions (effets sur la santé, sur l'environnement naturel), voire les coûts collectifs (risques accidentels, entretien des infrastructures ...) dans une comparaison rail/route ? C'est un point essentiel et le manque parfois de réponses précises de la part de la mission GPSO n'a pu qu'entretenir une certaine suspicion à son encontre, même si ce sujet aurait dû être plus discuté lors des débats publics.

2-5 En attente d'un accord politique France/Espagne

L'Europe a entériné comme 3ème priorité en 1994 (liste d'Essen) l'axe du sud-ouest de l'Europe Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier et Madrid-Vitoria-Dax. Le traité de Lisbonne a confirmé en 2007 cette liste d'Essen en précisant les Réseaux transeuropéens.

Toutefois, on attend encore la signature d'un accord politique de réalisation entre la France et l'Espagne pour asseoir une politique commune pour le report modal du transport de fret.

3 - Une concertation plus institutionnelle que publique

3-1 Le manque d'expression des opérateurs de transport

La démarche de concertation mise en place par RFF a privilégié principalement les acteurs institutionnels : élus territoriaux, acteurs selon la typologie retenue au Grenelle de l'Environnement. Au sein des groupes thématiques de travail, une large ouverture a néanmoins été faite. A plusieurs reprises, relayant des demandes, les Garants de la concertation ont recommandé la participation du principal opérateur ferroviaire actuel (SNCF) et celle des opérateurs de transport de fret. Il est vrai que la mission GPSO est chargée de réaliser des équipements non l'exploitation de ces équipement, et RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau, ne peut pas favoriser l'opérateur historique, sans inviter d'autres opérateurs européens. Mais, l'absence dans les débats de concertation des principaux opérateurs futurs du réseau ferroviaire a été jugée anormale voire inadmissible par les citoyens.

L'absence des opérateurs de fret dans la concertation est perçue avec beaucoup d'inquiétudes puisque dans les estimations les plus récentes, il y aurait au moins 4 trains sur 10 qui seraient des trains de fret à hauteur de la frontière franco-espagnole. Tous les experts du transport alertent les autorités sur le fait que le passage atlantique de Biriatou est le siège du plus important transit actuel de camions en Europe, qu'il y a absolue nécessité de promouvoir une politique de transport combiné favorisant le mode ferroviaire (le transport maritime représentant déjà 40% du transit Europe/Pays Ibériques). Les Garants ont été saisis de cette situation. Ils ont fait des observations à ce sujet dans leurs comptes-rendus : sans effet autre que l'affirmation selon laquelle des négociations seraient en cours avec la SNCF.

3-2 La concertation directe du public en retrait

La Mission GPSO s'est appuyée et s'en est tenue au protocole envisagé avec trois niveaux dans la concertation : le niveau décisionnel avec comité de pilotage et comités territoriaux (mais le vrai niveau décisionnel est celui du Gouvernement), le niveau consultatif avec commissions consultatives et comité des acteurs locaux, le niveau thématique avec les groupes de travail. Sur la demande de la CNDP, la Mission GPSO a accompagné l'information du public (site GPSO, lettres d'information, totems) par une consultation vers le public avec cinq questionnaires. On n'a pas mesuré le réel impact de ces modalités sur le public. Toutefois, les Garants ont observé que la diffusion des données papiers, l'installation des totems n'ont pas pu se faire partout, certaines mairies refusant toute forme d'information ; l'information, la consultation ne peuvent pas être assimilés à de la concertation, même si elles la précèdent et la favorisent.

Le choix fait par la Mission GPSO de privilégier la concertation avec des représentants institutionnels peut s'expliquer par des motifs pratiques (la Mission GPSO doit assurer et le montage technique du projet et la concertation dans un laps de temps très court) mais aussi par une conception de choix de tracés et de fonctionnalités fondés sur la démocratie représentative dans la phase d'après débat public laissant la démocratie participative au débat public antérieur. Ce choix a eu pour effet, peut-être d'aboutir à des tracés de LGV dans un temps relativement court d'après RFF, mais n'a pas empêché la cristallisation d'oppositions ayant fait naître des stratégies d'action qui ont rendu la concertation très difficile sur certains territoires, la consultation publique non probante (très peu de réponses, envois en nombre réfutant par principe le projet GPSO), les Garants absents de la concertation de proximité avec les élus.

3-3 Le choc de cultures ?

Trois années de concertation GPSO révèlent un écart entre la concertation institutionnelle mise en oeuvre par RFF (l'estimant plus appropriée pour les phases d'élaboration de projet) et la participation directe du public demandée par la Commission Nationale du Débat Public. Culture d'ingénieur et culture de l'Etat sont ainsi remarquées avec des modes de raisonnement et d'action peu adaptés à l'évolution des mentalités qui se méfient de plus en plus des dires d'expert et des choix politiques. Cette méfiance fait élaborer des contre-projets fondés sur des choix politiques différents. Les Garants ont été fréquemment témoins de controverses, en raison

d'incompréhensions liées à des registres de raisonnement différent, que le public a du mal à accepter. Dans les trois dernières années de la concertation du GPSO, les Garants ont ainsi observé des formes de cloisonnement de pensée et de pratique, complètement en décalage avec le raisonnement du non initié (à la culture d'Etat) et du non spécialiste (de la culture d'ingénieur).

La culture de l'Etat, forme suprême de la traduction du pouvoir, s'est révélée encore très présente à l'heure de la décentralisation et à la fois décalée par rapport aux attentes du public. Citons deux illustrations de ce mode de fonctionnement. Au lieu de répondre aux questions posées par la coalition des élus du Pays Basque, l'Etat a nommé une Médiatrice, alors que la démarche de concertation était en cours, pilotée par la mission GPSO, ignorant ainsi le Garant de la concertation désigné par la CNDP dont une des missions pouvait être la médiation. Le Préfet coordinateur du GPSO, suite à une intervention d'une municipalité, n'a pas donné d'accord pour une proposition de tracé pourtant issue de la concertation, puis a demandé une expertise au CGEDD pour, au total, renoncer à la demande de la municipalité.

Face à une forte opposition, on désigne une commission, une médiation, une expertise, et on présente les résultats obtenus. Les opposants font alors réaliser des contre-expertises. Le résultat ne fait que cristalliser les confrontations. Pour le public, la concertation aurait plutôt dû consister à une explication, à une discussion, à une confrontation des données utilisées, des hypothèses, des méthodes. Mais l'Etat n'en a pas jugé ainsi même si la mission GPSO était favorable à cette façon de faire.

Ces modes de pensée et de fonctionnement de l'Etat, se retrouvent aussi aux échelons régional, départemental, voire communal/intercommunal. La peur des élus communaux par rapport aux associations et à leurs administrés souligne cette culture politique fortement hiérarchisée qui ne favorise pas la mise en place de nouveaux processus d'écoute, d'échange, de respect et finalement de concertation.

A cette concertation institutionnelle est associée une méthode particulière de travail de la Mission GPSO : un dossier présenté, un enrichissement par la discussion, une conclusion par et pour le demandeur de la réunion. Ceci conduit à avoir principalement des dossiers présentés pour information par un technicien de la question (ingénieur le plus souvent) avec l'assurance de l'expertise concluant sur une question posée. Cette forme très directrice est efficace pour des buts très opérationnels, le public des réunions étant déjà très averti des aspects techniques (par compétence ou par profession). En revanche, beaucoup moins adaptée est cette pédagogie pour une concertation publique (citoyenne). Difficiles ont été parfois les réunions des groupes thématiques pour deux raisons : le vocabulaire souvent très spécialisé et à apprendre pour pouvoir échanger et se faire comprendre (ne serait-ce que la différenciation fuseau, tracé, sillon ...), la culture d'ingénieur des meneurs de réunion qui pouvaient être perturbés par des questions ou des interventions non prévues dans l'organisation de la réunion. C'est peut-être dans ces situations que la présence du Garant aide à dénouer les blocages possibles. Une autre forme d'incompréhension par le public résulte de la méthode qui déroule une argumentation logique et des conclusions avec des hypothèses de départ non expliquées. Illustration est donnée par la part de fret ferroviaire estimée pour 2020-2025 : 17 % du fret terrestre transpyrénéen. Ceci alors que tout dépend de l'attractivité du mode ferroviaire, de la nature de la marchandise, des localisations de l'origine et de la destination des produits, du coût relatif du transport ferroviaire par rapport au coût du transport routier, donc au total d'éléments de choix faits par les chargeurs absents de la concertation, et d'une politique de transport ferroviaire de marchandises insuffisamment introduite dans la concertation. La présentation des dossiers dans le cadre des réunions de concertation aurait gagné à être plus contextualisée avant d'aborder les éléments locaux (rappels des conséquences environnementales avant de présenter les diminutions de CO_2 ou de gaz à effet de serre après mise en place d'une LGV, les avantages et les inconvénients du projet n'étant que peu ou pas abordés).

4 - A la recherche du temps ...

Il a manqué de temps pour que la concertation puisse aboutir sinon à un consensus du moins à une convergence jusque dans les détails. Quatre ans sont passés pour aboutir à la définition d'un tracé ferroviaire pour les voies nouvelles sans toutefois recueillir l'aval de tous les acteurs. Beaucoup d'informations devaient être collectées par la Mission GPSO notamment pour les éléments de patrimoine - naturel et culturel -, pour les

activités qui pourraient être perturbées par les lignes nouvelles, pour les intérêts privés et publics qui allaient être touchés, cela d'abord sur une large bande foncière pour aboutir à un fuseau de 1000 mètres. Les groupes thématiques ont été nombreux, ont généralement bien fonctionné. La concertation était à l'œuvre. Toutefois, cette phase de l'élaboration du projet GPSO fut très chronophage. Les administrations de l'Etat n'auraient-elles pas pu aider plus pour la collecte des données qui devaient être insérées dans le système d'information géographique du GPSO ? A moins que les Services concernés n'aient pas encore les bases de données construites selon une méthodologie permettant leur inscription immédiate dans un système d'information géographique ? Les Garants ont reçu de nombreuses remarques sur des redites lors des divers groupes thématiques qui ont parfois démobilisé des participants, sur l'impression que la Mission GPSO en lieu et place d'une réelle concertation était au fond à la recherche des informations ou faisait les réunions pour valider les informations reçues.

De très nombreux participants tant dans les groupes de travail que chez les "acteurs" des CAL, CC, COTER, COPIL ont jugé que les débats publics étaient très lointains, que l'évolution économique était telle que les prévisions imaginées lors des débats publics devaient être actualisées voire les débats publics refaits. Se pose là la grande difficulté du temps : la durée très longue passée (7 ans) depuis le moment où l'on a jugé opportun de donner une suite favorable au projet GPSO, avec l'aggravation de la crise économique qui a décalé les éléments ayant fondé les prévisions pour le fret. La mémoire du citoyen moyen ne trouve plus de légitimité à des décisions jugées si lointaines.

Cette question des temporalités élastiques pose aussi d'autres limites à l'exercice de la concertation. Les populations impactées par les conséquences du projet sont souvent relayées par des associations pour dénoncer l'utilité des futures LGV - et donc leur réalisation. Mais, pour certains propriétaires localisés sur le tracé, on remarque de l'impatience à trouver une solution en matière de dédommagements ou à entreprendre des travaux de protection. Pour les populations des grandes agglomérations, cette dilatation du temps est mal perçue et très mal vécue car, encore une fois, la réalisation de la LGV pourrait prendre du retard par rapport au calendrier initial annoncé, largement diffusé par les médias et les rumeurs locales. La concertation est alors désignée responsable de cette perte de temps.

La concertation n'a lieu que dans la phase post-débat public et sur un contenu très - trop - volumineux pour que la démarche de concertation soit efficace. Malgré l'énorme travail réalisé par la Mission GPSO compte tenu des multiples nécessités liées à la collecte des informations, à l'organisation de ces informations, à la restitution de celles-ci à tous les acteurs avec la présentation des possibles fuseaux puis des hypothèses de tracé possibles, les modifications à apporter pour concilier au maximum les souhaits exprimés, les impératifs posés par la tutelle de l'Etat (qui comme on l'a fortement déjà souligné n'a pas laissé RFF répondre à toutes les demandes faites par les acteurs), bien des thèmes restent en dehors de la concertation réalisée.

Le paradoxe est que RFF a mis au point une charte de la concertation, fait désigner des Garants de la concertation pour mieux travailler avec les acteurs des territoires et enrichir ainsi au mieux le projet GPSO. Cette concertation a duré quatre années. Mais certaines situations particulières comme le montre en particulier le cas de la commune de Layrac, devront encore faire l'objet de traitement ultérieur. C'est notamment le cas d'éléments qui figureront dans le dossier pour l'enquête publique en particulier l'effet de serre, les risques sismiques, l'imperméabilisation des plateformes, les risques d'effondrement, les nappes phréatiques dans les passages en déblais, les passages près des périmètres de captages d'eau potable, la pollution des eaux souterraines, l'impact sur le milieu naturel, le rétablissement des accès, des routes, les bases travaux, les bases de maintenance, les sous-stations électriques, l'alimentation électrique, les stockages des déblais, le bruit ... sans compter les débats à venir sur les coûts à payer et leur répartition. C'est pourtant à ces niveaux que la concertation est la plus nécessaire. Le temps a donc manqué. RFF a été obligé de saisir la Commission Nationale du Débat Public pour prolonger le délai juridique de cinq ans prévu pour réaliser l'enquête publique. D'autres ont demandé un nouveau débat public compte tenu des modifications jugées substantielles du projet GPSO et surtout de l'environnement économique. Après l'enquête publique (qui peut être considérée comme une forme de concertation citoyenne dans la mesure où tout un chacun peut faire des observations consignées dans le Compte-rendu de l'enquête, et qui généralement sont prises en compte par le maître d'ouvrage), la concertation devra se poursuivre sur la mise

au point du projet et d'autres enquêtes auront lieu avant la décision finale notamment sur le foncier, l'archéologie préventive, l'eau.

Les Garants de la concertation, sans évoquer la question de l'opportunité du projet GPSO (ou de tout autre projet qui aurait fait l'objet d'un débat public), jugent indispensable de mieux répartir dans le temps le contenu de projet à soumettre au débat public et à l'après débat public de façon à ce que la démarche de concertation puisse être réelle en portant sur la totalité du processus préalable à la décision prise après l'enquête publique.

5 - Les Garants pouvaient-ils mieux faire ?

La réponse est négative, en l'état des choses. En revanche, les Garants auraient pu mieux faire si on leur en avait donné les moyens, ceci, sans mettre en cause les attributions de principe de leur mission : observer, analyser, faciliter les échanges, permettre les recours. Si les Garants n'ont pas pu jouer un rôle plus efficace dans la démarche de concertation, c'est principalement parce que leur mission n'a pas été connue (et de l'Etat et des élus et du public) ou suffisamment reconnue (étant neutres et indépendants, les Garants étaient à même de pouvoir jouer d'autres rôles que celui d'observateur. Nous espérons que l'expérience très enrichissante de trois années de mission puisse alimenter la nécessaire pratique de la concertation dès la conception des grands projets, et rendre plus efficiente la mission de service public rendue par les Garants de la concertation de façon neutre et indépendante.

Le 23 octobre 2013



Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1



Jean-Pierre Wolff
Garant lot n°2



André Etchelecou
Garant lot n°3

Les partenaires financeurs des études

www.gpso.fr

Réseau Ferré de France - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes
89, quai des Chartrons – CS 80004
33070 Bordeaux Cedex - Tél. 05 56 93 54 00

Direction Régionale Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
31000 Toulouse - Tél. 05 34 44 10 60

Crédits photos : RFF / CAPA / Lionel Charrier (TOMA) - RFF / Grimault - Conception et réalisation : AVF Ingénierie RCS 423 624 188 Bordeaux