

Première étape des Grands Projets du Sud-Ouest Bilan de la concertation territoriale



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	1		
1. PREAMBULE.....	2		
2. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	3		
→ UN DISPOSITIF INNOVANT	3		
→ LES TROIS PRINCIPES DE LA CONCERTATION.....	3		
→ LES ETAPES DE LA CONCERTATION	4		
→ LES INSTANCES DE CONCERTATION.....	4		
▷ Les commissions consultatives (CC).....	4		
▷ Les groupes de travail thématiques (GT).....	4		
▷ Les garants de la concertation	5		
▷ Le collège des acteurs locaux (CAL)	5		
→ LA CONDUITE DE LA CONCERTATION TERRITORIALE	6		
▷ Les commissions consultatives	7		
▷ Les groupes de travail thématiques	9		
▷ Une concertation de proximité permanente	12		
▷ Les rencontres individuelles avec les services de l'Etat et la SNCF.....	13		
▷ Le collège des acteurs locaux	13		
▷ Une journée-débat sur « L'avenir des territoires avec les GPSO »	14		
▷ Deux visites organisées de la LGV Est-européenne	14		
→ L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC.....	15		
▷ Les outils d'information et de participation	15		
▷ du public.....	15		
▷ La presse.....	17		
3. LES SUJETS DE LA CONCERTATION.....	18		
→ SUR LES GPSO EN GENERAL	18		
▷ Le dispositif de concertation.....	18		
▷ La pertinence des GPSO	19		
▷ Les performances des GPSO	19		
▷ Les méthodologies d'études pour élaborer les GPSO	19		
→ LES CARACTERISTIQUES ET LES FONCTIONNALITES DES GPSO	20		
▷ La mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et Dax.....	20		
▷ La mixité TAGV/SR-GV sur les lignes nouvelles	21		
▷ Les dessertes d'agglomérations	21		
▷ Les caractéristiques et les fonctionnalités du tronç commun des GPSO	25		
▷ Les caractéristiques et les fonctionnalités de la section Bordeaux-Espagne (hors tronç commun).....	25		
▷ Les caractéristiques et les fonctionnalités de la section Bordeaux-Toulouse (hors tronç commun)	26		
→ LA DEFINITION DES FUSEAUX POTENTIELS.....	27		
▷ Le périmètre d'études.....	27		
▷ La prise en compte des enjeux environnementaux	27		
▷ Le choix des options de passage du tronç commun.....	28		
▷ La présentation et la comparaison des esquisses de fuseaux potentiels	28		
▷ Le choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures	30		
4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	33		
→ SUR LA DEMARCHE PROPREMENT DITE	33		
▷ Le dispositif de concertation et d'études	33		
▷ La participation des acteurs à la concertation.....	33		
▷ Les garants de la concertation	34		
→ SUR LES RESULTATS DE LA CONCERTATION	34		
▷ Partage de la connaissance des territoires	34		
▷ Partage de l'analyse des esquisses de fuseaux potentiels.....	34		
▷ Partage de la culture ferroviaire et des opportunités de développement des territoires	34		
→ LES PERSPECTIVES POUR LA CONCERTATION DE L'ETAPE 2	35		
5. ANNEXES	36		
→ CHARTE DE LA CONCERTATION ETAPE 1 VALIDÉE PAR LE COLLEGE DES ACTEURS LOCAUX	36		
→ AVIS DU COLLEGE DES ACTEURS LOCAUX DU 11 MAI 2010	36		
→ COMPTE-RENDU DES GARANTS DE L'ETAPE 1.....	36		

1. PREAMBULE

Ce bilan a pour objectif de faire la synthèse de la démarche de concertation et d'études que RFF a conduite pour la première étape de l'élaboration des GPSO.

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, Réseau Ferré de France a décidé de regrouper ces deux projets sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) ». Les études conjointes, dont le contenu et les modalités de réalisation et de financement ont fait l'objet d'un protocole cadre signé le 26 décembre 2007, permettront leur mise à l'enquête d'utilité publique, à partir de 2012-2013.

La première étape de l'élaboration des GPSO, selon le planning prévisionnel validé par le comité de pilotage (COPIL) de novembre 2008, devait se dérouler entre juin 2008 et novembre 2009. Le COPIL s'est réuni le 11 janvier 2010, il a permis de choisir sur la quasi-totalité du périmètre, un fuseau de 1000 mètres de large environ. Néanmoins il a demandé que la concertation et les études soient prolongées en Tarn-et-Garonne et en Haute-Garonne pour prendre en compte de nouvelles propositions de fuseau. Le COPIL du mois de mai 2010 a retenu un fuseau unique sur l'ensemble des GPSO. L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 conclut cette étape.

Ce bilan de la concertation territoriale concerne la période de mai 2009 à mai 2010.

Pour préparer l'enquête d'utilité publique, RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante, avec **une démarche de concertation volontaire, approfondie et continue avec l'ensemble des acteurs du territoire.**

Le collège des acteurs locaux a formulé un avis sur le présent bilan, qu'il a adressé au COPIL de janvier 2010.

Les garants de la concertation ont en parallèle rédigé un compte-rendu de leurs actions, qu'ils ont adressé au COPIL, au Président de la Commission nationale du débat public et au Président de RFF.

Annexe : Avis du collège des acteurs locaux et Compte-rendu des garants.

Ce bilan aborde la démarche de concertation en répondant aux trois questions suivantes :

- **comment a été conçu et organisé le dispositif de concertation, et comment s'est-il déroulé ?**
- **quels ont été les sujets qui ont animé la concertation ?**
- **quels enseignements RFF tire-t-il de cette démarche ?**

2. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

RFF a adopté une méthodologie innovante d'études et de concertation pour la conception des lignes nouvelles. La démarche retenue consiste à placer la concertation au centre des études. La concertation territoriale est le « moteur » de la définition progressive des projets, les études nourrissent la réflexion et sont le « carburant » de la concertation.

L'organisation des échanges repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires :

- le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés,
- l'information et la consultation du public.

RFF s'est engagé à ce que l'ensemble des points de vue exprimés dans les instances de concertation soit pris en considération et à ce que les décisions soient argumentées.

La concertation territoriale est le moteur de la définition progressive des projets, les études nourrissent la réflexion et sont le carburant de la concertation.

→ Un dispositif innovant

La concertation associe les services de l'Etat, les organismes socioprofessionnels, les collectivités territoriales, les associations représentatives et/ou agréées, ainsi que 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.

Les principaux objectifs de la concertation territoriale sont les 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 GPSO et les enjeux de développements territoriaux ;
- 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.

Diversité, écoute et transparence. Ces principes ont été traduits dans la **Charte de la concertation territoriale**. Elle précise le cadre de fonctionnement, les objectifs et les modalités de la concertation, ainsi que les engagements réciproques des participants pour rendre le dialogue constructif et utile au plus grand nombre.

Annexe : Charte de la concertation territoriale validée par le Collège des acteurs locaux.

→ Les trois principes de la concertation

Pour l'étude des GPSO, le principe d'une concertation continue avec l'ensemble des acteurs des territoires (concertation territoriale) fait partie intégrante du processus d'études, arrêté en accord avec le Ministère chargé des transports. Cette concertation doit permettre la compréhension des enjeux territoriaux et le recueil de l'appréciation de chacun sur les projets.

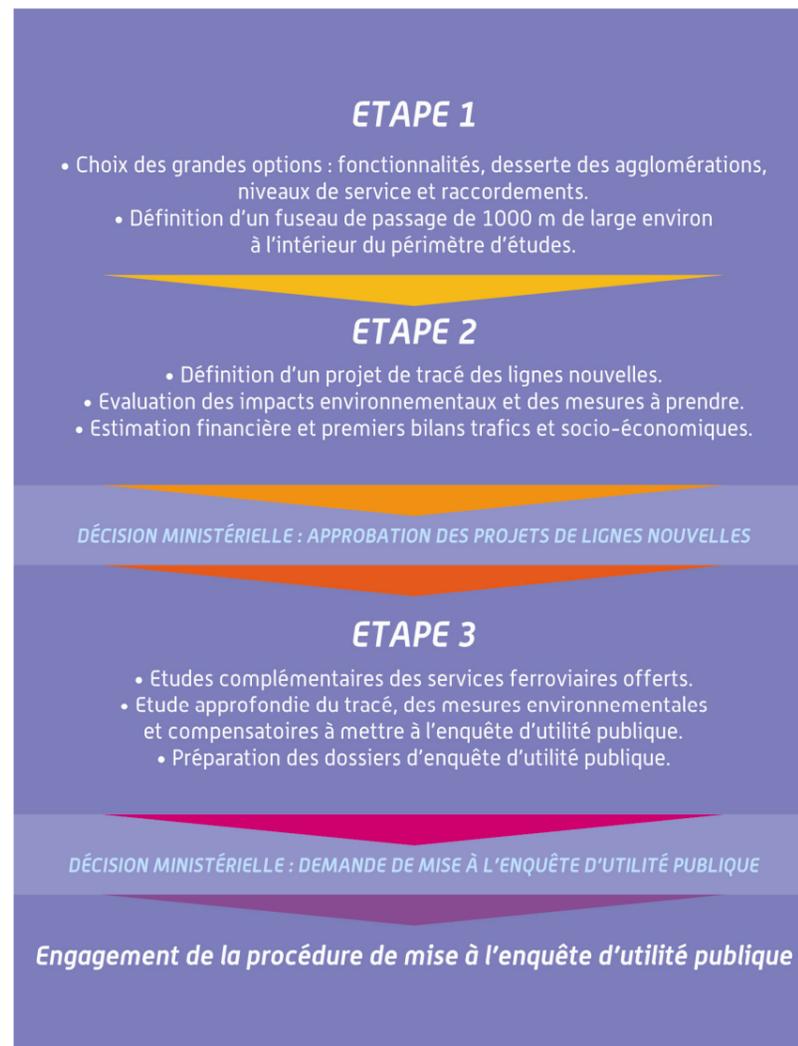
Elle repose sur les principes suivants :

- **diversité** : il s'agit de la prise en considération de l'ensemble des points de vue exprimés dans les instances de concertation.
- **écoute** : l'expression des acteurs doit être écoutée, argumentée et prise en considération, ce qui implique une relation continue.
- **transparence** : les informations doivent être partagées et toute décision doit être argumentée en s'appuyant sur des critères expliqués à l'ensemble des acteurs.

→ Les étapes de la concertation

3 étapes d'ici l'enquête d'utilité publique

La concertation et les études de cette étape 1 s'inscrivent dans un processus d'études comportant trois étapes et dont le but est d'engager la procédure de mise à l'enquête d'utilité publique.

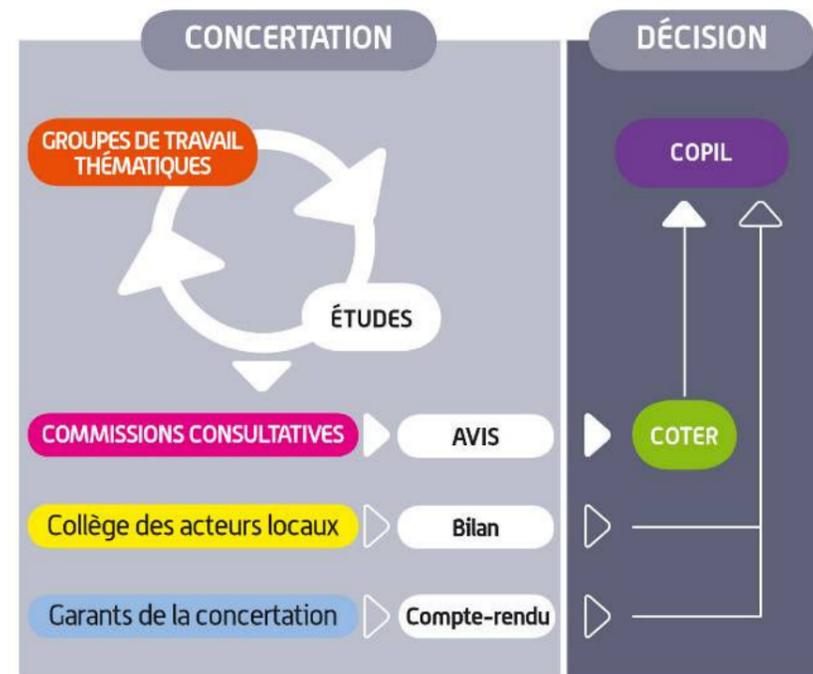


→ Les instances de concertation

La concertation est un processus distinct du processus de pilotage des études et de décision.

L'organisation de la concertation et du pilotage des études a permis de disposer d'un processus de décision continu et partagé entre RFF et ses partenaires. Différentes instances ont été mises en place conformément au dispositif de concertation, selon le protocole cadre formalisant l'organisation et les modalités de réalisation et de financement des études GPSO signé le 26 décembre 2007.

Sur proposition de RFF, leurs compositions respectives ont été validées par le comité de pilotage (COFIL) du 6 avril 2009. Les avis émis dans le cadre des instances de concertation ont pour finalité d'éclairer les comités territoriaux (COTER) et, in fine, le comité de pilotage (COFIL) sur les choix qu'il doit faire et que ce dernier propose ensuite au Ministère chargé des transports.



Le dispositif de concertation et de décision

▷ Les commissions consultatives (CC)

Au nombre de 10, elles sont composées d'élus et organismes publics des territoires concernés (composition arrêtée par les trois comités territoriaux (COTER)).

Leur mise en place et leur répartition tiennent compte des enjeux, du contexte, de la géographie administrative et du découpage en lots des GPSO.

Les réunions se font à l'invitation des Présidents des trois COTER (ou des préfets de département par délégation des présidents des COTER) ;

Ces commissions ont pour rôle de faire part à RFF de leur connaissance des enjeux locaux, et de leurs avis au fur et à mesure de l'avancement des études. Ces commissions préparent les consultations officielles que le Préfet coordonnateur met en place avant toute décision ministérielle.

▷ Les groupes de travail thématiques (GT)

20 groupes ont été répartis en 6 thématiques distinctes (nature arrêtée par les trois COTER) et tiennent compte des territoires concernés.

Dans un premier temps, deux groupes de travail ont été constitués pour animer les études exploratoires qui ont alimenté les décisions des COFIL du 6 avril et du 17 septembre 2009. Il s'agit des groupes de travail suivants :

- GT1 : Dessertes des agglomérations (4 groupes distincts correspondant aux agglomérations : Agen, Bayonne, Montauban, Mont-de-Marsan/Dax)
- GT2 : Mixités « voyageurs/fret » et « TAGV¹/SR-GV² » (1 groupe)

Les GT 1 étaient composés par les collectivités territoriales directement concernées par la desserte des cinq agglomérations impliquées, les services de l'Etat, les chambres consulaires, les conseils régionaux Aquitaine et Midi-Pyrénées en tant qu'autorité organisatrice de transports (AOT), RFF, la SNCF, et les associations de professionnels ou d'utilisateurs des transports. Ils étaient présidés par le Préfet.

Le GT 2 était composé du Ministère chargé des transports (DGITM), des conseils régionaux Aquitaine et Midi-Pyrénées, de la DRE Aquitaine, de la DREAL Midi-Pyrénées, de la SNCF, des CRCI Aquitaine et Midi-Pyrénées, et des associations de professionnels ou d'utilisateurs des transports. Ils étaient animés par RFF.

¹ TAGV : train apte à la grande vitesse

² SRGV : services régionaux à grande vitesse

Dans un second temps, 4 nouveaux groupes de travail thématiques ont été créés, en conformité avec les décisions du COPIL du 6 avril 2009. A partir du mois de juin 2009, les sujets non finalisés dans les GT 1 et 2 ont été versés respectivement dans les GT 3 et 4. Les 4 groupes de travail créés sont les suivants :

- GT3 : Fonctionnalités et services transport (3 groupes de travail distincts : Bordeaux-Toulouse ; Bordeaux-Dax ; Dax-Espagne)
- GT4 : Aménagement du territoire et développement local (4 groupes de travail distincts : Gironde et Lot-et-Garonne ; Landes ; sud Landes et Pays Basque ; Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne)
- GT5 : Environnement et développement durable (4 groupes de travail distincts : Gironde et Lot-et-Garonne ; Landes ; sud Landes et Pays Basque ; Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne)
- GT6 : Enjeux fonciers et patrimoniaux (3 groupes de travail distincts : Gironde et Landes ; Pyrénées-Atlantiques ; Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne)

Les GT 3 à 6 sont composés par les collectivités territoriales, les services de l'Etat, les organismes socioprofessionnels, les associations et des personnalités choisies selon leur expertise ou leur représentativité (composition arrêtée lors des trois COTER et validée par le COPIL). A la demande des associations, approuvée par certains élus, RFF a inclus dans ces groupes celles ayant contribué dans le cadre des débats publics.

Les thématiques de travail ont été scindées en 3 à 4 groupes pour respecter la géographie des GPSO, et faciliter les échanges. Les réunions sont animées par RFF. Elles se font à l'invitation de RFF. Ce dernier ayant demandé préalablement auprès de chaque organisme invité qu'il désigne un représentant.

Au fur et à mesure des études, ces groupes traduisent les avis de leurs membres et des organismes qu'ils représentent. Ils permettent ainsi d'intégrer ces points de vue dans les études en temps réel. Les contributions sont restituées et intégrées dans les débats au sein des commissions consultatives.

► Les garants de la concertation

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), sollicitée par RFF, ne pouvant jouer directement le rôle de garant de la concertation, a recommandé que ce rôle soit assuré par des garants. Dans ces conditions, le COPIL d'avril 2009 a demandé que RFF propose en accord avec la CNDP des personnalités indépendantes pour assurer la mission de garants. RFF a proposé à la CNDP trois personnalités indépendantes ; cette proposition a été acceptée par la CNDP le 1^{er} juillet 2009 et confirmée par une lettre de mission adressée aux garants le 20 août 2009.

Les garants veillent 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.

La durée de cette mission est celle du déroulement des études jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des GPSO.

Leur mission comprend trois types d'intervention :

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

Conformément aux engagements pris à l'issue des débats publics, trois garants ont été désignés.

Compte tenu de l'importance du périmètre géographique des GPSO, RFF a désigné un garant pour chaque territoire géographique identifié sous forme de « lot » :

- pour la partie Bordeaux – Agen – Dax (lot 1)
Jean-Michel UHALDEBORDE
Professeur en sciences économiques à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, conseiller d'établissement auprès de la Direction générale pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle, Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
E-mail : jmuhaldeborde.garantgpso@gmail.com
- pour la partie Ouest Agen – Toulouse (lot 2)
Jean-Pierre WOLFF
Professeur et directeur au Département de Géographie-Aménagement, de l'Université de Toulouse-Le-Mirail
E-mail : jpwolff.garantgpso@gmail.com
- pour la partie Dax - Frontière espagnole (lot 3)
André ETCHÉLECOU
Professeur émérite des Universités en aménagement
E-mail : aetchelecou.garantgpso@gmail.com

Destinataires d'une lettre de mission en août 2009, leur nomination a été annoncée dès les groupes de travail de septembre 2009 et lors des commissions consultatives de septembre/octobre. Régulièrement informés par RFF des conditions d'organisation et de déroulement de la concertation (transmission du calendrier des réunions de concertation, de leur objet et de leurs comptes-rendus une fois validés), 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 les GPSO en général.

► Le collège des acteurs locaux (CAL)

Ce collège, mis en place dans l'esprit de la gouvernance à 5 prônée par le Grenelle de l'environnement, regroupe 40 personnes assurant un équilibre de représentation entre les deux régions administratives et les 5 familles définies lors du Grenelle de l'environnement : services de l'Etat, collectivités locales, organisations syndicales de salariés, fédérations professionnelles ou chambres consulaires, associations agréées (composition arrêtée lors du COPIL d'avril 2009).

Cette instance est présidée par le Préfet coordonnateur. Elle est consultée pour la validation du projet de charte de la concertation territoriale.

Au long de la concertation, ce collège est chargé d'assurer la cohérence de la démarche de la concertation territoriale sur l'ensemble des territoires concernés, en lien avec les thématiques associées aux projets. Dans ce cadre, il est consulté pour valider le projet de charte de la concertation territoriale, il identifie et propose, le cas échéant, des actions de concertation complémentaires à l'occasion de la préparation des bilans présentés par RFF au COPIL, il peut proposer également au COPIL des aménagements de la charte de la concertation territoriale.

L'organisation de la concertation, accompagnant les études, a suivi le dispositif et les règles du projet de **charte de la concertation territoriale**.

Ce projet de charte de la concertation territoriale, approuvé par le COPIL en avril 2009, a ainsi été mis en œuvre dès le démarrage des études. A noter que lors de la mise en place du collège des acteurs locaux par le Préfet coordonnateur le 23 octobre 2009, le projet de charte n'a fait l'objet d'aucune demande de modification, même si certains ont fait remarquer que la chronologie de son élaboration, de sa validation et de son application n'a pas été respectée.

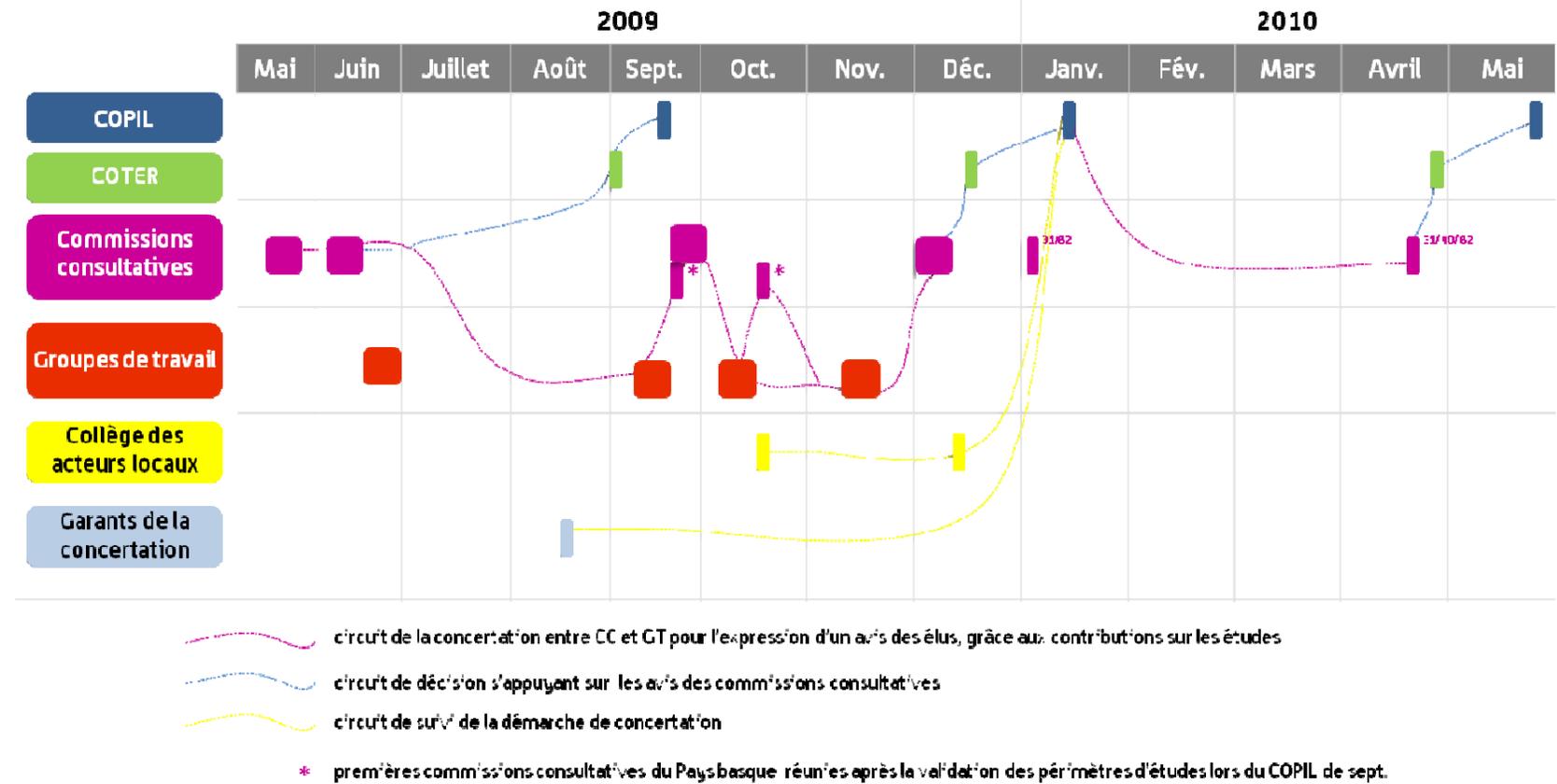
Le dispositif de concertation a été complété par une **concertation de proximité** avec les collectivités des territoires concernés, les services de l'Etat, les organisations socioprofessionnelles (agricole, viticole, forestière...), les associations de protection de l'environnement, la SNCF...

Cette concertation de proximité a traité à la fois des thèmes environnementaux et des problématiques fonctionnelles ou de desserte, mais a également abordé les questions de procédure et de partenariat en particulier avec la SNCF et les services de l'Etat.

Une Charte de la concertation territoriale précise le dispositif et fixe les règles d'organisation des multiples instances de concertation.

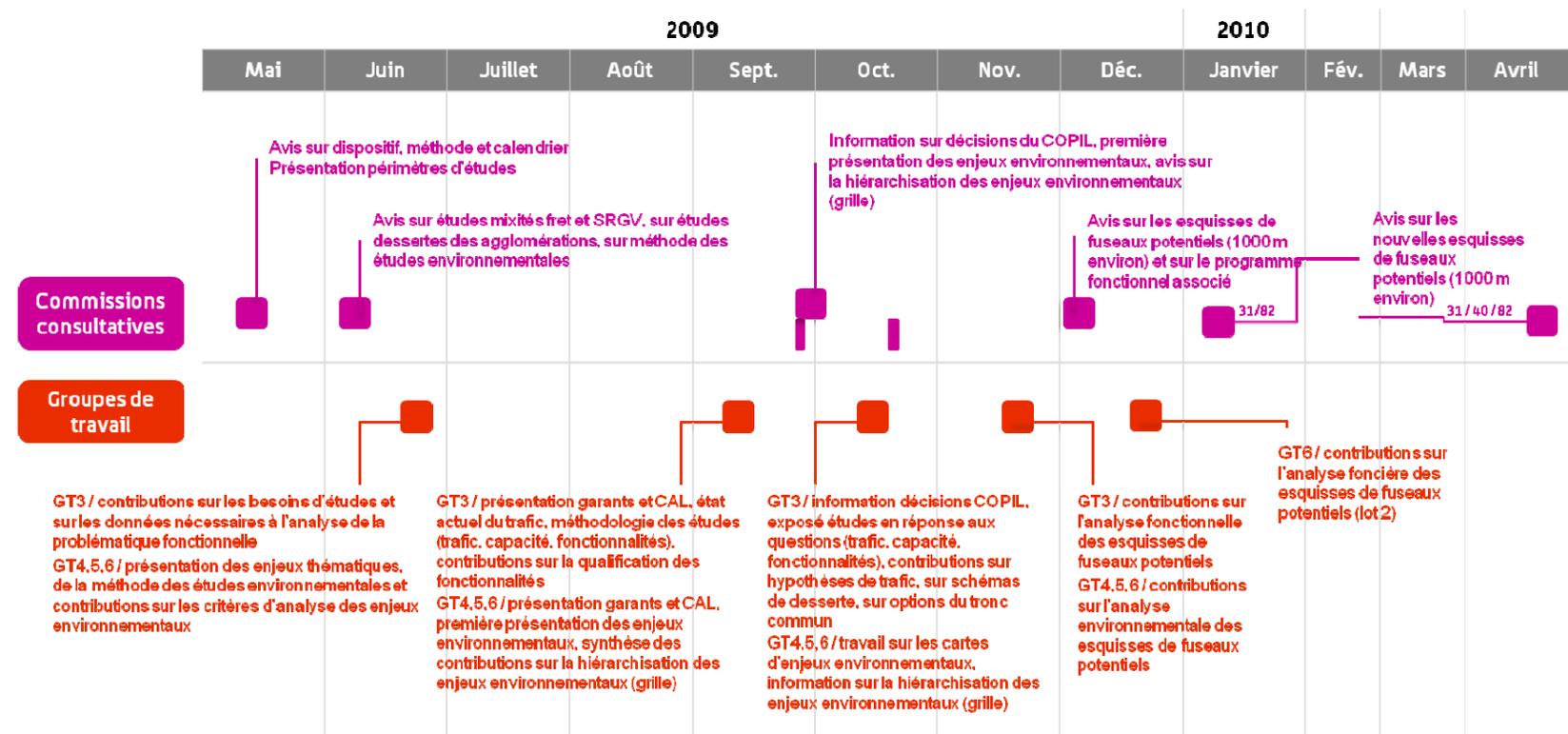
→ La conduite de la concertation territoriale

La méthode de concertation et des études a nécessité une articulation logique entre les différentes instances. Cette articulation est schématisée dans le calendrier ci-contre.



Le calendrier de la concertation (étape 1)

Les principaux objectifs respectifs à chaque réunion de groupe de travail et à chaque commission consultative sont détaillés dans le schéma ci-contre.



Les objectifs des réunions de concertation

Les commissions consultatives

Réunions de mai 2009

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Recueillir l'avis des élus sur la méthodologie concertation/études et le calendrier de l'étape 1 Présenter le périmètre d'études et les décisions de poursuite des études validés par le COPIL du 6 avril 2009
Invitation des membres	par le Préfet de chaque département 2 à 3 semaines avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	<p>6 réunions (sur 10) entre les 12 et 22 mai 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 en Gironde : Gironde-sortie de Bordeaux ; sud Gironde-Vallée de la Garonne 2 en Lot-et-Garonne : Lot-et-Garonne ouest Agen (lot 1) ; Lot-et-Garonne est (lot 2) 2 dans les Landes : Landes nord et centre ; sud Landes En Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, cette 1ère réunion de commissions consultatives a été différée à la demande des préfets, ceux-ci préférant regrouper les commissions consultatives de mai et juin. Dans les Pyrénées-Atlantiques, en l'absence de la validation du périmètre d'études par le COPIL d'avril, le préfet n'a pas réuni de commission consultative.
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	liste des institutions invitées, notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Participation	suivant les réunions et les lots, 50 à 80% des collectivités invitées étaient représentées

Réunions de juin 2009

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Recueillir l'avis des élus sur le résultat des études exploratoires sur les mixités fret et SR-GV, sur les études de dessertes des agglomérations, et sur la méthode d'analyse des enjeux environnementaux
Invitation des membres	par le Préfet de chaque département 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Transmission préalable de documents	<p>dans le même temps, par RFF par courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électronique de type extranet (lot 2) :</p> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> sur l'étude de la pertinence et la faisabilité des services régionaux à grande vitesse (SR-GV) sur lignes nouvelles sur l'étude de la pertinence et la faisabilité de la mixité fret de la ligne nouvelle Bordeaux-nord de Dax sur la desserte des agglomérations de Mont-de-Marsan, de Dax, de Montauban, d'Agen (suivant la commission concernée)
Animation	<p>8 réunions (sur 10) entre le 10 et 17 juin 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 en Gironde : Gironde-sortie de Bordeaux ; sud Gironde - Vallée de la Garonne 2 en Lot-et-Garonne : Lot-et-Garonne ouest Agen (lot 1) ; Lot-et-Garonne est (lot 2) 2 dans les Landes : Landes nord et centre ; sud Landes 1 en Tarn-et-Garonne avec un ordre du jour reprenant également les points prévus pour la première réunion 1 en Haute-Garonne avec un ordre du jour reprenant également les points prévus pour la première réunion Dans les Pyrénées-Atlantiques, en l'absence de la validation du périmètre d'études par le COPIL d'avril, le préfet n'a pas réuni de commission.
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électronique de type extranet (lot 2) : notes, diaporamas projetés, relevé de conclusions de la commission concernée
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	notes, diaporamas, relevés des conclusions validés
Participation	suivant les réunions, 38 à 84% des personnes invitées étaient présentes

Réunions de septembre/octobre 2009

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Informers de la désignation des garants et de la mise en place du collège des acteurs locaux Présenter les décisions du comité de pilotage du 17 septembre Exposer l'état du recueil des données pour cartographier les enjeux environnementaux Recueillir l'avis des élus sur la grille d'analyse multicritères élaborée dans les groupes de travail et au cours de la concertation de proximité
Invitation des membres	par le Préfet de chaque département 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour ; le relevé de conclusions ayant été envoyé après la réunion précédente
Transmission préalable de documents	<p>dans le même temps et en plusieurs envois, par RFF par courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électronique de type extranet (lot 2) :</p> <p>Notes</p> <ul style="list-style-type: none"> sur le collège des acteurs locaux et les garants de la concertation sur les réponses de RFF aux demandes et contributions des participants des groupes de travail – juin 2009 sur la méthodologie des études fonctionnelles sur la méthodologie des études de trafic et d'exploitation sur l'état actuel et les perspectives du trafic sur les lignes existantes sur la méthodologie des études environnementales sur la consolidation de la grille d'analyse multicritères des enjeux environnementaux
Animation	<p>10 réunions (sur 10) du 23 septembre au 5 octobre 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 en Gironde : Gironde-sortie de Bordeaux ; sud Gironde - Vallée de la Garonne 2 en Lot-et-Garonne : Lot-et-Garonne ouest Agen (lot 1) ; Lot-et-Garonne est (lot 2) 2 dans les Landes : Landes nord et centre ; sud Landes 1 en Tarn-et-Garonne 1 en Haute-Garonne 2 dans les Pyrénées-Atlantiques : sud Landes / Pyrénées-Atlantiques BAB ; Pyrénées-Atlantiques / sud Pays-Basque. Considérant le décalage de la concertation avec les autres territoires, l'ordre du jour a été adapté comme suit : <ul style="list-style-type: none"> présentation du dispositif de concertation et de son avancement, et l'avancement des études présentation des décisions du COPIL du 17 septembre présentation du bilan des groupes de travail : qualification des fonctionnalités, méthode d'analyse environnementale et grille d'analyse multicritères <p>2 réunions le 19 octobre</p> <ul style="list-style-type: none"> Compte-tenu du décalage du calendrier de la concertation dans les Pyrénées-Atlantiques avec les autres instances, une série de deux réunions des commissions consultatives sud Landes / Pyrénées-Atlantiques BAB et Pyrénées-Atlantiques sud Pays-Basque se sont déroulées à 3 semaines d'intervalle. L'ordre du jour a été adapté comme suit : <ul style="list-style-type: none"> rappel de la méthodologie et démarche de hiérarchisation des enjeux présentation cartographique des enjeux bruts et hiérarchisés par thèmes <p>représentation des potentialités d'intégration du projet de ligne nouvelle dans les territoires</p>

Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plateforme d'échanges électronique de type extranet (lot 2) : notes, diaporamas projetés, relevé de conclusions de la commission concernée
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Participation	suivant les réunions, 29 à 76% des personnes invitées étaient présentes.

► **Réunions de novembre/décembre 2009**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter le bilan de la concertation de proximité relatif au choix d'une option de passage pour le tronçon commun aux deux lignes nouvelles et recueillir l'avis des élus sur le choix d'une option (les deux CC de Gironde et celle du Lot-et-Garonne ouest Agen) Présenter l'état des lieux technique et l'analyse des enjeux environnementaux sur les lignes existantes entre Dax et la frontière espagnole (les deux CC sud Landes / Pyrénées-Atlantiques BAB ; Pyrénées-Atlantiques sud Pays-Basque) Présenter la méthode de définition et de comparaison des esquisses de fuseaux potentiels Présenter les esquisses de fuseaux potentiels et l'analyse comparative environnementale et fonctionnelle de ces esquisses de fuseaux Recueillir l'avis des élus sur les esquisses de fuseaux potentiels et sur les fonctionnalités des lignes nouvelles
Invitation des membres	par le Préfet de chaque département 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour ; le relevé de conclusions ayant été envoyé après la réunion précédente
Transmission préalable de documents	<p>Cartes transmises par RFF à l'occasion d'une réunion préalable d'information (voir chapitre « Concertation de proximité »)</p> <p>RFF a convié les élus siégeant dans les commissions à participer à une réunion d'information dans la semaine du 16 au 20 novembre. Cette réunion avait plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> présenter l'état d'avancement de la recherche de fuseaux potentiels en priorité aux élus, conformément à l'engagement de RFF, assurer aux élus une communication directe et argumentée des esquisses de fuseaux potentiels, et également préparer l'expression d'un avis lors de la commission consultative.

Animation	10 réunions (sur 10) du 30 novembre au 7 décembre <ul style="list-style-type: none"> 2 en Gironde : Gironde - Sortie de Bordeaux, Sud Gironde - Vallée de la Garonne 2 en Lot-et-Garonne : Lot-et-Garonne Ouest, Lot-et-Garonne Est 2 dans les Landes : Landes Nord et Centre, Sud Landes 1 en Tarn-et-Garonne 1 en Haute-Garonne 2 dans les Pyrénées-Atlantiques
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plateforme d'échanges électronique (lot 2) : diaporamas projetés
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	cartes des esquisses de fuseaux potentiels, diaporama, relevés des conclusions (version validée par les Préfets)
Participation	suivant les réunions, 36 à 84 % des personnes invitées étaient présentes

► **Réunions de janvier 2010 en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Restituer les échanges tenus lors des réunions de concertation de proximité des 16 au 18 décembre 2009 en Tarn-et-Garonne (voir chapitre « Concertation de proximité ») Présenter les variantes de fuseau et l'analyse comparative environnementale et fonctionnelle de ces variantes Recueillir l'avis des élus sur les variantes de fuseaux et sur les fonctionnalités des lignes nouvelles
Invitation des membres	<ul style="list-style-type: none"> par le Préfet de chacun des deux départements 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour ; le relevé de conclusions ayant été envoyé après la réunion précédente
Animation	2 réunions (sur 2) les 4 et 5 janvier 2010 <ul style="list-style-type: none"> 1 en Tarn-et-Garonne 1 en Haute-Garonne
Remise de documents	diaporamas projetés, via une plateforme d'échanges électronique, ou remis en séance
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Relevés de conclusions (version validée par les Préfets)
Participation	62 à 78% des personnes invitées étaient présentes

► **Réunion de février 2010 dans les Landes**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> présenter le fuseau approuvé sur la quasi-totalité du département présenter les études complémentaires entre Lucbardez et St Martin d'Oney
Invitation des membres	par le Préfet du département 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour ; le relevé de conclusions ayant été envoyé après la réunion précédente
Animation	1 réunion le 3 février 2010
Remise de documents	diaporama projeté
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Relevé de conclusions (version validée par le Préfet)
Participation	75% des personnes invitées étaient présentes

► **Réunions d'avril-mai 2010**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les nouvelles variantes de fuseau là où il y en avait (Landes, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne) et l'analyse comparative environnementale, fonctionnelle et technique de ces variantes Recueillir l'avis des élus sur le fuseau proposé par RFF et sur les fonctionnalités des lignes nouvelles
Invitation des membres	par le Préfet de chacun des 3 départements concernés 8 à 10 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour ; le relevé de conclusions ayant été envoyé après la réunion précédente
Animation	3 réunions (sur 3) entre le 9 avril et 10 mai 2010 <ul style="list-style-type: none"> 1 en Tarn-et-Garonne 1 en Haute-Garonne 1 dans les Landes
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Relevés de conclusions (version validée par les Préfets)
Participation	51 à 78% des personnes invitées étaient présentes

► **Réunion après le COPIL de mai 2010**

A l'initiative du Préfet, une réunion conjointe des 2 commissions consultatives du Lot-et-Garonne a eu lieu le 6 juillet à Agen. Son objectif était informer les élus sur le contenu des décisions du COPIL du 31 mai transmises au ministre, ainsi que sur le programme d'études de l'étape 2.

Les groupes de travail thématiques

Des groupes de travail « Dessertes des agglomérations » (GT 1)

Objet	Date	Objectifs
Desserte de Bayonne	9 mars 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter la méthode d'étude présenter les sites potentiels étudiés, issus des débats publics et d'entretiens préalables analyser les zones d'accessibilité de ces sites
	3 avril 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les propositions de scénarii de desserte présenter l'évaluation des trafics échanger sur le programme des infrastructures à aménager associées à chaque site étudié présenter les critères de comparaison des sites et recueillir l'avis des membres du GT sur ces critères
	6 mai 2009	<ul style="list-style-type: none"> Réunion de présentation à la communauté de communes du Seignanx (sud des Landes) des résultats de l'analyse sur les potentialités d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle à Saint Martin du Seignanx analyser les zones d'accessibilité du site présenter les propositions de scénarii de desserte présenter l'évaluation des trafics échanger sur le programme des infrastructures à aménager associées à chaque site étudié présenter les critères de comparaison des sites et recueillir l'avis des membres de la communauté de communes du Seignanx sur ces critères
	27 août 2009	<ul style="list-style-type: none"> échanger sur l'analyse multicritères présenter les estimations financières des scénarii recueillir l'avis des membres du GT sur le site à proposer à la décision du COPIL de septembre

Objet	Date	Objectifs
Desserte d'Agen	18 décembre 2008	<ul style="list-style-type: none"> présenter la méthode d'étude
	20 février 2009	<ul style="list-style-type: none"> analyser les zones d'influence des sites identifiés lors des entretiens
	20 mars 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les propositions de scénarii de desserte présenter l'évaluation des trafics échanger sur le programme des infrastructures à aménager
	20 mai 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les estimations financières des scénarii échanger sur l'analyse multicritères
	10 novembre 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter la méthodologie de la mission du cabinet d'études d'urbanisme et d'aménagement du territoire
	30 novembre 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les résultats de l'étude du cabinet d'études d'urbanisme et potentialités de dessertes par gare existante ou gares nouvelles

Objet	Date	Objectifs
Dessertes de Mont-de-Marsan et de Dax	2 mars 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter la méthode d'étude présenter les sites potentiels étudiés, issus des débats publics et d'entretiens préalables analyser les zones d'accessibilité de ces sites
	4 avril 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les propositions de scénarii de desserte présenter l'évaluation des trafics échanger sur le programme des infrastructures à aménager présenter les critères de comparaison des sites et recueillir l'avis des membres du GT sur ces critères
	27 avril 2009	<ul style="list-style-type: none"> échanger sur l'analyse multicritères présenter les estimations financières des scénarii recueillir l'avis des membres du GT sur le site à proposer à la décision du COPIL de septembre

Objet	Date	Objectifs
Desserte de Montauban	6 février 2009	présenter la méthode d'étude
	1 ^{er} avril 2009	analyser la zone d'accessibilité évaluer les trafics échanger sur les programmes des infrastructures à aménager proposer des scénarii de desserte
	juin 2009	Envoi d'une note aux participants pour présenter l'identification des enjeux et l'estimation financière

Un groupe de travail « Mixité fret » et « SR-GV » (GT 2)

Objectifs	Mixité fret / voyageurs <ul style="list-style-type: none"> rappeler les spécificités des GPSO et le calendrier des études échanger sur les objectifs de la mixité entre Bordeaux et le nord de Dax : performances, débit, quels trains de fret ? envisager les différents types de mixité : complète, temporelle, occasionnelle échanger sur les conditions techniques de faisabilité : infrastructure, matériel roulant planifier le calendrier et les thématiques de travail
Invitation des membres	par courriel de RFF, cette réunion de lancement ne rassemblait que RFF et ses maîtres d'œuvre
Animation	réunion du 12 décembre 2008

Objectifs	Mixité fret / voyageurs (étude de la pertinence et la faisabilité de la mixité voyageurs / fret de la ligne nouvelle Bordeaux – Dax) <ul style="list-style-type: none"> échanger sur les enjeux et la définition de la mixité : scénarii à étudier analyser les conditions nécessaires à la mixité Mixité SR-GV (étude de la pertinence et la faisabilité de Services Régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles) <ul style="list-style-type: none"> échanger sur les enjeux de la mixité SR-GV analyser la demande potentielle selon un corpus d'hypothèses discuté en séance
Invitation des membres	par courriel de RFF
Animation	réunion du 28 janvier 2009
Remise de documents	diaporama (par courriel, post réunion) et notes sur la mixité fret et les SR-GV

Objectifs	Mixité fret / voyageurs (étude de la pertinence et la faisabilité de la mixité voyageurs / fret de la ligne nouvelle Bordeaux – Dax) <ul style="list-style-type: none"> présenter des scénarii contrastés et leurs conséquences techniques analyser les conséquences du fret sur l'environnement faire un éclairage sommaire des conséquences capacitaires des circulations fret et voyageurs Mixité SR-GV (étude de la pertinence et la faisabilité de Services Régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles) <ul style="list-style-type: none"> échanger sur les différentes solutions de matériel roulant pour l'offre SR-GV définir les services SR-GV : analyse de la demande et offre potentielle proposée identifier les fonctionnalités supplémentaires nécessaires et les localisations possibles des haltes SR-GV
Invitation des membres	par courriel de RFF
Animation	réunion du 3 mars 2009
Remise de documents	diaporama, cahier des charges de l'étude, notes techniques (par courriel, post réunion)

Objectifs	<p>Mixité fret / voyageurs (étude de la pertinence et la faisabilité de la mixité voyageurs / fret de la ligne nouvelle Bordeaux – Dax)</p> <ul style="list-style-type: none"> estimer les coûts des différents scénarii étudiés (coûts de réalisation, coûts de réservation) analyser les scénarii avec une grille multicritères échanger sur les préconisations techniques pour la suite <p>Mixité SR-GV (étude de la pertinence et la faisabilité de Services Régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles)</p> <ul style="list-style-type: none"> échanger sur les incidences des SR-GV sur les lignes nouvelles (scénarii de base) analyser les autres scénarii testés présenter l'analyse multicritères et des estimations des coûts d'infrastructures
Invitation des membres	par courriel de RFF
Animation	réunion du 7 avril 2009
Remise de documents	diaporama, cahier des charges de l'étude, notes techniques (par courriel, post réunion)
Avis demandé sur le rapport d'étude	<ul style="list-style-type: none"> envoi le 15 juillet 2009 du rapport d'étude aux membres du groupe de travail pour avis formel réception de 2 avis : la DGITM/DIT le 3 août et la SNCF le 3 octobre 2009.



► Réunions des GT 3 à 6 de juin 2009

Objectifs	<p>GT3 : Fonctionnalité et services transport</p> <ul style="list-style-type: none"> Formuler les questions nécessaires à l'approfondissement de la thématique Déterminer les études à réaliser pour répondre à ces questions Déterminer les critères pertinents pour analyser cette problématique et comparer entre plusieurs solutions <p>GT 4 (Aménagement du territoire et développement local), 5 (Environnement et développement durable) et 6 (Foncier et patrimoine)</p> <ul style="list-style-type: none"> Connaître les territoires (identifier et caractériser les enjeux, les projets, ...) Présenter la méthodologie d'analyse des enjeux environnementaux Définir les critères d'analyse et les niveaux de sensibilité
Invitation des membres	par RFF, 10 jours avant la date de la réunion, par courrier (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) avec :
Transmission préalable de documents	<ul style="list-style-type: none"> Ordre du jour Notes sur l'étude de la pertinence et la faisabilité des services régionaux à grande vitesse (SR-GV) sur lignes nouvelles sur l'étude de la pertinence et la faisabilité de la mixité fret de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax sur la desserte de l'agglomération de Mont-de-Marsan, de Dax, de Bayonne, de Montauban, d'Agen (suivant la commission concernée)
Animation	<p>13 réunions (sur 14) entre le 22 et le 30 juin 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 pour la thématique « Fonctionnalités et services transports » (GT3) 4 pour la thématique « Aménagement du territoire et développement local » (GT4) 4 pour la thématique « Environnement et développement durable » (GT5) 2 pour la thématique « Foncier et patrimoine » (GT6), car en l'absence de validation du périmètre d'études dans les Pyrénées-Atlantiques, le groupe GT6b (Pays basque) n'a pas été réuni
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) : cartes des périmètres d'études, notes et diaporama projeté
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Participation	suivant les réunions, 32 à 58% des organismes invités étaient représentés ; le nombre de réunions, la variété des thématiques et le périmètre des groupes chevauchant les limites départementales semblent générer des difficultés pour permettre la présence de certains services, principalement ceux dont la compétence est régionale.
Remarques	Sollicitation après la réunion Une note pour appel à contributions a été adressée en juillet aux participants des GT 4, 5 et 6, sollicitant des remarques sur la grille d'analyse multicritères et la mise à disposition de données pour la connaissance des territoires.

► Réunions des GT 3 à 6 de sept. 2009

Objectifs	<p>GT3 : Fonctionnalité et services transport</p> <ul style="list-style-type: none"> Préciser les évolutions du dispositif de concertation et d'études Exposer l'état actuel du trafic et de la capacité sur les lignes existantes, les perspectives avec les GPSO Présenter la méthodologie des études de trafic et de capacité Exposer l'état des fonctionnalités : fonctionnalités actées, état et précision sur les fonctionnalités à étudier Présenter la méthodologie des études fonctionnelles et qualification des fonctionnalités à étudier <p>GT 4, (Aménagement du territoire et développement local), 5 (Environnement et développement durable) et 6 (Foncier et patrimoine)</p> <ul style="list-style-type: none"> Préciser les évolutions du dispositif de concertation et d'études Présenter les cartes d'état des lieux des enjeux environnementaux et recueillir des informations complémentaires pour la connaissance des territoires Présenter la grille d'analyse multicritères dans sa version consolidée après analyse des contributions
Invitation des membres	par courriel de RFF, nominativement, 8 jours avant la date de la réunion (une importante opération de relance téléphonique a été conduite fin août-début septembre pour identifier tous les participants au sein de chaque organisme invité) envoi d'un message électronique de relance le vendredi précédant la semaine de GT
Transmission préalable de documents	<p>par RFF, en plusieurs envois avant la date de la réunion, par courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme électronique (lot 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordre du jour Relevé des conclusions de la réunion précédente Notes communes à tous les groupes <ul style="list-style-type: none"> sur le collège des acteurs locaux et garants de la concertation sur les réponses de RFF aux demandes et contributions des participants des groupes de travail – juin 2009 Notes pour les GT 3 <ul style="list-style-type: none"> sur la méthodologie des études fonctionnelles sur la méthodologie des études de trafic et d'exploitation sur l'état et perspectives du trafic sur les lignes existantes Notes pour les GT 4, 5 et 6 <ul style="list-style-type: none"> sur la méthodologie des études environnementales sur la consolidation de la grille d'analyse multicritères des enjeux environnementaux
Animation	<p>13 réunions (sur 14) entre le 12 et le 16 septembre 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 pour la thématique « Fonctionnalités et services transports » (GT3) 4 pour la thématique « Aménagement du territoire et développement local » (GT4) 4 pour la thématique « Environnement et développement durable » (GT5) 2 pour la thématique « Foncier et patrimoine » (GT6), seul le groupe GT6b (Pays basque) n'a pas été réuni en attente de la validation du périmètre d'études.
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) : cartes de l'état des lieux des enjeux environnementaux, notes et diaporama projeté en séance : memento de la concertation (support papier)

Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Participation	suivant les réunions, 28 à 62% des organismes invités étaient représentés, taux globalement similaire à celui des réunions précédentes le nombre important de réunions semble expliquer l'absence de certains invités (services de l'Etat, conseils régionaux), limitant leur participation à une seule réunion par thématique

► Réunions des GT 3 à 6 d'octobre 2009

Objectifs	<p>GT3 : Fonctionnalité et services transport</p> <ul style="list-style-type: none"> Répondre aux questions et exposer les suites données aux demandes (fret grande vitesse, potentialités de marché, fonctionnalités de rang 2, performances et capacité du Y basque et du réseau classique espagnol) Recueillir <ul style="list-style-type: none"> leurs « avis » sur les cinq familles d'hypothèses leurs attentes et/ou questions à étudier en matière de desserte leurs remarques sur la comparaison des options du tronçon commun Exposer une première analyse de l'étude CITEC par RFF <p>GT 4 (Aménagement du territoire et développement local), 5 (Environnement et développement durable) et 6 (Foncier et patrimoine)</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter les cartes d'état des lieux des enjeux environnementaux (bruts et hiérarchisés) et la grille d'analyse multicritères dans sa version consolidée après avis des commissions consultatives
Invitation des membres	par courriel de RFF, nominativement, 8 jours avant la date de la réunion une opération de relance téléphonique a été conduite auprès des membres du GT6b
Transmission préalable de documents	par RFF, 8 jours avant la date de la réunion, pour courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme électronique (lot 2) <ul style="list-style-type: none"> Ordre du jour Relevé des conclusions de la réunion précédente Note sur les familles d'hypothèses pour les GT 3
Animation	14 réunions (sur 14) entre le 12 au 16 octobre 2009 <ul style="list-style-type: none"> 3 pour la thématique « Fonctionnalités et services transports » (GT3) 4 pour la thématique « Aménagement du territoire et développement local » (GT4) 4 pour la thématique « Environnement et développement durable » (GT5) 3 pour la thématique « Foncier et patrimoine » (GT6) ; le groupe GT6b (Pays basque) a été réuni pour la première fois, l'ordre du jour a été complété des propos préliminaires sur le dispositif de concertation et d'études, et sur l'approche foncière des GPSO.
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) : cartes de l'état des lieux des enjeux environnementaux, notes et diaporama projeté en séance du GT6b : memento de la concertation (support papier)

Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Participation	suivant les réunions, 20 à 56% des organismes invités étaient représentés, taux légèrement plus faible que celui des réunions précédentes la participation de certains invités à une seule réunion par thématique se confirme
Remarques	Sollicitation après la réunion RFF a demandé aux acteurs participant aux GT3 de bien vouloir faire des remarques sur les hypothèses envisagées pour les études de trafic et de capacité. RFF a également demandé que tout projet d'aménagement susceptible de faire évoluer ces hypothèses soit porté à sa connaissance.

► Réunions des GT 3 à 6 de novembre 2009

Objectifs	<p>GT3 : Fonctionnalité et services transport</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter l'état d'avancement des études et de la concertation sur la desserte d'Agen sur le choix d'une option du tronçon commun sur le raccordement Sud-Sud Présenter les esquisses de fuseaux potentiels et l'état de compatibilité de ces fuseaux avec les fonctionnalités arrêtées lors du dernier COPIL Recueillir leurs remarques sur l'analyse fonctionnelle présentée Présenter le complexe Hendaye – Irun par le GEIE Vitoria Dax <p>GT 4(Aménagement du territoire et développement local), 5 (Environnement et développement durable) et 6 (Foncier et patrimoine)</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter la méthode de définition et de comparaison des esquisses de fuseaux potentiels Présenter et recueillir les remarques sur les esquisses de fuseaux potentiels représentées sur les cartes d'enjeux environnementaux Présenter succinctement l'état de compatibilité de ces fuseaux avec les fonctionnalités arrêtées lors du dernier COPIL
Invitation des membres	par courriel de RFF, nominativement, 8 jours avant la date de la réunion
Transmission préalable de documents	par RFF, 5 jours avant la date de la réunion, pour courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme électronique (lot 2) Ordre du jour Relevé des conclusions de la réunion précédente



Animation	<p>9 réunions* entre le 16 au 20 novembre 2009</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 pour la thématique « Fonctionnalités et services transports », les groupes 3a et 3b étant réunis simultanément 4 pour la thématique « Aménagement du territoire et développement local » et pour la thématique « Environnement et développement durable », les groupes 4 et 5 (a, b, c, d) étant réunis simultanément 3 pour la thématique « Foncier et patrimoine » (GT6) <p>* arrivant au terme de cette étape 1, considérant la similitude des objectifs et des cartes présentées en GT 4 et 5, doublée d'une participation très proche en termes d'organismes représentés, RFF a décidé de regrouper les thématiques 4 et 5 pour cette occasion. De même, pour les GT3a et 3b où les objectifs et les contenus ne justifiaient pas de faire deux séances distinctes.</p> <p>Animation de 4 réunions d'information des élus : voir chapitre « Concertation de proximité »</p>
Remise de documents	<p>en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) : esquisses de fuseaux potentiels représentées sur les cartes d'enjeu environnementaux</p>
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	<p>cartes des esquisses de fuseaux potentiels (en 4 planches), diaporamas, relevés de conclusions validés</p>
Participation	<p>suivant les réunions, 25 à 54% des organismes invités étaient représentés, taux légèrement meilleur que la session d'octobre.</p>

► Réunion d'un GT 6 en décembre 2009

Objectifs	<p>GT6c (départements 47/82/31)</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter et recueillir les remarques sur les variantes de fuseaux représentées sur les cartes d'enjeu environnementaux
Invitation des membres	<p>par courriel de RFF, nominativement, 8 jours avant la date de la réunion</p>
Transmission préalable de documents	<p>ordre du jour transmis par RFF, 5 jours avant la date de la réunion via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet</p>
Animation	<ul style="list-style-type: none"> 2 réunions, le 1^{er} et le 17 décembre 2009
Remise de documents	<p>via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet : variantes de fuseaux représentées sur les cartes d'enjeu environnementaux</p>
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	<p>Relevé de conclusions validé</p>
Participation	<p>27 à 35% des organismes invités étaient représentés, sachant que la profession agricole avait été ciblée.</p>



► Une concertation de proximité permanente

RFF a proposé des réunions avec les communes et les établissements de coopération intercommunale, en amont et/ou en aval des réunions des instances de concertation prévues dans le dispositif général. Les collectivités territoriales, sauf quelques-unes au Sud de Bayonne, ont accepté de s'inscrire dans ce dispositif de concertation localisé. **Pour l'étape 1, RFF a tenu ou participé à près de 400 réunions de concertation (y compris les réunions de proximité) qui ont mobilisé au total près de 1000 participants.**

► L'enrichissement du dialogue pour finalité

La finalité de cette concertation de proximité est à la fois de favoriser l'appropriation des études par les acteurs de la concertation, d'approfondir la connaissance des territoires et de répondre aux questions locales. Avec certains acteurs, la finalité était d'accroître le niveau d'expertise sur des sujets spécifiques.

► Des objectifs adaptés à l'avancement de la concertation

Ces réunions de concertation avec les collectivités locales ont poursuivi des objectifs adaptés aux demandes des élus et en cohérence avec l'avancement général du dispositif de concertation commun aux GPSO.

jusqu'au COPIL de janvier 2010

Période	Objectifs
après les commissions consultatives du mois de juin 2009	<ul style="list-style-type: none"> présenter les cartes 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	<ul style="list-style-type: none"> échanger sur les critères d'analyse des enjeux environnementaux (grille) 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> exposer les cartes des enjeux environnementaux (sans et avec hiérarchisation des enjeux par thèmes) échanger sur les zones de moindres enjeux
entre fin octobre et mi-novembre 2009	<ul style="list-style-type: none"> suite aux souhaits des élus des commissions consultatives de la Gironde et de l'ouest du Lot-et-Garonne qu'un choix d'une option pour le tronçon commun soit effectué dès le mois de novembre exposer l'analyse environnementale et fonctionnelle des options du tronçon commun recueillir leurs remarques quant à cette analyse
pendant les groupes de travail de novembre 2009	<ul style="list-style-type: none"> à l'invitation de RFF (avec l'accord des Préfets) auprès des élus siégeant dans les commissions à participer à une réunion d'information dans la semaine du 16 au 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> suite à une demande localisée (Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne) d'étude de variantes du fuseau, 3 réunions de travail avec la DDEA expliquer les spécificités environnementales et fonctionnelles de ces variantes et les résultats de l'analyse comparative recueillir les remarques sur cette analyse comparative

après le COPIL de janvier 2010

février/mars 2010	<ul style="list-style-type: none"> A la demande d'élus, RFF a assuré des présentations du fuseau retenu devant les conseils municipaux (Begaar, Lesgor) ou communautaires (Com. de communes de Roquefort)
mars/avril 2010	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

Dans le cadre de cette concertation de proximité, RFF a conduit des réunions d'échanges et de débats avec les **services de l'Etat, la SNCF, les organisations socioprofessionnelles** (agricole, viticole, forestière...), **les associations de protection de l'environnement...** RFF a également sollicité les services de l'Etat et des collectivités dans le cadre d'entretiens nécessaires à la réalisation des études.

Après le COPIL de janvier 2010, RFF a conduit des réunions avec les organisations viticoles girondines pour échanger sur le fuseau choisi. En Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, RFF a également rencontré les **associations de riverains** et les organisations professionnelles, dans le cadre de la poursuite de la concertation et des études, en vue d'une nouvelle proposition de fuseau en avril 2010.

La concertation de proximité a eu pour objectif de répondre au plus près et au plus vite aux préoccupations des élus, des organisations socioprofessionnelles et des associations.

► **Les rencontres individuelles avec les services de l'Etat et la SNCF**

En complément des réunions des groupes de travail sur les fonctionnalités et sur les enjeux environnementaux, RFF s'est attaché à rencontrer régulièrement les services de l'Etat, tant au niveau régional, qu'au niveau central :

- en juillet 2009, avec la DREAL Midi-Pyrénées et en Aquitaine, la DRE, la DIREN et la DRIRE, pour organiser les modalités d'échanges et de travail collaboratif
- en juillet 2009, avec la DIREN Aquitaine pour échanger sur la méthodologie et les cahiers des charges des inventaires écologiques
- en septembre 2009, avec la DREAL Midi-Pyrénées pour échanger sur la méthodologie et les cahiers des charges des inventaires écologiques
- en novembre 2009 avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, pour échanger sur le point d'avancement des études et une réflexion prospective sur la méthodologie
- en novembre 2009 avec la DIREN Aquitaine, la DRE Aquitaine et la DDE de la Gironde pour présenter les esquisses de fuseaux potentiels et leur comparaison
- en décembre 2009 avec la DREAL Midi-Pyrénées pour présenter les esquisses de fuseaux potentiels et leur comparaison
- en janvier, mars et avril 2010 avec la DREAL Midi-Pyrénées, DDT du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne pour exposer de nouvelles variantes étudiées par RFF.

D'autres réunions ont également eu lieu avec les services départementaux de l'Etat, notamment de l'équipement et de l'agriculture, ainsi qu'avec les services techniques des Conseils Généraux et des communautés d'agglomération, pour dresser un état d'avancement des études, pour aborder des enjeux spécifiques et localisés et pour recueillir leurs remarques sur les études en cours.

A partir de mai 2009, RFF a également organisé avec la SNCF (direction de la stratégie ou direction Gares et Connexions) des rencontres périodiques (mai, juillet, septembre, novembre, décembre). L'objet de ces rencontres a été par ordre chronologique :

- l'avis de la SNCF sur les études de fonctionnalités (dessertes des agglomérations et mixités),
- les modalités de travail sur les gares.

► **Le collège des acteurs locaux**

► **Réunion d'octobre 2009**

Objectifs	Présenter et valider la charte de la concertation
Invitation des membres	par courrier du Préfet coordonnateur, 1 mois avant la date de la réunion, avec : <ul style="list-style-type: none"> Ordre du jour Projet de charte Liste des membres du collège des acteurs locaux Notes
Transmission préalable de documents	<ul style="list-style-type: none"> « la concertation au centre des études » : sur le collège des acteurs locaux et garants de la concertation sur les réponses de RFF aux demandes et contributions des participants des groupes de travail – juin 2009 Mémento de la concertation Lettre n°1 des GPSO
Animation	réunion du 23 octobre 2009
Remise de documents	pas de remise de documents en séance, un envoi complet sera réalisé préalablement à la prochaine réunion
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	liste des membres, diaporama, charte validée (15 jours après la réunion) les notes transmises étaient déjà sur le site
Participation	71% des organismes invités étaient représentés

► **Réunion de décembre 2009**

Objectifs	Présenter et valider le bilan de la concertation
Invitation des membres	par courrier du Préfet coordonnateur, 1 mois avant la date de la réunion, avec : <ul style="list-style-type: none"> Ordre du jour Projet de bilan (établi au 14 décembre et transmis par voie électronique à cette date)
Transmission préalable de documents	<ul style="list-style-type: none"> Comptes-rendus de la mission des garants de la concertation
Animation	réunion du 18 décembre 2010
Remise de documents	pas de remise de documents en séance
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	comptes-rendus de la mission des garants de la concertation, synthèse des avis et des propositions du CAL
Participation	82% des organismes invités étaient représentés

► Réunion de mai 2010

Objectifs	Présenter le bilan de la concertation de janvier à mai 2010, présentation du programme des études et de la concertation de l'étape 2 et recueil des avis sur les listes des membres des GT, propositions d'évolution de la charte
Invitation des membres	par courrier du Préfet coordonnateur, 1 mois avant la date de la réunion, avec :
Transmission préalable de documents	<ul style="list-style-type: none"> Envoi 8 jours avant du programme de l'étape 2, des listes proposées des membres des GT et de la charte modifiée
Animation	réunion du 11 mai 2010
Remise de documents	pas de remise de documents en séance
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Synthèse des échanges et des avis du CAL.
Participation	60% des organismes invités étaient représentés

Le collège des acteurs locaux, chargé d'assurer la cohérence de la démarche de concertation sur l'ensemble des territoires, ont permis avant les différents COPIL de faire un point global avec le Préfet coordonnateur des GPSO. Chacune des cinq familles définies par le Grenelle de l'environnement a pu ainsi s'exprimer individuellement.

Ces réunions ont ainsi fait évoluer le dispositif de concertation (modalités, participation des acteurs et du public...) de l'étape 2.

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

Initiée par RFF suite aux questions posées par les acteurs du territoire lors des groupes de travail sur le développement local, une journée de réflexion et d'échanges a été ouverte à l'ensemble des acteurs du territoire participant à la concertation. Elle s'est appuyée sur l'étude des dynamiques urbaines et territoriales que RFF avait faite réaliser par les agences d'urbanisme. Cette journée-débat a eu lieu le 23 novembre 2009 à Mont-de-Marsan, elle a rassemblé près de 120 acteurs des territoires impliqués dans la concertation des GPSO.

Elle a permis d'engager la réflexion sur les effets des GPSO sur les territoires (attractivité, accessibilité, développement économique, rayonnement culturel...), sur les mobilités des populations. Les débats ont porté également sur les gares dites 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.



Les experts présents à la tribune ont animé cette réflexion et donné aux acteurs des outils précieux en livrant les conclusions de leurs études, qu'elles concernent les dynamiques urbaines, les dessertes des territoires ou les transports ferroviaires européens.

Les participants ont été directement interpellés sur la nécessité d'intégrer dès à présent les opportunités apportées par les GPSO pour leurs projets de territoire et leurs perspectives de développement. Ils ont pu prendre conscience également 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. Si quelques associations ont clairement émis ou confirmé des réserves à l'égard des projets, l'assemblée a salué l'initiative de RFF pour cette journée d'échanges.

► Deux visites organisées de la LGV Est-européenne

Au terme de la concertation de l'étape 1, RFF a proposé aux élus des communes concernées par le fuseau de 1000 mètres de participer à la visite d'une section de LGV Est européenne, mise en service en 2007.

Egalement en perspective de la conduite de la concertation de l'étape 2, ces visites organisées portaient deux objectifs :

- permettre aux élus d'appréhender l'insertion d'une telle infrastructure dans un territoire, en présentant de manière concrète des équipements et des aménagements récents ;

- permettre un échange avec des élus champenois afin de bénéficier de leur retour d'expérience.

Une première visite a été organisée les 18 et 19 mai 2010, à l'invitation des 127 collectivités de Gironde, Landes et Lot-et-Garonne concernées (communes, EPCI, Conseils Généraux, Conseil Régional).

60 personnes représentant 58 collectivités des départements des Landes, Gironde et Lot-et-Garonne ont participé à ce voyage.



Une seconde visite a été organisée les 29 et 30 juin 2010, à l'invitation des 44 collectivités du Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne (communes, EPCI, Conseils Généraux, Conseil Régional).

35 personnes représentant 24 collectivités du Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne ont participé à ce voyage.

N'ayant pu participer à la précédente visite, 6 collectivités des Landes et une collectivité de Gironde étaient également représentées lors de cette seconde visite.

Une troisième visite sera organisée en 2011 sur la LGV Rhin-Rhône pour montrer les conditions et l'impact de la réalisation de grands ouvrages d'art (tunnel et viaduc). Cette visite sera destinée aux élus dont les territoires sont concernés par ce type d'ouvrages (Pyrénées-Atlantiques, Tarn-et-Garonne ou Lot-et-Garonne).

→ L'information et la participation du public

La communication a été développée au service de la concertation et de l'information du public.

► Les outils d'information et de participation du public

Le plan de communication établi par RFF a été présenté et validé par le COPIL d'avril 2009. Il a fait l'objet d'une présentation, le 9 juillet 2009, auprès d'une instance opérationnelle, à l'image d'un groupe de travail : « le cercle des communicants » regroupant les responsables de la communication œuvrant dans les institutions siégeant au comité de pilotage. Ces acteurs sont informés de l'avancement du plan de communication et la réalisation des outils et actions prévues.

Dès le début de la concertation, des outils variés d'information et de participation du public, comme une plaquette, un site internet puis des lettres d'information, ont été réalisés.

► Une plaquette de présentation des GPSO

En janvier 2009, une plaquette de huit pages a été réalisée afin de présenter les GPSO et l'organisation de la concertation. Cette plaquette a été diffusée aux acteurs institutionnels et remise aux participants à la concertation. Elle est à la disposition du public sur le site internet des GPSO ou sur simple demande.



► Le site Internet

Un site internet dédié aux projets a été ouvert en avril 2009 (www.gpso.fr). Il comporte de nombreuses rubriques d'information et la possibilité pour le public de poser des questions ou de donner un avis.

Ce site permet également de télécharger des documents tels que :

- les présentations faites par RFF lors de réunions de concertation, les notes élaborées dans ce cadre ainsi que les relevés de conclusions,
- les documents d'information,
- la Charte de la concertation territoriale,
- les cartes, évoluant à chaque temps fort des études et de la concertation, qui ont conduit à la définition d'un fuseau de 1000 mètres.
- les documents d'information,
- la charte de la concertation territoriale,
- les cartes, évoluant à chaque temps fort des études et de la concertation, qui ont conduit à la définition d'un fuseau de 1000 mètres.



Une rubrique « Foire aux questions », destinée au public a été ouverte en novembre 2009, répondant de manière globale aux nombreuses questions posées. Le nom du site a fait l'objet d'une communication spécifique sous la forme d'encarts presse lors de la parution de la première lettre des GPSO ; il est repris sur tous les supports.



Depuis la mise en service du site en avril 2009 et jusqu'au 15 octobre 2010, les chiffres de fréquentation étaient les suivants : **plus de 175 000 visites** (accès), plus de 1 300 000 pages consultées, plus de 400 avis et questions posées.

En novembre 2009, une vidéo détaillant la démarche de « passage » des périmètres d'études au fuseau de 500 mètres a été mise en ligne. Des fiches pédagogiques sont progressivement réalisées et mises en ligne.



► La Lettre d'information des GPSO

La Lettre d'information des GPSO (format 4 pages de type tabloïd) s'adresse à l'ensemble des habitants des périmètres d'études, elle rappelle les projets et présente l'avancement des études et de la concertation. Chaque parution fait l'objet d'une communication sous forme d'achats d'espaces dans la presse quotidienne régionale, afin que le public en soit informé.

- Le premier numéro a été édité à 640 000 exemplaires, diffusé en septembre 2009 dans les boîtes aux lettres des habitants et déposé dans les mairies des communes concernées et les sièges des EPCI : communautés de communes, communautés d'agglomérations, conseils généraux, conseils régionaux.
- Dans un souci de communication « durable », il a été décidé, pour la Lettre n°2, publiée en novembre 2009, de poursuivre les dépôts en mairies et dans les EPCI mais d'inciter les habitants à s'abonner par l'intermédiaire d'un formulaire mis à disposition dans le premier numéro (système libre réponse).
- Le troisième numéro, édité à 640 000 exemplaires et diffusé en janvier 2010, a eu pour objectif de présenter les décisions du COPIL du 11 janvier 2010 et la carte du fuseau de 1000 mètres, sauf en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne où la concertation et les études se poursuivent.

Un questionnaire sur les outils de communication existants (site internet, lettre et Flash Infos) a également été joint dans ce numéro, il a recueilli 450 réponses au 15 mars 2010.

- Le troisième numéro, édité à 640 000 exemplaires et diffusé en janvier 2010, a eu pour objectif de présenter les décisions du COPIL du 11 janvier 2010 et la carte du fuseau de 1000 mètres, sauf en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne où la concertation et les études se poursuivent.

Un questionnaire sur les outils de communication existants (site internet, lettre et Flash Infos) a également été joint dans ce numéro, il a recueilli 450 réponses au 15 mars 2010.



- Le quatrième numéro, diffusé en avril 2010 à 340 000 exemplaires, présentait les variantes de fuseaux à l'étude en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, ainsi que la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye.
- Le cinquième numéro, diffusé à 285 000 exemplaires en juin 2010, présentait le fuseau retenu par le comité de pilotage du 31 mai 2010 détaillant les secteurs où des études complémentaires avaient été conduites depuis janvier. Ce numéro expliquait la méthode qui permettra de passer du fuseau au tracé proposé à la décision du ministre.

Le sixième numéro, diffusé à 285 000 exemplaires en septembre 2010, présentait les grandes lignes de l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 et le démarrage de la consultation du public.

Au 15 octobre, plus de 2500 demandes d'abonnement ont été reçues.

► **Une lettre mensuelle d'actualité (Flash infos)**

Adressée par voie électronique aux acteurs participant à la concertation et à toutes personnes intéressées par l'élaboration des GPSO (abonnés à la Lettre d'informations), RFF a conçu une lettre d'actualités dont la parution est à minima mensuelle. Cette lettre vise à relater les événements récents et marquants de la concertation et des études. Elle permet également d'annoncer ou de préciser les étapes de concertation et d'études à venir. Le premier numéro de cette newsletter a été adressé aux acteurs en décembre 2009. Par la suite, RFF a décidé d'en élargir la diffusion aux abonnés à la Lettre d'informations. La newsletter s'appelle désormais « Flash infos » et a été envoyée tous les mois.



► **La participation du public**

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

concertation avec les acteurs représentatifs a réuni au total plus de 1000 personnes dans le cadre des groupes de travail, des commissions consultatives et du collège des acteurs locaux.

Un dispositif important d'information a été mis en œuvre pour favoriser la participation du public :

- une information pluraliste avec des supports online et offline : lettres d'information, flash-infos, site internet, presse...
- une information large et « équitable » sur les 256 communes concernées du GPSO (600 000 exemplaires, PQR), comptant également sur le relais des élus locaux réunis dans le cadre de la concertation de proximité ;
- une information permanente et « riche », notamment avec un site internet relayant et donnant accès à tous les documents débattus dans le cadre de la concertation territoriale.

Un dispositif d'écoute permanent a été ouvert au public, lequel a été rappelé systématiquement sur les outils d'information. Ce dispositif a permis au public de questionner le maître d'ouvrage ou d'exprimer son avis.

Les canaux d'écoute proposés ont été volontairement multiples pour favoriser l'expression :

- par téléphone aux bureaux de RFF (Bordeaux et Toulouse),
- par courrier ou courriel,
- par l'intermédiaire du site internet (rubriques Contact, FAQ),
- par saisine des garants de la concertation,
- par la participation de RFF à des réunions publiques organisées par les élus, souvent en réponse à la sollicitation de leurs habitants.

Le public a utilisé largement les canaux d'écoute proposés par RFF, avec plus de 300 questions ou avis sur le site internet.

Les questions des habitants portaient de manière récurrente sur le calendrier du projet, et plus ou moins directement sur le moment où le tracé serait connu, sur les modalités d'acquisitions foncières et sur les mesures de protections acoustiques. RFF a produit des fiches thématiques pour répondre précisément aux questions d'ordre technique.

Ces canaux d'écoute ont été utilisés également par les opposants pour exprimer leur position en faveur de l'aménagement des lignes existantes.

Après le COPIL de janvier 2010 et jusqu'en avril 2010, RFF a participé à des réunions publiques à la demande des élus locaux (Lucbardez-et-Bargues, Uchacq-et-Parentis, Carcen-Ponson, Pontonx-sur-l'Adour, Saint-Yaguen et Saint-Paul-les-Dax et Saint-Vincent-de-Tyrosse) où les habitants ont pu questionner les élus et RFF sur les études, la méthode, la concertation et les motivations qui ont conduit au choix par le COPIL du fuseau présenté.

Forts des enseignements de l'étape 1 et suite aux remarques des garants et de la CNDP souhaitant une participation plus forte du public, RFF a choisi de renforcer cette participation mais en

considérant que la finalité de cette consultation du public, au-delà de l'information sur le projet, devait être à la hauteur de celle visée avec la concertation, c'est-à-dire de recueillir des contributions « utiles » à l'enrichissement du projet en considérant que les habitants peuvent apporter leur connaissance du territoire. La réduction du périmètre des communes concernées après le choix du fuseau de 1000 mètres (148 communes au lieu des 256 communes) s'est avérée plus propice aux objectifs de la consultation voulu par RFF.

Donc, pour concevoir son dispositif de consultation, RFF s'est fixé des principes analogues à ceux qui régissent la concertation avec les acteurs du territoire. Le dispositif de consultation du public sera à la fois continu, progressif, accessible et proche de tous les habitants du fuseau. Afin d'exploiter les contributions du public pour l'enrichissement collectif du projet, la consultation sera en phase avec l'avancement des études de l'étape 2 et également en phase avec la concertation avec les acteurs des territoires.

Cette consultation du public ne se substituera pas aux dispositions précédentes, la concertation avec les acteurs des territoires sera pérennisée et une information large, pluraliste et riche des contenus de la concertation sera maintenue. Cela permettra de privilégier un échange privilégié avec les habitants des communes concernées et de recueillir directement leurs avis.

Les modalités d'information et de participation du public seront renforcées en étape 2.

► La presse

► Les relations presse initiées par le Préfet coordonnateur

Le Préfet coordonnateur a assuré plusieurs temps d'information de la presse, notamment à l'issue des comités de pilotage du 17 septembre 2009, du 11 janvier et du 31 mai 2010.

► Les relations presse initiées par RFF

Plusieurs rencontres ont été organisées avec la presse, à l'initiative de RFF pour présenter le projet et les différentes étapes de la concertation, notamment :

- en juin 2009, pour présenter le dispositif de concertation ;
- en juillet, pour présenter le planning de GPSO et pour argumenter le choix de la desserte de Bayonne par la gare en cœur de ville ;
- en septembre, pour annoncer la finalisation du périmètre d'études au Pays Basque ;
- en octobre, pour faire le point sur les travaux de modernisation de la voie Bayonne-Hendaye ;
- en novembre, pour montrer les esquisses de fuseaux potentiels telles qu'elles ont été présentées aux élus dans la semaine du 16 au 20 novembre 2009.
- en décembre, pour prendre position sur les résultats de l'étude CITEC commanditée par les communautés de communes des Pyrénées-Atlantiques ;
- en janvier 2010, pour le lancement des investigations écologiques ;
- en avril, pour la présentation des variantes de fuseaux entre Lacourt-Saint Pierre/Montbétou et Saint Jory, ainsi que les premiers résultats de leurs comparaisons
- en mai, à l'occasion des conclusions de la médiation de Marie-Hélène Meaux sur le périmètre Sud Landes / Pays Basque, puis pour présenter les résultats du Comité Territorial de Toulouse ;
- en juin, pour présenter les conclusions du COPIL du 31 mai ;
- en juillet, dans le cadre du COPIL spécifique à la desserte du Béarn et de la Bigorre ;
- fin septembre 2010, pour accompagner l'approbation ministérielle du 27 septembre.

► Synthèse des retombées presse

Les GPSO constituent un sujet important dans les media. Il est souvent repris dans les colonnes des grands quotidiens de la presse régionale, quelques fois en couverture, parfois sous forme d'un dossier (lequel est actif sur le site internet de la rédaction), très régulièrement avec des articles détaillés.

Les GPSO ont d'abord été identifiés comme un projet général d'aménagement des territoires, les sujets concernaient alors davantage la légitimité et la justification du projet dans son ensemble.

Le débat s'est ensuite progressivement localisé en différents points des territoires desservis par le projet de lignes nouvelles ferroviaires. Les GPSO sont désormais bien identifiés comme les

lignes nouvelles qui vont relier Bordeaux à l'Espagne et à Toulouse, et ce dans tous les départements concernés.

► L'analyse quantitative des retombées presse

Entre mi-mai et mi-octobre 2010 (date des derniers articles relatifs à l'étape 1), 3422 retombées (tous sujets confondus) ont été dénombrées, pour une moyenne d'environ 6,6 retombées par jour.

Période de l'année 2009	18/05 au 10/06	10/06 au 10/07	10/07 au 10/08	11/08 au 30/09*	1/10 au 31/10	29/10 au 30/11	30/11 au 31/12
Nombre de retombées	146	168	90	151	182	166	226

Période de l'année 2010	01/01 au 31/01	28/01 au 28/02	28/02 au 31/03	31/03 au 30/04	01/05 au 02/06	03/06 au 30/06	01/07 au 31/07	01/08 au 31/08	01/09 au 04/10	04/10 au 13/10**
Nombre de retombées	517	371	457	175	295	208	100	57	175	38

*En raison de la faible activité du mois d'août, nous avons étendu la veille à la fin du mois suivant.

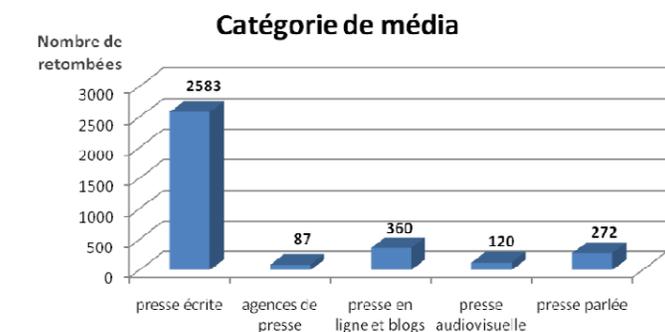
** Cette période correspond aux derniers articles concernant la décision ministérielle. Seules les retombées relatives à l'étape 1 sont comptabilisées.

► L'analyse des médias

La presse écrite totalise plus des ¾ des retombées. Si elle ne permet pas toujours de toucher massivement le public, elle offre en revanche la possibilité de livrer une information détaillée. Les 3 principaux journaux sont :

- Sud Ouest, avec 927 articles
- la Dépêche du Midi, avec 309 articles
- Journal du Pays Basque, avec 179 articles

Le cumul des passages sur les antennes locales du réseau France Bleu en Aquitaine s'élève à 195.



La répartition des retombées selon le type de média (période mai 2009 à octobre 2010)

La presse parlée grâce aux antennes locales France Bleu en Gironde, Pays Basque et Béarn, a largement relayé le sujet,

notamment au moment des manifestations contestataires et de la tenue d'instances de concertation par RFF, dans les territoires. Les radios s'intéressent avant tout aux temps forts du dossier et

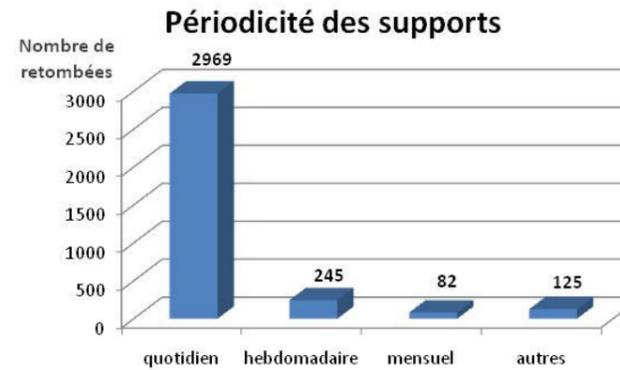
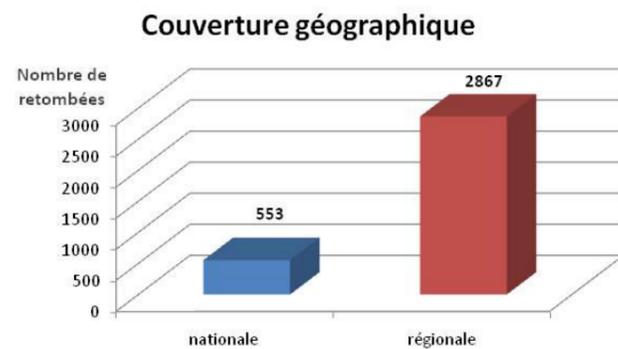
aux prises de paroles des principales figures politiques et associatives.

La presse en ligne donne à connaître les opinions des acteurs locaux et des associations, à travers leurs blogs. Elle s'avère être aussi un média alternatif, comme EITB, la radio-télévision basque qui totalise 58 retombées sur son site depuis le lancement du projet, ou AQUI qui en compte 30.

La télévision s'intéresse aux événements majeurs « visuels » : manifestations ou rencontres d'hommes politiques de premier plan. Elle a aussi consacré des reportages au niveau national à des lieux spécifiques (hameau de Gourby, Pompignan...) de la complexité du dossier, afin d'en présenter les enjeux. C'est France 3 Aquitaine qui s'est le plus intéressé au dossier avec 54 reportages, contre 16 pour son homologue de Midi-Pyrénées. Les JT de TF1 ont abordé GPSO à 5 reprises.

Le niveau de couverture média des GPSO

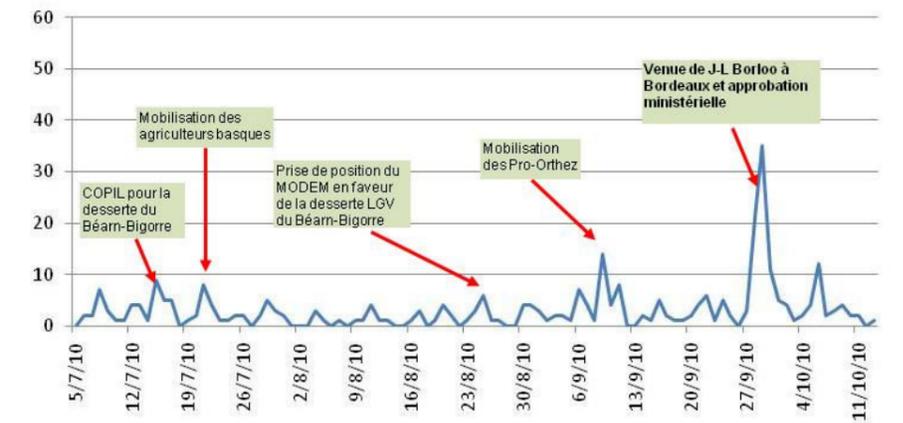
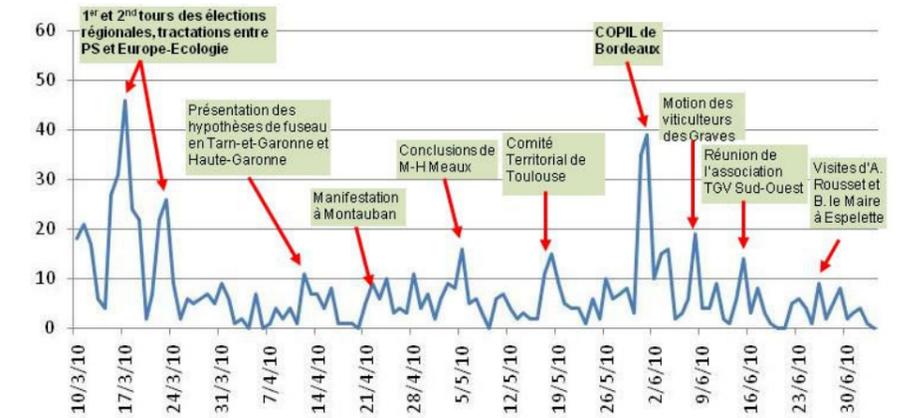
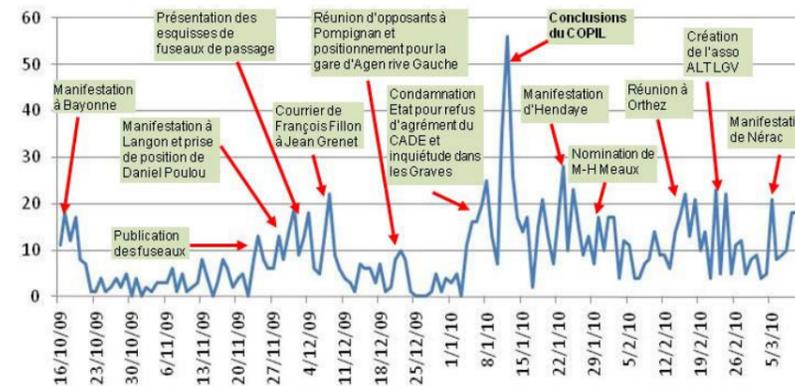
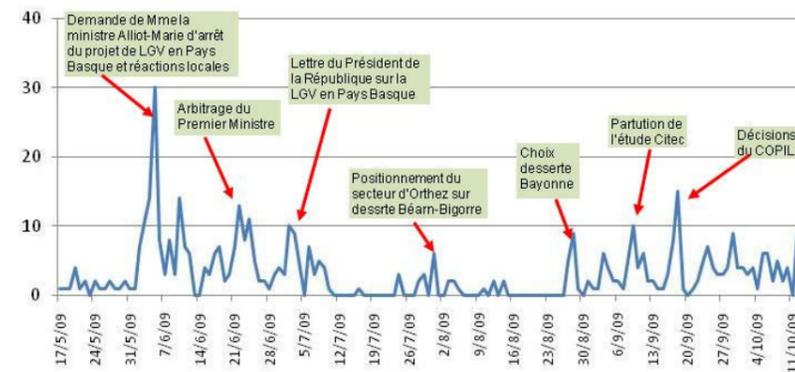
Les GPSO sont avant tout un sujet régional. Cependant, certains épisodes ont porté les sujets au niveau national (positionnement de Mme la ministre Alliot-Marie, manifestations contestataires, COPIL, approbation ministérielle) mais les intérêts défendus, comme les protagonistes, sont surtout locaux. Les médias à parution ou réactivité quotidienne dominent largement. Ils rassemblent 2969 retombées contre seulement 245 pour les hebdomadaires. Les news hebdo se sont assez peu emparés du sujet, même si l'Express par exemple a consacré un long dossier au projet. Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment et la Vie du Rail mentionnent aussi régulièrement GPSO mais y ont consacré peu de dossiers approfondis.



La répartition des retombées selon la couverture et la périodicité des médias (période mai 2009 à octobre 2010)

L'intensité médiatique des GPSO

L'analyse chronologique du nombre de retombées presse par jour permet de retrouver les temps forts de l'actualité des GPSO.



La distribution chronologique des retombées quotidiennes

Les GPSO constituent un sujet important dans les médias. Celui-ci est souvent repris dans les colonnes des grands quotidiens de la presse régionale.

3. LES SUJETS DE LA CONCERTATION

La concertation a eu pour objectif d'aider au choix d'une proposition, par le COPIL, puis d'une approbation par le ministre, d'un fuseau de 1000 mètres de large environ et d'un programme fonctionnel associé.

L'organisation et les sujets de la concertation ont été concentrés sur cet objectif. Cette étape de concertation ne devait pas être l'occasion de « refaire » le débat public en réouvrant le débat sur les décisions prises. Certains acteurs de la concertation (en particulier ceux qui restaient opposés à la réalisation des lignes nouvelles) auraient néanmoins souhaité que certains sujets, comme la pertinence des lignes nouvelles, leurs conditions de financement ou les perspectives de trafic soient traités dans cette étape de la concertation. Certains de ces sujets seront effectivement abordés lors de la suite des études et de la concertation (en particulier ceux relatifs aux trafics, aux dessertes et à l'évaluation socio-économique des projets). A noter que la finalité de ces étapes d'études et de concertation est de soumettre à enquête d'utilité publique ces projets de lignes nouvelles selon le calendrier retenu.

Afin de réussir la concertation de l'étape 1, RFF a choisi d'instaurer :

- un temps de partage de la connaissance et d'une culture commune avec les participants, véritable pré-requis de toute démarche de concertation,
- une progressivité des sujets soumis à la concertation, dans le temps et sur le plan pédagogique.

RFF s'est attaché à permettre aux acteurs participant à la concertation d'appréhender dans l'ordre :

- la méthode, son caractère innovant et son organisation,
- les méthodologies d'études environnementales et fonctionnelles,
- l'état des lieux des connaissances,
- et enfin les résultats des études environnementales et fonctionnelles.

Au-delà des échanges de méthode et des réflexions sur les multiples fonctionnalités des GPSO, la recherche des fuseaux potentiels a constitué le sujet majeur des échanges dans les instances de concertation et au cours des réunions de concertation de proximité.

L'organisation et les sujets de la concertation ont été concentrés sur l'objectif d'aider au choix d'un fuseau de 1000 mètres de large environ et d'un programme fonctionnel associé.

→ Sur les GPSO en général

Les sujets tels que le dispositif de concertation, les méthodologies d'études, l'opportunité ou les performances des GPSO ont été principalement abordés lors des premières instances de concertation.

▷ Le dispositif de concertation

► Le processus d'élaboration des GPSO

Le processus de concertation et d'études a recueilli majoritairement un accord de principe. La volonté du maître d'ouvrage de mettre en place un processus continu de concertation et d'études (où les études alimentent les échanges et inversement) n'a pas toujours fait l'objet d'un consensus. Un tel processus est vu par certains interlocuteurs comme incompatible avec le temps nécessaire au mûrissement des avis, au partage de l'information au sein des organismes ou à la nécessaire disponibilité et réactivité pour participer pleinement à ce dispositif. Pour d'autres au contraire, la dynamique induite par un tel processus est adaptée à la mobilisation des énergies et réflexions, jugeant que le temps depuis les conclusions des débats publics a été suffisamment long.

► Le rôle des acteurs participant à la concertation

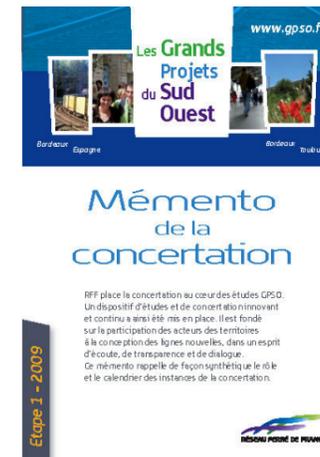
Les participants aux instances de concertation (commissions consultatives ou groupes de travail) se sont montrés très soucieux du rôle qui leur était dévolu dans le dispositif et de l'adéquation avec les prérogatives confiées par l'organisme ou l'institution qu'il représentait. Une certaine prudence était de mise quant à l'interprétation de leur avis. Même si majoritairement les élus ou les membres des groupes de travail ont salué la méthode, certains ont exprimé des réserves, précisant clairement que le fait d'agréer cette méthode ne valait pas caution des projets, qu'ils réfutent pour diverses raisons. D'autres ont sollicité un délai de réflexion ou des informations supplémentaires pour se positionner.

► Le fonctionnement des instances de concertation

Au cours des premières réunions des commissions consultatives ou des groupes de travail, des demandes ou suggestions sur leur fonctionnement ont été émises par les participants :

- la possibilité d'intégrer d'autres membres dans les ateliers ou encore de participer à plusieurs ateliers. A la demande des associations, et après accord du préfet coordonnateur, RFF a inclus dans ces groupes de travail celles ayant contribué dans le cadre des débats publics.
- Les demandes de transversalité entre les groupes ont été prises en compte :
 - par la mise à disposition via le site www.gpso.fr des documents et des relevés de conclusions propres à chaque groupe ;

- par la production d'un document commun à tous les groupes rassemblant les réponses de RFF aux questions et contributions des participants ;
- par la tenue en commun des dernières sessions des GT 4 et 5.
- la demande de transmission d'un procès-verbal relatant les propos in extenso. RFF n'avait pas la possibilité dans le calendrier retenu de répondre à cette demande, mais a respecté la transmission des relevés de conclusions, telle que prévue dans le projet de charte de la concertation. Toutefois, RFF s'est attaché à retranscrire les propos de manière plus précise, sans nuire à la nécessité de synthétiser les échanges.
- autant que possible, la mise à disposition préalable des documents, utiles à un dialogue constructif en réunion, a été assurée par RFF auprès des participants.
- la clarification des instances, de leur rôle et de leurs objectifs respectifs et chronologiques. Pour satisfaire cette demande, RFF a produit et diffusé un mémento de la concertation.



► La conduite d'une concertation de proximité

La proposition de RFF de poursuivre les débats et les échanges dans le cadre de réunions à l'échelon intercommunal ou communal a reçu un avis favorable d'une très grande majorité des territoires des GPSO. Il n'en a pas été ainsi sur les territoires au sud de Bayonne, où les élus opposés au principe d'une ligne nouvelle ne voyaient pas l'intérêt d'une telle concertation à son sujet.

► Les garants de la concertation

La nomination des garants et la mise en place du collège des acteurs locaux ont été communiquées dans toutes les instances de concertation. Le fait que la concertation dispose de deux structures indépendantes du maître d'ouvrage, en charge de veiller au bon déroulement du processus de concertation, n'a pas suscité de remarques particulières. Certains acteurs de la concertation se sont montrés plus suspicieux quant à la neutralité des garants. RFF a bien précisé que les garants de la concertation ont été désignés par RFF en concertation avec la CNDP, car celle-ci, de par la loi, ne peut les nommer.

Depuis septembre 2009, ils ont choisi d'assister à certaines réunions des instances de concertation pour assurer leur mission en toute connaissance de cause. Leurs coordonnées figurent sur les présentations faites en GT et sont disponibles sur le site internet des GPSO.

Le dispositif de concertation a fait l'objet d'observations des acteurs, pris en considération par RFF.

▷ La pertinence des GPSO

► Les objectifs des GPSO

Les objectifs des GPSO en termes de mobilité, d'ouverture, de report modal, d'aménagement du territoire ou de respect de l'environnement humain et naturel sont généralement partagés par les acteurs participant à la concertation. Ce partage est souvent conditionné par des engagements de desserte ou de mesures compensatoires.

► L'opportunité des GPSO

Même si certains acteurs reconnaissent la finalité et l'intérêt d'un développement du transport ferroviaire, tels que décrits au travers des objectifs des GPSO, ils contestent vivement les modalités définies à l'issue des débats publics pour les atteindre. Ils remettent en cause l'opportunité de la création de lignes nouvelles et privilégient l'aménagement des lignes existantes pour réduire l'impact d'une nouvelle infrastructure sur l'environnement naturel et humain. D'après leur interprétation des données et des hypothèses de trafic, ils considèrent que les flux de marchandises et de voyageurs peuvent circuler sur des lignes existantes améliorées sans les saturer à moyen, voire long termes. Plus encore, quelques acteurs réfutent l'opportunité des circulations à grande vitesse, ce qui constitue un motif de contestation « idéologique » plus profond. Au cours des échanges en réunion, les partisans des GPSO et RFF ont écouté les motifs de contestation mais n'ont pas souhaité revenir sur l'opportunité des GPSO, dont ils rappellent qu'elle a été actée à l'issue des débats publics et qu'elle sera à nouveau soumise à l'approbation du public au cours de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. RFF a rappelé que la démonstration de l'utilité des GPSO repose sur des études dont la précision requiert de passer par différents stades : choix d'un fuseau, choix d'un tracé, hypothèses de trafics, évaluation du coût du projet en regard des services apportés et de l'absence de réalisation du projet de lignes nouvelles.

► Le développement durable

La conception des GPSO a été inscrite sous l'égide du développement durable, dès la phase des études, à travers les axes suivants :

- le dialogue et la concertation avec l'ensemble des acteurs,
- l'accessibilité et le développement des territoires,
- la connaissance et la préservation des ressources et des milieux naturels,
- l'éco-conception et l'éco-construction de l'infrastructure,
- une approche du coût complet (construction + possession).

S'agissant pour RFF d'un projet pilote dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du Grenelle de l'environnement, cette démarche a été présentée lors des premières réunions des

groupes de travail. Elle a été globalement partagée par les membres de ces groupes.

Ils constituent le socle d'une démarche permanente, innovante et volontariste, de dialogue et de progressivité. Elle se poursuivra et sera développée en étape 2.

► Le coût et le financement des GPSO

Les discussions en cours sur le financement de la ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux ont induit un amalgame avec le financement des GPSO. Le coût et le financement des GPSO ont suscité des questions, de la part de certains élus et particulièrement des acteurs défavorables au projet. Seules les clés de répartition du financement des études des GPSO ont été exposées à ce stade des projets et de la concertation. Le coût des fuseaux a été, quant à lui, évalué au terme de l'étape 1. Le coût du projet sera précisé au terme de l'étape 2.

▷ Les performances des GPSO

► L'état et les perspectives du trafic sur les lignes existantes

Afin d'alimenter la réflexion sur les fonctionnalités des lignes nouvelles et des lignes existantes et en réponse à quelques questions des acteurs de la concertation, RFF a présenté une description succincte de l'état du trafic ferroviaire circulant actuellement sur les lignes du grand Sud-ouest, abordant :

- une description sommaire du réseau ferroviaire ;
- les déplacements de voyageurs ainsi que la part du ferroviaire par rapport à la concurrence avec le mode routier et le mode aérien ;
- le transport de marchandises et la part modale du fret ferroviaire par rapport notamment au transport de marchandises par les poids lourds ;
- l'utilisation actuelle du réseau ferroviaire par les différents types de trains (fret et voyageurs), les performances qu'il offre, et son état de saturation éventuelle. La description a été

complétée d'un propos sur les perspectives offertes par les GPSO en terme de desserte et de performances. Les participants des groupes de travail ont porté un intérêt à ces éléments de connaissance fondamentale.

Les 21 engagements des GPSO en matière de développement durable ont été présentés en novembre 2009, au travers de la Lettre d'information n°2.

► Les performances des services de transport à grande vitesse et les schémas de dessertes possibles (voyageurs / fret)

RFF a souhaité approfondir la réflexion sur les schémas de dessertes possibles, afin que soient précisés les services ferroviaires attendus par les acteurs de la concertation. A l'occasion des groupes de travail consacrés aux fonctionnalités et services de transport, ont été présentés les temps de parcours entre une ville origine et plusieurs destinations possibles (au sein du grand sud-ouest, de/vers Paris et de/vers l'Espagne). Les participants des groupes de travail ont mesuré des gains de temps très importants, notamment sur des liaisons franco-espagnoles et sur des liaisons entre Midi-Pyrénées et le sud de l'Aquitaine.

▷ Les méthodologies d'études pour élaborer les GPSO

► La méthodologie des études environnementales

RFF a choisi d'élaborer les fuseaux potentiels en fondant ses études environnementales sur la connaissance des enjeux et des territoires. De la connaissance environnementale à la comparaison des fuseaux de passage, plusieurs étapes d'études et de concertation ont été indispensables. Avant l'été 2009, l'explication de la méthode choisie pour la réalisation de ces études et son articulation avec d'autres études a été soumise à la concertation. Les acteurs de la concertation se sont assez peu exprimés lors de la présentation initiale de cette méthodologie. Certains participants ont exprimé une certaine « surprise » quant au fait que les fuseaux seraient déterminés à partir des connaissances environnementales, et non l'inverse. D'autres se sont montrés plus dubitatifs, soit parce qu'ils ont jugé cette méthodologie trop complexe ou trop théorique, soit parce qu'ils ont fait remarquer que les données environnementales utilisées ne seraient pas assez détaillées.

Au cours des sessions suivantes de groupes de travail, et ce jusqu'aux dernières commissions consultatives de novembre et décembre 2009, la méthodologie des études environnementales a été systématiquement rappelée et précisée pour les besoins de chaque réunion. Des participants ont souligné le caractère répétitif

de ces présentations et exprimé une forme d'incompréhension dans le déroulement de la méthode.

Dans le cadre de la mise en œuvre de cette méthodologie, les réunions de concertation ont permis d'établir une grille d'analyse des enjeux environnementaux. Les échanges ont été nombreux sur la hiérarchisation des critères, ils ont participé à la réflexion pour rechercher des fuseaux, puis pour les comparer.

► **La méthodologie des études fonctionnelles**

L'objectif de cette étape 1 est de définir le programme des fonctionnalités ferroviaires associées au fuseau de 1000 m qui sera choisi. Dans le cadre de la définition de ce programme fonctionnel, RFF s'est attaché à exposer la méthode de hiérarchisation des fonctionnalités, tout en précisant que chaque fonctionnalité ferait l'objet d'une étude particulière. Cette méthodologie n'a pas suscité de remarques, ce qui ne fut pas le cas pour la qualification attribuée aux différentes fonctionnalités (voir détail dans le chapitre 3.2.).

Des participants ont exprimé une certaine « surprise » quant au fait que les fuseaux seraient déterminés à partir des connaissances environnementales, et non l'inverse.

► **La méthodologie des études de trafic et d'exploitation, et les familles d'hypothèses prises en compte**

Dans le groupe de travail consacré aux fonctionnalités et aux services de transport, RFF a présenté la méthodologie qu'il allait suivre pour les études de trafic, de capacité et d'exploitation. Cette présentation a fait l'objet d'un accord de principe des participants aux réunions de ce groupe. Ces mêmes participants ont pu s'exprimer sur la présentation des familles d'hypothèses que RFF envisage de prendre dans ses études de prévisions de trafic et de capacité. L'exposé des cinq familles d'hypothèses a suscité des questions et des remarques très contrastées : certains considérant que des hypothèses manquaient d'ambition, d'autres trouvant que des hypothèses étaient très optimistes. Des demandes ont été formulées pour que les sources et années de référence des données soient précisées.

→ Les caractéristiques et les fonctionnalités des GPSO

Les sujets ferroviaires tels que les dessertes, les fonctionnalités des lignes nouvelles et les raccordements avec les lignes existantes ont été portés à la concertation, afin de déterminer les futurs services des GPSO.

► **La mixité fret/voyageurs entre Bordeaux et Dax**

RFF a engagé en 2008 des études exploratoires pour examiner la pertinence et la faisabilité de circulations des trains de fret sur la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax. Cette question sur les modalités d'utilisation de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax était issue des demandes du débat public. Au terme du débat public, la mixité fret/voyageurs avait été actée sur la section Dax - Frontière espagnole. Elle n'avait pas été retenue sur la section entre Bordeaux-Toulouse, hors tronc commun.

En juin 2009, les élus réunis en commission consultative (à l'exception des Pyrénées-Atlantiques et du Sud des Landes*) ont suivi la proposition de RFF de poursuivre les études de mixité fret, à la condition que cette mixité fret ne se fasse pas au détriment de la performance des services voyageurs.

A la même période, les membres des groupes de travail (GT 3 à 6) ont globalement partagé les conclusions des études. Certains ont interrogé RFF sur les potentialités de marché du fret à grande vitesse ou sur les éventuels raccordements avec les triages ferroviaires pour desservir des entreprises locales ou des zones d'activités.

Le COPIL du 17 septembre 2009 a entériné la poursuite d'études de mixité fret réservée aux trains de fret à forte valeur ajoutée, circulant à 160 km/h ou plus.

Ces études auront pour objectifs de définir les mesures conservatoires environnementales et techniques et d'affiner l'estimation des coûts, s'agissant en effet de préparer l'avenir à très long terme et garder la possibilité de réaliser ultérieurement la mixité fret.

Dans certaines commissions consultatives, un débat de fond a été engagé sur les opportunités de développement du fret ferroviaire grâce aux GPSO : enjeux, attractivité... Le développement du fret a également suscité de nombreuses réactions des élus dont les communes sont traversées par la ligne existante dans des secteurs très urbanisés ; leurs remarques portaient essentiellement sur les protections acoustiques des riverains de cette ligne.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 confirme, en ces termes la nécessité de poursuivre les études : « A la suite du débat public portant sur la branche Bordeaux-Espagne, le Conseil

d'Administration de RFF a demandé d'étudier des mesures conservatoires pour rendre possible l'utilisation ultérieure de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains de marchandises.

Les études conduites par RFF ont montré que, d'une part, les trains de fret circuleront prioritairement sur la ligne existante jusqu'à ce que les limites de cette infrastructure soient atteintes et que, d'autre part, les temps de parcours offerts par le réseau existant resteraient plus performants pour les trains de fret ayant une vitesse inférieure ou égale à 120 km/h.

Toutefois, l'intérêt de préserver la possibilité d'une mixité de la nouvelle infrastructure entre Bordeaux et Dax doit également s'apprécier à très long terme, les lignes ferroviaires étant conçues pour durer plus d'une centaine d'années. L'intérêt d'offrir des conditions de circulation moderne pour des trains de fret rapides, ayant des vitesses supérieures ou égales à 160 km/h, doit également être analysé.

Dans ces conditions, il nous apparaît nécessaire de poursuivre les études de mixité de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax en vue de réserver, si cela s'avère pertinent, la possibilité de pouvoir réaliser ultérieurement et à long terme cette mixité. A cette fin, RFF analysera l'intérêt de scénarios de fret rapide, notamment au regard des évolutions anticipables de la demande de transport. Les mesures conservatoires nécessaires à la circulation de trains de fret à une vitesse supérieure ou égale à 160 km/h et les coûts associés seront précisés, ainsi que les opérations supplémentaires nécessaires à la circulation effective, le moment venu, de ce type de trains. La décision ministérielle qui interviendra à la fin de l'étape 2 des études sera l'occasion de prendre position sur ce point au regard des résultats de ces études complémentaires. »

* Les premières commissions consultatives des Pyrénées-Atlantiques et du sud des Landes ayant été réunies fin septembre 2009, les élus ont pris acte de cette décision du COPIL.



Train de fret

RFF / CAPA / Frédéric Christophorides

► La mixité TAGV³/SR-GV⁴ sur les lignes nouvelles

RFF a également engagé en 2008 des études exploratoires pour examiner la pertinence d'un service de transport complémentaire aux dessertes par des TAGV et des TER⁵. Cette question sur les modalités d'utilisation des lignes nouvelles était issue des demandes des débats publics.

En juin 2009, les membres des groupes de travail et les élus concernés ont exposé les points de vue suivants.

Sur les territoires situés en région Midi-Pyrénées, les élus ont pris acte de l'analyse de RFF : il y a une pertinence globale des SR-GV (logique d'aménagement du territoire, complémentarité des services voyageurs et temps de parcours attractifs). Ils ont donné un avis favorable à une présentation aux instances de décision, les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées précisant que les SR-GV devront être complémentaires des services TER. Ce dernier ayant fait part de son souhait de ne pas être autorité organisatrice de ce service de transport, les études sont arrêtées sur ce territoire (sur décision du COPIL de septembre 2009).

Sur les territoires situés en région Aquitaine, l'ensemble des acteurs participant à la concertation a reconnu la pertinence de ce service de transport, car répondant à une logique d'aménagement du territoire, et offrant une complémentarité des services voyageurs et temps de parcours attractifs. Cependant, certains participants ont contesté les conclusions de l'analyse multicritères des points de desserte étudiés, d'autres ont exprimé le souhait d'une complémentarité des offres de services ferroviaires entre SR-GV, TER et TAGV. Les élus ont donné un accord de principe à la proposition de RFF de poursuivre les études, conscients qu'il est nécessaire que l'autorité organisatrice soit précisée. Les études auront pour objectifs d'affiner le potentiel de marché SR-GV, de préciser les matériels roulants envisageables et d'examiner les conditions de desserte de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan, de la gare centre de Dax, de la gare centre de Bayonne et de la gare d'Agen (suivant la décision qui sera prise), d'examiner un point d'arrêt spécifique SR-GV en sud Gironde, dans le secteur de Tartas et sur la côte landaise. Le COPIL du 17 septembre 2009 a entériné la poursuite d'études en Aquitaine et le Conseil régional d'Aquitaine a exprimé sa volonté de devenir autorité organisatrice de ce futur service ferroviaire sur son territoire. Les premières commissions consultatives des Pyrénées-Atlantiques et du sud des Landes ayant été réunies fin septembre 2009, les élus ont pris acte de cette décision du COPIL.

³ TAGV : train apte à la grande vitesse

⁴ SR-GV : services régionaux à grande vitesse

⁵ TER : trains express régionaux

L'implantation potentielle des haltes a fait l'objet d'études et de concertation à partir de la mi-novembre 2009 au moment où les esquisses de fuseaux potentiels ont été définies.

Concernant la halte SR-GV « sud-Gironde », les élus concernés par l'implantation de la gare ont sollicité des informations complémentaires sur les opportunités de développement et d'aménagement apportées par une gare. Ils demandent que RFF et l'Etat travaillent en partenariat avec les communes concernées afin de mener une réflexion de fond sur l'aménagement du territoire.

RFF a examiné la pertinence d'un service de transport complémentaire aux dessertes par des TAGV et des TER : les Services Régionaux à Grande Vitesse.

Concernant les haltes SR-GV « Pays tarusate » et « Côte landaise », les avis des élus des commissions consultatives des Landes ont été unanimes pour demander que la halte SR-GV « Côte landaise » soit qualifiée comme indispensable dans le programme fonctionnel des GPSO dès la mise en service de la ligne nouvelle. Les élus du secteur de Tartas ont reconnu la nécessité de proposer des projets d'aménagement pour justifier du caractère indispensable de la halte SR-GV « Pays Tarusate ». RFF portera ces avis dans le cadre des instances de décisions de la fin d'étape 1.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a confirmé le développement des SR-GV, retenu les haltes « sud-Gironde » et « Côte landaise » et demandé la réservation pour une halte supplémentaire en pays Tarusate. Le COPIL du 31 mai 2010 a requis la définition du programme de chaque halte SR-GV, d'ici l'été 2011. Il a retenu la création de comités spécifiques dits « comités gares ». L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 retient le principe de développement de SR-GV, en ces termes : « Les débats relatifs à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ont confirmé la nécessité de développer les transports régionaux de voyageurs à travers la réalisation de ces deux projets.

Les études conduites par RFF ont mis en évidence l'intérêt d'utiliser les lignes nouvelles pour de tels services, sous réserve que les trains y circulent à une vitesse suffisante pour ne pas engager la capacité des nouvelles infrastructures. Ces études devront être approfondies notamment pour préciser les potentiels de marché et le modèle économiques de ces services régionaux à grande vitesse (SR-GV), et notamment les interactions entre ces services et les dessertes nationales à grande vitesse. Sous réserve des résultats de ces approfondissements, nous retenons le principe de développement de services régionaux à grande vitesse (SR-GV) pour la poursuite des études.

Par ailleurs, les études seront poursuivies en retenant le principe de haltes SR-GV à proximité de Captieux, dans le sud Gironde, et sur la côte landaise, à proximité de la zone d'activité Atlantisud dans le secteur de Saint-Geours-de-Maremmes en cohérence avec la possibilité d'une réservation technique pour une gare nouvelle en périphérie de l'agglomération de Dax pour les dessertes nationales à grande vitesse. Elles retiendront également le principe d'une réservation technique supplémentaire pour une halte SR-GV en pays tarusate, à proximité de l'agglomération de Tartas. ».

► Les dessertes d'agglomérations

► La desserte de Montauban

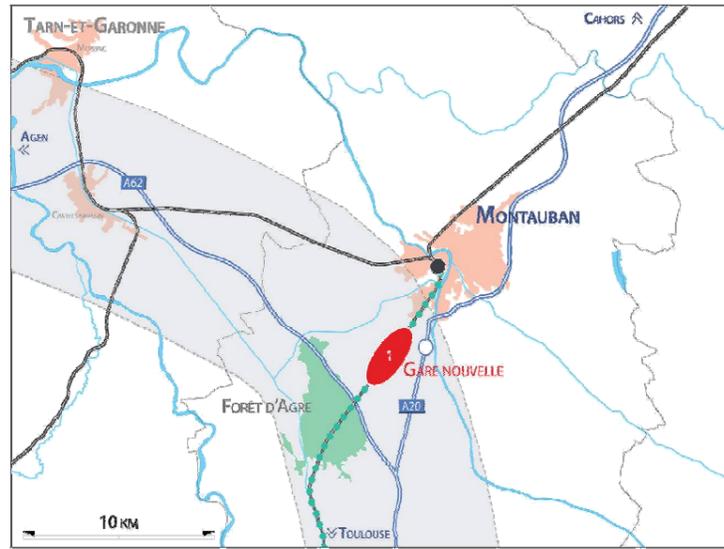
Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, il a été acté que l'agglomération de Montauban serait desservie par une gare nouvelle permettant d'assurer la correspondance avec les services TER et Grandes Lignes (GL). RFF a engagé en 2008 des études dont l'objectif était de préciser les services et utilisations attendues (fonctionnalités) de la gare nouvelle, pour permettre d'orienter les études techniques à venir. Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs dynamiques et les besoins de services associés à la gare ont été définis et examinés afin de préciser le principe de positionnement de la gare nouvelle.

Les élus ont donné un avis favorable à la poursuite des études par RFF avec l'objectif d'approfondir la réflexion sur l'infrastructure gare nouvelle (TER/GV) et sur la cohérence des horaires de desserte GV et TER.

Ces études devront également poursuivre l'objectif d'accompagner les acteurs locaux pour leurs projets d'aménagement du territoire (projets de développement sur la zone, infrastructures routières à envisager, organisation des transports en commun en interface avec la gare nouvelle). Dans le même temps, les élus ont reçu la confirmation que les TER continueront de desservir la gare centre de Montauban Ville-Bourbon en plus de la gare nouvelle de Montauban.

Les élus ont donné un avis favorable à la poursuite des études pour la gare nouvelle de Montauban.

Implantation envisagée pour la gare de Montauban



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

Cet avis de poursuite des études a été soumis au COPIL du 17 septembre 2009 et a été adopté. L'implantation potentielle de la gare nouvelle a fait l'objet d'études et de concertation à partir de la mi-novembre 2009 au moment où les esquisses de fuseaux potentiels ont été définies.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a confirmé la création d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle, tout en demandant de privilégier son positionnement à l'intersection de la ligne nouvelle avec la ligne existante, afin de permettre la desserte TAGV sur la ligne nouvelle et la desserte Grandes Lignes et TER sur la ligne existante. Le COPIL du 31 mai 2010 a requis la définition du programme de chaque gare TAGV, d'ici l'été 2011. Il a retenu la création de comités spécifiques « gares ».

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a confirmé la proposition du COPIL, en ses termes : « A la suite du débat public relatif à la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, il a été décidé d'étudier la desserte de Montauban par une gare nouvelle en correspondance avec les transports ferroviaires régionaux. Sur la base des résultats des études conduites par RFF, nous retenons le principe d'une gare nouvelle située à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, au sud de la zone d'activités d'Albasud. ».

La desserte de Mont-de-Marsan

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne il a été acté de réaliser 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. RFF a engagé en 2008 des études dont l'objectif était de préciser les services et les utilisations attendus d'une gare nouvelle pour rechercher l'implantation fonctionnelle y répondant le mieux. Les questions posées ont été les suivantes :

- quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ?
- où peut-elle être positionnée pour rendre ces services ?

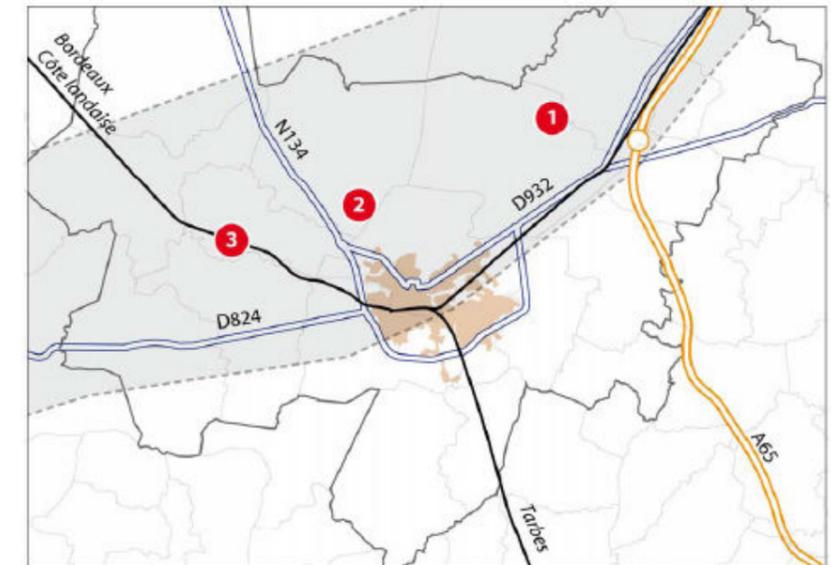
Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs dynamiques et les besoins de services associés à la gare ont été définis et examinés afin de préciser le principe de positionnement de la gare nouvelle.

Les sites potentiels de cette gare nouvelle ont été examinés en fonction de leurs conditions d'accessibilité. Trois sites possibles ont finalement été étudiés.

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 (option 1). Ces études ont pour objectifs d'arrêter les services attendus, définir plus précisément la localisation du site de gare nouvelle dans le cadre de l'option 1, d'affiner les études de trafics de la desserte et les coûts d'aménagements des infrastructures. Cet avis a été soumis au COPIL du 17 septembre 2009 et a été adopté. La desserte SR-GV de la gare centre et les possibilités de chargement de fret grande vitesse en gare ont été discutées dans les groupes de travail. L'implantation potentielle de la gare nouvelle a fait l'objet d'études et de concertation à partir de la mi-novembre au moment de la définition des esquisses de fuseaux potentiels définies.

Les études pour la desserte de Mont-de-Marsan ont porté sur les services attendus et le positionnement de la gare nouvelle.

Dessertes de Mont-de-Marsan envisagées



OPTIONS DE DESSERTE :

- Gare nouvelle à l'Est de Mont-de-Marsan à proximité de l'échangeur du Caloy
- Gare nouvelle au Nord de Mont-de-Marsan à proximité de la N134
- Gare nouvelle à l'Ouest de Mont-de-Marsan au croisement avec la ligne ferroviaire existante
- Fuseau GPSO (débat public)
- Ligne ferroviaire existante

Le COPIL 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, la correspondance TER dans la gare nouvelle sera assurée par la ligne existante Mont-de-Marsan / Roquefort. Le COPIL du 31 mai 2010 a requis la définition du programme de chaque gare TAGV, d'ici l'été 2011. Il a retenu la création de comités spécifiques « gares ». L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 confirme la proposition du COPIL, en ces termes : « L'agglomération de Mont-de-Marsan sera desservie par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, au nord-est de l'agglomération, au plus près de l'échangeur A65 du Caloy afin de permettre sa desserte routière. La poursuite des études retiendra le principe d'une liaison TER entre la gare centre et la gare nouvelle, assurée en partie par la ligne Mont-de-Marsan – Roquefort et en partie par la création d'une nouvelle infrastructure. ».

RFF a étudié les services et les utilisations attendus dans chaque gare.

► La desserte de Dax

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux–Espagne, il a été acté que la gare existante de l'agglomération de Dax continuerait à être desservie par des trains à grande vitesse. Cependant, vu l'orientation de la dynamique territoriale, particulièrement la croissance démographique du littoral du sud des Landes et les éventuelles limites à long terme des installations existantes, s'est posée la question de l'opportunité de disposer d'une gare nouvelle à proximité de Dax en plus de la gare existante.

La pertinence d'une éventuelle gare nouvelle a été examinée avec l'objectif d'accroître la zone d'attractivité de la gare existante sans lui faire concurrence.

RFF a engagé en 2008 des études dont l'objectif était de préciser les services et utilisations attendus (fonctionnalités) d'une gare nouvelle, pour rechercher les solutions y répondant le mieux. Les deux questions posées ont été les suivantes :

- faut-il desservir Dax et ses environs par la seule gare actuelle ? Si oui, avec quels objectifs ?
- 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, quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ? Où peut-elle être positionnée pour rendre ces services ? Quand faut-il la réaliser : à la mise en service des GPSO ou plus tard ?

Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs dynamiques et les besoins de services associés aux gares ont été définis et examinés afin d'établir les principes de positionnement pour une éventuelle gare nouvelle susceptible d'étendre la zone d'attractivité, notamment vers la côte landaise.

Les élus, réunis en commission consultative ont rappelé leur attachement à une desserte par la gare actuelle avec des raccordements nord et sud au plus près de l'agglomération de Dax. Ils ont donné un avis favorable à une poursuite des études. Les études ont pour objectifs d'arrêter les services attendus et la localisation d'une « éventuelle » gare nouvelle sur la ligne nouvelle, au plus proche de Dax.

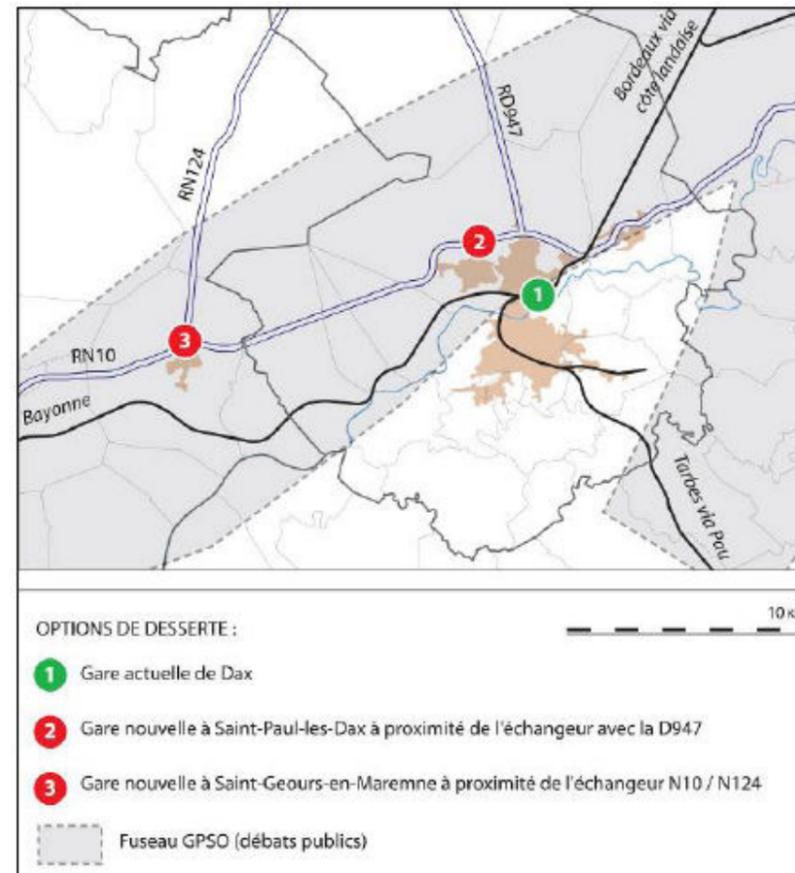
Cet avis a été soumis au COPIL du 17 septembre 2009 et a été adopté en rapprochant la localisation d'une « éventuelle » gare nouvelle à la localisation de la halte SR-GV « Côte landaise ». Les raccordements à la gare actuelle ont fait l'objet d'études et de concertation à partir de la mi-novembre 2009 au moment où les esquisses de fuseaux potentiels ont été définies.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a confirmé la desserte de Dax par la gare existante en cœur de ville. Le COPIL du 31 mai 2010 a requis la définition du programme de chaque gare TAGV, d'ici l'été 2011. Il a retenu la création de comités spécifiques dits « comités gares ».

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 confirme la proposition du COPIL, 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 Lalucque 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. ».

L'opportunité d'une gare nouvelle à Dax n'a pas remis en cause la desserte de la gare existante.

Desserte de Dax envisagée



► La desserte de Bayonne

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux–Espagne, il a été acté que les gares existantes de l'agglomération de Bayonne et des villes de la côte basque jusqu'à Hendaye, continueraient à être desservies par des trains à grande vitesse. 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 la communauté d'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz en plus de la gare existante de Bayonne.

La pertinence d'une éventuelle gare nouvelle a été examinée avec pour objectif d'accroître la zone d'attractivité des gares existantes de Bayonne et de la côte basque, sans leur faire concurrence. RFF a engagé des études dont l'objectif était de préciser les services et utilisations attendus (fonctionnalités) d'une gare nouvelle, pour rechercher les solutions y répondant le mieux.

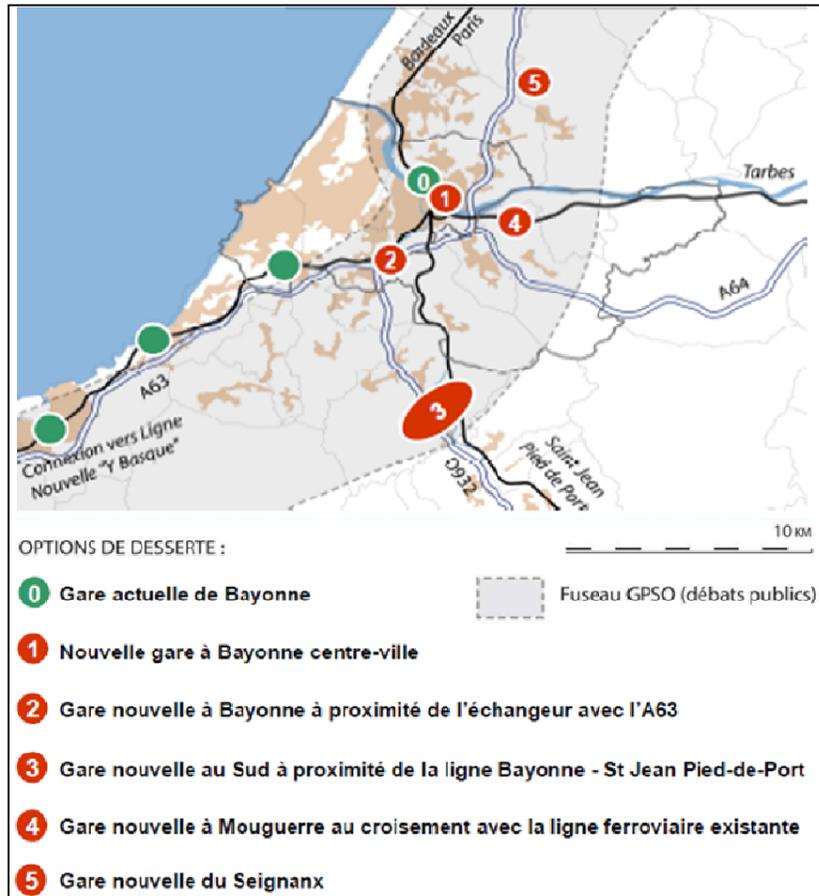
Les deux questions posées ont été les suivantes :

- faut-il desservir Bayonne et ses environs par la seule gare actuelle ? Et si oui avec quels objectifs ?
- faut-il envisager une desserte de Bayonne et de ses environs par la gare actuelle et par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle ? Et si oui quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ?
- Où peut-elle être positionnée pour rendre au mieux ces services ?

Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs dynamiques et les besoins de services associés aux gares ont été définis et examinés afin d'établir les principes de positionnement pour une éventuelle gare nouvelle susceptible d'améliorer l'attractivité de Bayonne. Cinq principes de positionnement de gare nouvelle ont finalement été étudiés en plus de la gare existante.

La possibilité d'une gare nouvelle au cœur de Bayonne pour accroître l'attractivité des gares existantes a été actée au COPIL du 10 janvier 2010.

Dessertes de Bayonne envisagées



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 et un raccordement sud empruntant les lignes existantes Bayonne-Puyoô et/ou Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port.

Cet avis a été soumis au COPIL du 17 septembre 2009 et a été adopté. Les raccordements à la gare actuelle ont fait l'objet d'études et de concertation à partir de la mi-novembre 2009 au moment où les esquisses de fuseaux potentiels ont été définies. Des membres des groupes de travail ont demandé à ce que la réservation technique d'une nouvelle gare en cœur de ville de Bayonne soit qualifiée comme indispensable dans le programme fonctionnel des GPSO. RFF portera cette demande dans le cadre des instances de décisions de la fin d'étape 1.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a confirmé la desserte de Bayonne par la gare existante en cœur de ville, la possibilité d'inscrire une nouvelle gare sur le réseau existant en cœur de ville à Bayonne devant être préservée. Le COPIL du 31 mai 2010 a requis la

définition du programme de chaque gare TAGV, d'ici l'été 2011. Il a retenu la création de comités spécifiques dits « comités gares ». L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a complété la proposition du COPIL, 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 sur la base de laquelle les études seront poursuivies. Vous veillerez à ce que les principes de dessertes de l'agglomération de Bayonne qui seront examinés dans le cadre des études tiennent compte des possibilités offertes par le futur horaire 2020, afin de garantir une diffusion optimale de l'effet de la grande vitesse dans le pays basque.

Toutefois, nous souhaitons que la nouvelle phase d'études qui s'engage soit également l'occasion de continuer l'examen de l'opportunité d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle à un horizon qui reste à préciser. Ces études complémentaires devront analyser les perspectives de dessertes et de fréquentation des différentes solutions, notamment en précisant leur capacité à constituer un arrêt attractif pour les missions internationales. Nous souhaitons à cet effet la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF afin d'élaborer un diagnostic partagé. ».

► La desserte d'Agen

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, deux principes sont restés en lice pour la desserte de l'agglomération d'Agen :

- une desserte par la gare existante d'Agen en centre-ville avec raccordements à la LGV les plus courts possibles pour limiter la perte de temps ;
- une desserte par une gare nouvelle plus excentrée sur la ligne nouvelle facilement accessible par voie routière ou permettant des correspondances TER.

Le principe d'une double desserte d'Agen (par la gare nouvelle sur LGV et par la gare actuelle) a été exclu a priori.

RFF a engagé en 2008 des études dont l'objectif était de préciser les services et utilisations attendus (fonctionnalités) d'une gare nouvelle ou de la gare existante pour rechercher les solutions y répondant le mieux.

Les deux questions posées ont été les suivantes :

- faut-il desservir Agen et ses environs par la gare actuelle du centre ville ? Si oui, avec quels objectifs ?
- dans le cas où la desserte est assurée par une gare nouvelle, quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ? Où peut-elle être positionnée pour rendre ces services ?

Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs

dynamiques et les besoins de services associés aux gares ont été définis et examinés afin d'établir les principes de positionnement pour une éventuelle gare nouvelle susceptible d'étendre la zone d'attractivité. Les sites potentiels de cette gare nouvelle ont été examinés en fonction de leurs conditions d'accessibilité. Quatre sites possibles de gare nouvelle ont été étudiés en plus de la gare existante.

Les premiers éléments d'études ont été partagés dans le cadre d'une concertation de proximité, les élus ont reconnu la difficulté de faire émerger des éléments conclusifs sur les modalités de desserte et ont sollicité une réflexion conjointe entre fuseau potentiel et choix de desserte. Afin d'accompagner les différents acteurs dans leur choix d'une gare nouvelle ou d'une gare existante, RFF a mené une étude pour l'insertion urbaine de la desserte d'Agen par les Grands Projets Sud Ouest (GPSO).

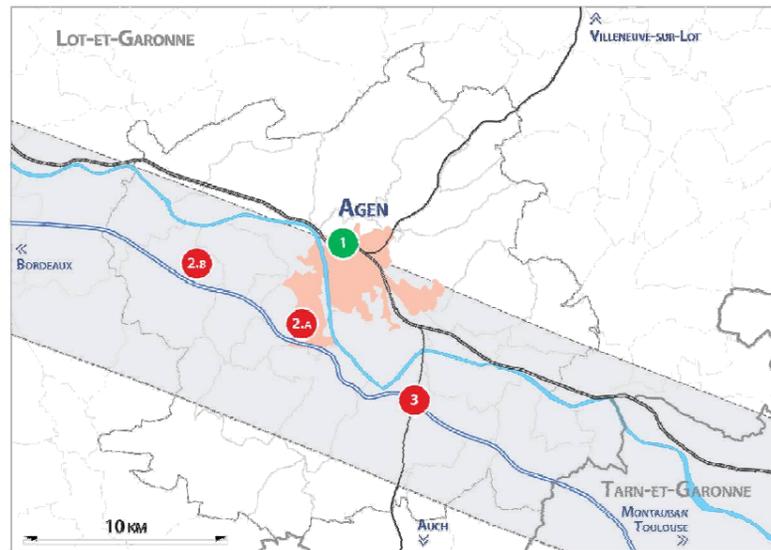
Pour accompagner le choix des élus pour une gare nouvelle ou le maintien de la gare existante, RFF a mené une étude d'insertion urbaine de la desserte d'Agen par les GPSO.

En novembre 2009, les esquisses de fuseaux potentiels ont été déterminées et les résultats de l'étude d'insertion urbaine ont été présentés.

Les élus ont pris connaissance de ces éléments d'études et les ont mis en perspective des autres projets d'aménagement de l'agglomération agenaise. Ils se placent devant un choix entre une desserte par la gare centre et une desserte par une gare nouvelle à proximité du projet de zone d'activité de Sainte-Colombe-en-Bruilhois et de l'A62.

Compte-tenu de l'importance de cette décision, les élus ont exprimé en commission consultative leur volonté de soumettre ce choix de desserte aux assemblées communales et intercommunales. Ces assemblées ont délibéré fin décembre 2009 en faveur de cette gare nouvelle en rive gauche de la Garonne, 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.

Dessertes d'Agen envisagées



- FUSEAU GPSO (DÉBATS PUBLICS)
- 1 OPTION DE DESSERTE : GARE ACTUELLE D'AGEN
 - 2.A OPTION DE DESSERTE : GARE NOUVELLE, À PROXIMITÉ DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A 62
 - 2.B OPTION DE DESSERTE : GARE NOUVELLE, À PROXIMITÉ DE L'AIRE DE SERVICE DE L'A 62 "PORTE D'AQUITAINE"
 - 3 OPTION DE DESSERTE : GARE NOUVELLE AU CROISEMENT DE LA VOIE FERRÉE AGEN-AUCH

Le COPIL du 11 janvier 2010 a retenu le choix d'une desserte d'Agen par gare nouvelle sous réserve de la faisabilité technique d'une interconnexion ferroviaire performante au réseau TER et à la gare existante, à des conditions économiquement acceptables et sans que la fréquentation de la gare TGV n'en pâtisse par rapport à l'option de la gare centre. Le COPIL du 31 mai 2010 a maintenu cette décision et les réserves associées. Il a requis la définition du programme de chaque gare TAGV, d'ici l'été 2011 et a retenu la création de comités spécifiques dits « comités gares ». L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a complété la proposition du COPIL, en ces termes : « Les études relatives à la desserte de l'agglomération d'Agen ont montré la complexité des enjeux, tant en ce qui concerne l'opportunité d'une nouvelle gare, que des modalités de sa desserte par les modes ferroviaire et routier. Au regard des débats qui ont eu lieu sur ce sujet, il nous paraît nécessaire de poursuivre les études sur les différentes options de dessertes en retenant comme solution de référence le principe d'une gare nouvelle reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre. Ces études complémentaires devront préciser, pour chacune des différentes options envisageables – desserte par la gare centre ou par une gare nouvelle –, l'économie globale de la desserte en

tenant compte des aménagements connexes d'accès ferroviaires et routiers à une gare nouvelle en lien avec les maîtres d'ouvrage concernés, les perspectives de fréquentation, les impacts sur l'exploitation ferroviaire en lien avec l'autorité organisatrice des transports régionaux, ainsi que les aspects sur les territoires. S'agissant des perspectives de fréquentation et des impacts sur l'exploitation ferroviaire, nous souhaitons la mise en place d'un travail approfondi entre RFF et la SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire de référence et gestionnaire des gares, afin de préciser les enjeux de manière partagée. Les résultats de ces études seront soumis à la consultation formelle prévue à la fin de l'étape 2 des études organisée sous l'égide du préfet coordonnateur. Sur ces bases, nous arrêtons alors définitivement les modalités de desserte de l'agglomération d'Agen. ».

► Les caractéristiques et les fonctionnalités du tronçon commun des GPSO

► L'aménagement capacitaire de la ligne existante Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux

Cette fonctionnalité a suscité de nombreuses questions de la part des élus dont la commune est traversée par cette ligne existante. Elle a été le sujet de réunions organisées dans le cadre de la concertation de proximité et de réunions publiques initiées par certains maires. Les études détaillées pour déterminer la capacité future de cette section de ligne existante et les conditions de cet aménagement seront conduites et soumises à la concertation en étape 2.

Fondée sur les résultats d'une étude capacitaire de la ligne existante, RFF a, dès l'étape 1, annoncé qu'une 3^e voie était nécessaire entre la plateforme d'Hourcade et le débranchement de la ligne existante. Cette même étude soulignait également la nécessité d'aménagements dans les gares de la ligne existante en amont du débranchement de la ligne nouvelle, afin d'optimiser le trafic TER dans les 2 sens (aménagement de quais TER dédiés).

► Le raccordement Sud-Sud

Les participants des groupes de travail sur les fonctionnalités 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. Cette fonctionnalité a été baptisée « raccordement Sud-Sud ». Un grand nombre d'élus des communes du Sud Gironde souhaitent que cette fonctionnalité reste « optionnelle » (rang 2) dans le cadre du programme fonctionnel des GPSO. Ils ne partagent pas l'avis unanime d'autres commissions consultatives de qualifier cette fonctionnalité comme indispensable (rang 1). Le positionnement géographique de ce raccordement a fait l'objet de remarques lors des échanges sur le choix des options de passage du tronçon commun et lors de la présentation des esquisses de fuseaux potentiels.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a retenu le raccordement sud-sud dans le programme fonctionnel des GPSO. Le COPIL du 31 mai 2010 n'a pas modifié ce choix. L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a précisé la proposition du COPIL, en ces termes : « Les études conduites par RFF ont également montré l'intérêt potentiel d'un raccordement dit « sud-sud », permettant des relations directes entre, d'une part, l'Espagne et les villes du sud aquitain et, d'autre part, les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, sans passer par Bordeaux. L'intérêt de ce raccordement devra être confirmé au cours de la suite des études, notamment en établissant un bilan socio-économique spécifique à cette opération en fonction de son coût et des trafics potentiellement intéressés par ces liaisons. ».

L'aménagement capacitaire au Sud de Bordeaux et le raccordement Sud-sud ont fait l'objet de questions et remarques de la part des groupes de travail.

► Les caractéristiques et les fonctionnalités de la section Bordeaux-Espagne (hors tronçon commun)

► Liaison avec le Y basque

La connexion au Y basque est une fonctionnalité actée à l'issue du débat public sur le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne. La ligne nouvelle en France s'inscrit dans la continuité de la ligne nouvelle à écartement UIC (standard européen) réalisée côté espagnol. Cette liaison a suscité des questions quant aux performances et à la capacité du Y basque et du réseau classique espagnol. L'intervention du directeur du Groupement Européen d'Intérêt Economique Dax-Vitoria lors d'un groupe de travail consacré aux fonctionnalités, a permis de répondre à ces questions.

La connexion au Y basque est une fonctionnalité actée à l'issue du débat public sur le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne.

► Le centre européen de fret de Mouguerre et le complexe Hendaye-Irun

Plate-forme logistique disposant d'un terminal de transport combiné rail-route, le centre européen de fret (CEF) a été fréquemment au cœur des échanges sur les fonctionnalités de la ligne nouvelle. Des études sont en cours et seront affinées en 2010 pour analyser progressivement :

- les potentialités de trafic de marchandises pour le fret ferroviaire depuis ou vers le CEF de Mouguerre,
- l'intermodalité du CEF,
- la relation entre nombre de circulations, vitesse de raccordement et capacité ferroviaire de la ligne nouvelle,
- les solutions techniques, y compris estimation, pour répondre aux besoins identifiés.

Les participants des groupes de travail ont demandé que soient étudiés les raccordements du CEF à la ligne nouvelle et que cette fonctionnalité soit qualifiée comme indispensable dans le programme fonctionnel des GPSO.

Le complexe Hendaye-Irun, permettant le transbordement fer/fer (en raison de l'écartement de rails entre la France et l'Espagne) et le transbordement route/fer a fait également l'objet de questions quant à son devenir et à son raccordement à la ligne nouvelle. L'intervention du directeur du Groupement Européen d'Intérêt Economique Dax-Vitoria lors d'un groupe de travail consacré aux fonctionnalités a permis de répondre aux questions fonctionnelles, les réponses sur l'évolution de ce complexe seront fournies en étape 2, une fois disponibles les perspectives du trafic de fret en situation de projet.

Des participants des groupes de travail ont demandé que soient étudiés les raccordements du CEF à la ligne nouvelle.

► **Grande vitesse entre nord de Dax et nord de Bayonne**

A l'issue du débat public sur le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle étant mixte entre la frontière et le nord de Dax, sa vitesse a été limitée à 220 km/h. Or entre le nord de Bayonne et le nord de Dax, certains acteurs participant à la concertation ont sollicité l'étude d'un relèvement de la vitesse sur cette section, faisant remarquer que les conditions d'insertion topographique et environnementale y semblaient propices. Après études, il s'avère que la conception d'une ligne mixte fret/voyageur à 350 km/h est techniquement possible, mais exploitable seulement sur une courte distance, ce qui engendrerait un gain de temps faible, de l'ordre d'une à deux minutes, sur cette section. Néanmoins cette fonctionnalité sera maintenue dans la conception du projet pour l'étude des hypothèses de tracé.

► **Sas « fret » au nord de Dax**

Cette fonctionnalité a fait l'objet d'une demande d'études par des membres du groupe de travail consacré aux services de transports. Elle a été inscrite au rang des fonctionnalités optionnelles du programme fonctionnel des GPSO. Les études ont démontré, lors des séances de groupe de travail, la pertinence et la faisabilité d'un tel sas pour les circulations de marchandises dans le cadre d'une mixité fret/voyageurs, du fait notamment des caractéristiques de la ligne nouvelle en Espagne : Y Basque. L'implantation potentielle de cette fonctionnalité a fait l'objet

d'études et de concertation à partir de la mi-novembre 2009 au moment où les esquisses de fuseaux potentiels ont été définies. Ces études seront poursuivies en 2010.

► **L'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye**

L'aménagement de cette ligne fait partie des Grands Projets du Sud-Ouest. Comme pour toutes les sections de lignes existantes, ces aménagements seront soumis à la concertation en étape 2. C'est lors de cette étape que les études détaillées seront conduites pour déterminer le trafic et la capacité futurs des lignes existantes et les conditions de leur aménagement. Cette amélioration est déjà effective en 2009 avec des travaux de modernisation de la signalisation, des passages à niveaux et des voies existantes au sud de Bayonne. La portée de cet aménagement est un des éléments de clivage avec une partie des élus, de représentants associatifs et de la population du Pays basque. En effet, cette ligne modernisée offrira de meilleures performances, notamment en terme d'insertion acoustique, et permettra d'envisager, comme certains acteurs locaux l'imaginent, un développement des liaisons interurbaines et des TER. D'autres acteurs considèrent que les lignes existantes modernisées peuvent supporter l'ensemble du trafic jusqu'en 2050 et voient en cette modernisation une alternative à la création de voies nouvelles. Cette vision s'appuie sur une étude commanditée par trois communautés de communes du Pays Basque, que RFF a analysée au titre des contributions constructives du débat. RFF conteste la pertinence de certaines hypothèses, dément l'aptitude à la grande vitesse des lignes existantes, même modernisées, et ne partage pas les conclusions globales de l'étude. RFF en a exposé les motifs au cours de réunions de groupe de travail et auprès des élus commanditaires de l'étude.

► **La desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre**

Le sujet de l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre a fait régulièrement l'objet de questions. Les démarches d'études et la concertation se déroulent en parallèle avec celles des GPSO. Compte tenu des scénarii proposés pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre par des prolongements de lignes nouvelles, le COPIL 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, en attendant l'approfondissement des études et le choix du scénario permettant d'améliorer la desserte de ces territoires depuis la ligne nouvelle. Le COPIL du 11 janvier 2010 a retenu les réservations pour le raccordement de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre à l'est de Mont-de-Marsan et à l'est de Dax dans le programme fonctionnel des GPSO. Le 13 juillet 2010, les 4 scénarios d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre ont été présentés par RFF au comité de pilotage de l'étude, rassemblant les principales collectivités locales sous la présidence du préfet des Pyrénées-

Atlantiques. Le comité de pilotage a été informé que l'Etat demanderait à RFF la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en vue de l'organisation possible d'un débat public visant à recueillir l'avis du public et des acteurs de ces territoires sur l'opportunité du projet et le choix entre les différents scénarios.

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 précise, en ces termes, 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 aux 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. ».

► **Les caractéristiques et les fonctionnalités de la section Bordeaux-Toulouse (hors tronçon commun)**

► **L'aménagement capacitaire de la ligne existante Bordeaux-Toulouse au nord de Toulouse**

Cette fonctionnalité a suscité de nombreuses questions de la part des élus dont la commune est traversée par cette ligne existante. Cet aménagement consisterait à la mise à 4 voies ferrées du branchement de la ligne nouvelle à Saint-Jory ou au nord de celle-ci, jusqu'à Toulouse-Matabiau. Il a été le sujet de réunions organisées dans le cadre de la concertation de proximité en présence de la direction régionale RFF Midi-Pyrénées. Les études détaillées pour déterminer la capacité future de cette section de ligne existante et les conditions de cet aménagement seront conduites et soumises à la concertation en étape 2.

L'aménagement des lignes existantes fait partie des Grands Projets du Sud-Ouest. La concertation sur ces aspects démarrera en 2011.



Ligne à grande vitesse TGV Est

RFF / Christophe Recoura

→ La définition des fuseaux potentiels

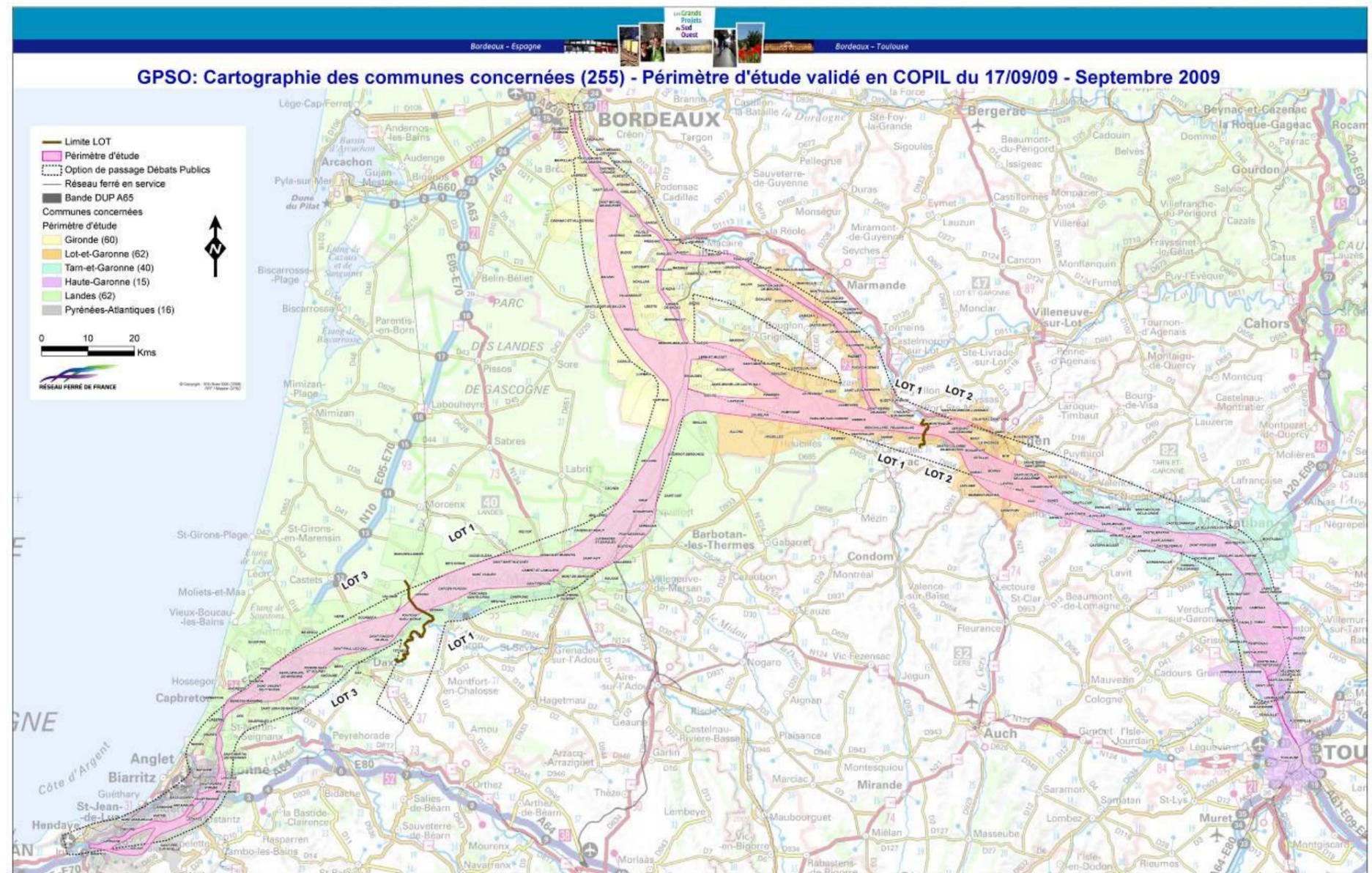
La connaissance des enjeux environnementaux a été un sujet fondamental, constituant le socle de la réflexion pour la définition des fuseaux.

▷ Le périmètre d'études

Le périmètre d'études a été présenté aux élus en février 2009, avant d'être validé par le COPIL d'avril 2009, hormis dans les Pyrénées-Atlantiques. Le périmètre validé a fait l'objet d'une seconde présentation lors des commissions consultatives de mai et juin 2009. Certains élus, notamment dans les Landes, au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse ont fait remarquer l'étroitesse du périmètre d'études et ont questionné RFF sur ce fait. RFF l'a justifié à partir des analyses des enjeux environnementaux des territoires et des objectifs fonctionnels associés aux GPSO. Un grand nombre d'élus a accepté que ce périmètre soit présenté et expliqué au sein de leur collectivité intercommunale. Le périmètre d'études dans les Pyrénées-Atlantiques a été validé lors du COPIL du 17 septembre 2009. Il a fait l'objet d'une redéfinition du périmètre initial, présenté également en février 2009. Il respecte les engagements de l'Etat français, présentée dans une lettre du Premier ministre en date du 1^{er} juillet 2009, laquelle précise en ces termes « *concernant la traversée du Pays Basque j'ai souhaité dès le début que la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires traversés soit recherchée par RFF. La ligne nouvelle devra tenir le plus grand compte de l'environnement, marqué par une forte urbanisation, la présence d'un relief accentué, de paysages remarquables, de vallées inondables, et écologiquement sensibles. Les solutions en souterrain dans les sections les plus délicates devront donc être privilégiées* ».

▷ La prise en compte des enjeux environnementaux

La méthodologie d'études environnementales repose sur des données cartographiques. Une grille de critères permettant de qualifier un spectre très large d'enjeux environnementaux (humains, naturels et biologiques, physiques, patrimoniaux et fonciers) a constitué la clé de voûte de la connaissance des territoires. Initiée avec les membres des groupes de travail en juin 2009, cette grille visant à décrire et hiérarchiser les enjeux des territoires a fait l'objet de multiples contributions jusqu'en septembre 2009. Elle a été finalisée à l'issue des commissions consultatives de septembre 2009.



Concernant la représentation cartographique des enjeux, les acteurs ayant contribué à cette connaissance des territoires par la fourniture de données ont suivi avec attention les étapes d'actualisation des cartes, faisant remarquer les données complémentaires à intégrer. Elles l'ont été jusqu'à la fin octobre 2009.

Comme sur l'ensemble des GPSO, les élus se sont montrés très attentifs à ce que les enjeux relatifs à l'habitat et à l'urbanisme soient bien pris en compte, avec des niveaux de sensibilité forts à très forts.

Sur le territoire du tronc commun, compte-tenu de la présence importante d'activités viticoles et sylvicoles, les enjeux correspondants ont fait l'objet de demandes de classement à des niveaux de sensibilité élevés.

Sur la section Bordeaux-Espagne, compte-tenu de la présence importante d'activités sylvicoles et agricoles, les enjeux correspondants ont fait l'objet de demandes de classement à des niveaux de sensibilité élevés.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, la cartographie des enjeux environnementaux dans le périmètre d'études a été complétée par deux autres analyses cartographiques. La première a porté sur l'intégration de la ligne nouvelle dans les territoires et a représenté les potentialités d'enfouissement de cette ligne au niveau du périmètre d'études. Cette analyse a été présentée aux élus en commissions consultatives en octobre 2009, suscitant des questions sur la modélisation présentée et sur les contraintes de conception et d'exploitation des tunnels et solutions d'enfouissement des projets (longueurs maximales, accès et sécurité...).

Une seconde analyse concernait des enjeux environnementaux sur un périmètre de 600 mètres de large centré sur la ligne existante.



Sur la section Bordeaux-Toulouse, 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.

▷ *Le choix des options de passage du tronc commun*

Les options de passage du tronc commun n'ont pas été arrêtées lors du débat public, il appartenait aux études et à la concertation développées pour l'élaboration des lignes nouvelles de déterminer une option de passage. Lors des commissions consultatives du mois de septembre 2009, les élus ont exprimé un avis favorable à la proposition de RFF, quant au choix du tronc commun dès le mois de novembre 2009. Une analyse environnementale et fonctionnelle des trois options de passage du tronc commun a été élaborée ; des réunions dans les collectivités intercommunales du territoire ont permis de présenter cette analyse et de recueillir les remarques des élus. Tous les avis issus de cette concertation de proximité (fin novembre 2009) ayant été analysés, RFF a proposé aux élus lors des commissions consultatives début décembre 2009 de retenir l'option de passage « tronc commun long » pour le choix d'un fuseau de 1000 mètres. Les élus ont pris acte de cette proposition, mais ne l'ont pas validée formellement, dans un contexte où la majorité des élus conteste l'opportunité de ces lignes nouvelles et où les associations de protection de l'environnement mobilisent la population au même motif.

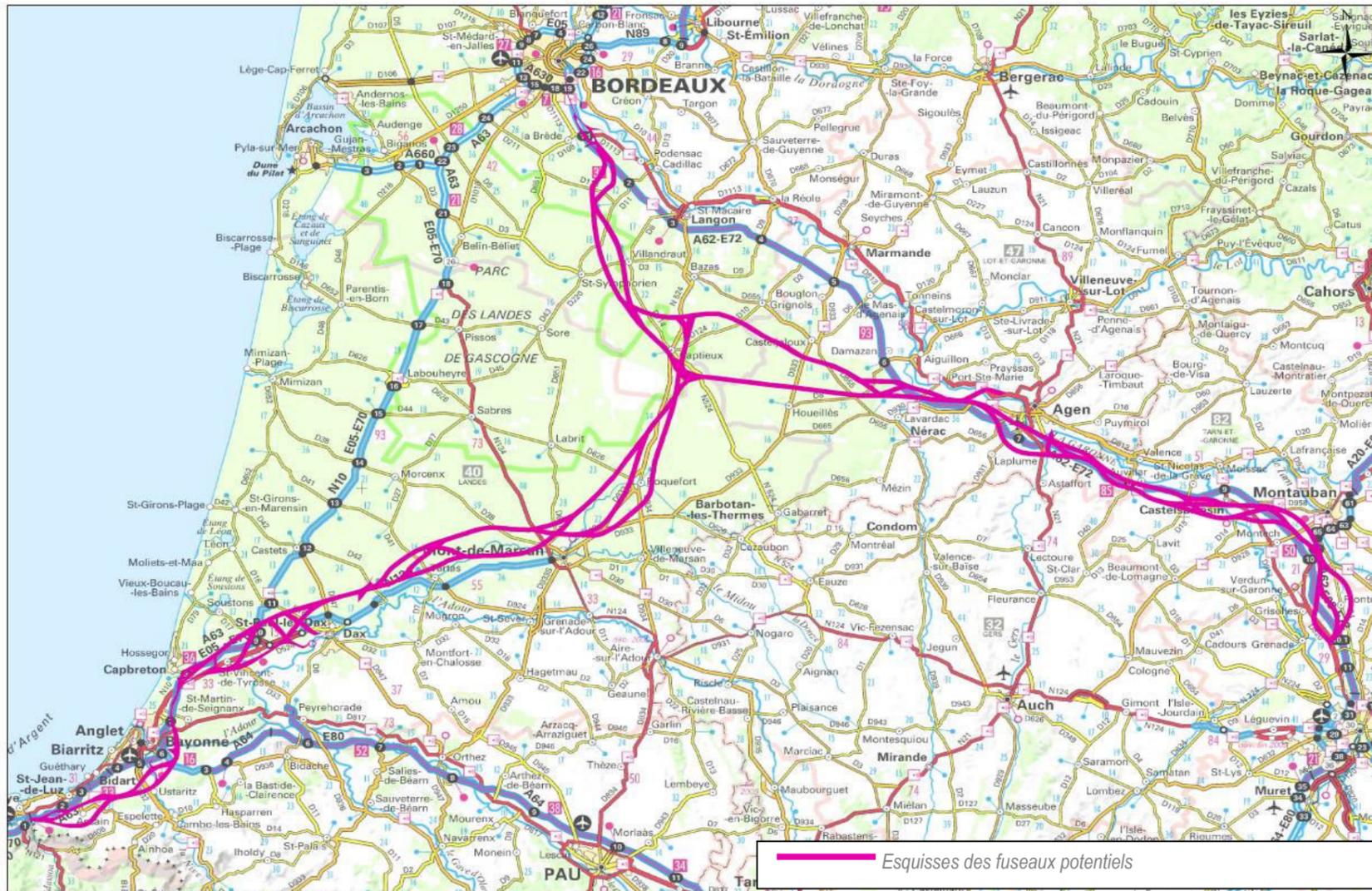
▷ *La présentation et la comparaison des esquisses de fuseaux potentiels*

A partir de fin 2009, les esquisses de fuseaux potentiels ont été présentées en quatre temps :

- un premier temps consacré à l'information des élus, afin de leur assurer une communication directe et argumentée des esquisses de fuseaux potentiels,
- un second temps avec les membres des groupes de travail afin qu'ils expriment leurs remarques sur les esquisses de fuseaux potentiels et sur leur qualification environnementale et fonctionnelle,
- un troisième temps d'information plus ciblée des élus au sein de leur collectivité intercommunale, afin de décrire et d'argumenter de manière détaillée et territorialisée les esquisses de fuseaux potentiels,
- un dernier temps correspondant à la commission consultative, où les élus ont pris connaissance de l'analyse comparative des différentes options, distinguant le niveau de sensibilité des options entre elles au regard des enjeux environnementaux et fonctionnels.

Lors des trois commissions consultatives concernées par le tronc commun, les élus ont questionné et pris acte de la comparaison proposée, mais n'ont pas voulu émettre d'avis ou encore moins de préférence pour l'une des options étudiées.

Sur le département des Landes, dès les premiers temps de la présentation des esquisses de fuseaux potentiels, les élus et les membres des groupes de travail ont demandé que des options de passage complémentaires soient étudiées : à l'est de Mont-de-Marsan et au niveau de la zone d'activité Atlantisud.



© IGN - Paris - SCAN 1000 - Reproduction interdite

Lors des commissions consultatives des Landes, les élus ont questionné et pris acte de la comparaison proposée, ils ont émis une préférence pour des options formant un fuseau cohérent du nord au sud des Landes, sous réserve de réunions complémentaires pour préciser les résultats de l'analyse comparative, prenant en compte les nouvelles options. Au cours des commissions consultatives des Pyrénées-Atlantiques, les élus ont pris acte des éléments présentés. Certains ont rappelé l'intérêt et ont argumenté sur l'inéluctable nécessité de cette ligne nouvelle. Cependant, en l'absence de conviction de l'opportunité de créer une ligne nouvelle, de nombreux élus ont réitéré leur opposition, privilégiant un aménagement de la ligne existante et justifiant ainsi leur refus d'exprimer un avis sur les esquisses de fuseaux potentiels.

Sur la section Bordeaux-Toulouse (hors tronc commun), dès les premiers temps de la présentation des esquisses de fuseaux

potentiels, les élus et les membres des groupes de travail ont demandé que des options de passage complémentaires soient étudiées : à la limite entre Gironde et Lot-et-Garonne, au niveau d'Auvillar (82), dans le sud du Tarn-et-Garonne et à la limite avec la Haute-Garonne.

Lors des commissions consultatives concernées par cette section, les élus ont pris acte des demandes d'études complémentaires et de la comparaison envisagée. Des avis sur les options de passage proposées par RFF ont été clairement formulés. Compte-tenu des enjeux partagés entre les départements de Haute-Garonne et du sud du Tarn-et-Garonne, en particulier pour le vignoble du Fronton, RFF a proposé une réunion commune des élus de ces deux départements afin de faire émerger un consensus. Cette perspective a reçu un accueil favorable des élus.

Dans d'autres secteurs, en particulier dans le département du Tarn-et-Garonne, les élus ont souhaité l'organisation de trois réunions de concertation supplémentaires, découpées par secteur

géographique, avant de donner un avis commun début janvier 2010 (lors de commissions consultatives avant le COTER) sur le fuseau proposé par RFF.

A l'intérieur des périmètres d'études arrêtés par les comités de pilotage d'avril et de septembre 2009, le COPIL du 11 janvier 2010 a retenu un fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ sur la quasi-totalité du parcours des 2 lignes nouvelles avec un tronçon commun « long » en sortie sud de Bordeaux jusqu'en sud Gironde.

En Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, le fuseau de 1000 m n'a pas été arrêté. Le COPIL a demandé la poursuite des études et de la concertation pour retenir le fuseau de passage de la LGV Bordeaux-Toulouse entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnaud-Estrètefonds. A la demande des collectivités locales et du COPIL, RFF a étudié de nouvelles variantes de fuseau. Ces variantes ont été comparées au fuseau proposé par RFF mais non retenues par le COPIL de janvier. La comparaison s'est faite au regard des contraintes techniques de construction d'une LGV, des contraintes environnementales et humaines majeures, et des enjeux de la localisation de la gare nouvelle de Montauban (avec les raccordements nécessaires au réseau TER).

Le COPIL du 31 mai 2010 a retenu un fuseau entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest d'Estrètefonds. Il a été soumis avec l'ensemble du fuseau des GPSO au ministre pour approbation.

Le COPIL du 11 janvier 2010 a également demandé à RFF d'approfondir l'analyse et la concertation dans le secteur des Graves en sortie sud de Bordeaux, ainsi que la réflexion pour une insertion optimale des tracés en sud Gironde. Le COPIL du 31 mai 2010 a pris connaissance des études approfondies conduites dans le secteur des Graves, il a retenu la solution « Est A62 » globalement la plus favorable, maintenant ainsi son choix initial, en l'assortissant de recommandations. Le COPIL a également maintenu son choix initial de fuseau à Préchac.

Le COPIL du 31 mai 2010 a retenu des ajustements du fuseau à l'ouest du Tarn-et-Garonne (au niveau d'Auvillar) et dans les Landes (au niveau d'Uchacq-et-Parentis). Il a été soumis au ministre pour approbation.

Pour la traversée du Pays Basque, le COPIL a également demandé à RFF d'approfondir les études et la concertation selon le fuseau retenu. Une attention particulière devra être portée aux thématiques environnementales et paysagères, conformément aux orientations fixées par le Président de la République et le Premier Ministre.

Une médiatrice, Marie-Line Meaux, a été chargée de définir en lien avec les élus locaux, les associations et les populations la meilleure insertion possible de la nouvelle ligne ferroviaire au Pays Basque et les garanties à apporter. Elle a remis ses propositions au Premier Ministre dans le courant du mois de mai.

► Le choix du fuseau de passage des nouvelles infrastructures

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 conclut au choix du fuseau de passage. Elle précise, en ces termes :

« Les études réalisées par RFF ont fait l'objet d'une concertation continue qui a permis d'esquisser les premiers principes d'insertion des lignes nouvelles, notamment dans les secteurs les plus sensibles. Ces principes seront approfondis durant les stades ultérieurs des études jusqu'à définir des modalités précises d'insertion exemplaire des nouvelles infrastructures, conformément aux principes du Grenelle de l'Environnement.

► Sortie de l'agglomération de Bordeaux

RFF poursuivra les études et la concertation au droit de Villenave-d'Ornon pour déterminer le meilleur positionnement d'une voie supplémentaire à l'est ou à l'ouest de la voie existante. A ce stade, le fuseau que nous retenons permet ces deux possibilités d'élargissement.

Sur la section comprise entre les communes de Cadaujac et de Saint-Michel-de-Rieufret, les études conduites par RFF ont porté sur trois fuseaux de passage, dont un premier proposé par plusieurs élus locaux et un second par les représentants de la profession viticole dans le cadre de la concertation. Sur la base des résultats de l'analyse multicritère conduite par RFF, nous décidons de retenir l'option de passage dite « est A62 » qui apparaît la plus favorable en termes d'enjeux humains, paysagers, patrimoniaux, techniques et économiques.

La poursuite des études recherchera des solutions assurant la préservation de la ressource en eau potable, permettant le maintien de la viabilité de l'exploitation des parcelles viticoles situées entre la ligne nouvelle et l'autoroute A62, et garantissant un traitement adapté de l'entrée des Graves au niveau du franchissement de la RD 113. A cet effet, nous vous demandons d'assurer une concertation étroite avec la profession viticole.

► Secteur de Préchac

Dans le secteur de Préchac, de nouvelles études ont été conduites par RFF à l'issue du comité de pilotage du 11 janvier 2010, pour tenir compte des propositions des élus locaux. Compte tenu des résultats de l'analyse multicritère portant à la fois sur les enjeux humains, mais aussi physique, naturel, techniques et économiques, nous décidons de retenir pour la poursuite des études le fuseau le plus à l'ouest étudié par RFF, dit « variante alternative ouest Préchac ».

► Secteur d'Auvillar et de Caumont

Dans le secteur d'Auvillar et de Caumont, à la suite des demandes des collectivités territoriales concernées, RFF a étudié la possibilité d'un fuseau de passage, dit « 2A-b ajusté », permettant un jumelage ponctuel avec l'autoroute A62 et un passage à

distance des bourgs d'Auvillar, Bardigues, Saint-Michel, Le Pin et Caumont. Ce fuseau est situé à l'ouest, au plus, proche d'Agen. Dans sa partie centrale, il est élargi au sud d'Auvillar et est ensuite situé au nord des communes de Saint-Michelet du Pin. Enfin, à l'est, il franchit la Garonne au sud du périmètre d'études. Au vu de l'analyse réalisée et de l'expression de la concertation, nous retenons ce fuseau pour la poursuite des études car il présente le meilleur équilibre entre les impacts sur l'environnement et les territoires, d'une part, et les aspects techniques et économiques, d'autre part. Les études à entamer pourront inclure l'hypothèse d'un tunnel au droit d'Auvillar.

► Secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrètefonds

Concernant le secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrètefonds, quatre fuseaux complémentaires ont été étudiés par RFF pour tenir compte des propositions alternatives formulées par les collectivités territoriales. De plus, RFF a analysé une proposition alternative privilégiant un tracé plus à l'est.

L'analyse multicritère comparative a permis de montrer que la variante D représentait le meilleur compromis au regard des enjeux physiques, humains, patrimoniaux et paysagers. Il s'agit également de la variante la plus favorable au niveau des enjeux naturels et biologiques. Elle nécessitera la réalisation d'un tunnel et d'un viaduc afin de pouvoir franchir le coteau présent au niveau de Pompignan, ce qui devrait permettre de diminuer les différents impacts dans les secteurs de Pompignan et Saint-Rustice. Cette solution sera prise en compte pour la poursuite des études, une attention particulière étant nécessaire pour le passage au droit du hameau de Benis.

Toutefois, RFF examinera également, dans le cadre de la nouvelle phase d'études qui va s'engager, la faisabilité d'une variante de tracé reposant sur un jumelage plus étroit avec l'A62 dans le secteur allant du sud de Campsas jusqu'à un 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. Vous nous adresserez les résultats de ces études complémentaires d'ici le début de l'année 2011. Sur cette base, nous examinerons alors s'il y a lieu de faire évoluer le choix de la variante D.

En tout état de cause, dans la suite des études, une insertion exemplaire des tracés dans les territoires traversés sera recherchée, en particulier dans les secteurs d'Auvillar, de Montbeton – Lacourt-Saint-Pierre (où une tranchée couverte pourrait être étudiée si le profil en long le permettait), de Bressols et de Pompignan – Saint-Rustice. Dans ce cadre, le rapprochement avec l'autoroute A62 et la limitation de l'impact visuel et sonore de la sortie sud du tunnel de Pompignan ainsi que la limitation de l'impact sur le vignoble feront l'objet d'une attention particulière. L'ensemble des solutions de tracé étudiées fera l'objet d'une analyse multicritère complète portant notamment sur

l'impact sur les milieux humains et naturels, sur le respect des fonctionnalités, ainsi que sur le coût du projet, afin d'éclairer pleinement les décisions.

► Secteur d'Uchacq-et-Parentis

Pour le secteur d'Uchacq-et-Parentis, au nord de Mont-de-Marsan, deux nouvelles propositions de fuseaux ont été étudiées à la suite des propositions des maires de certaines des communes concernées. Sur la base de l'analyse comparative multicritère des différentes solutions, nous retenons l'option proposée par le comité de pilotage du 31 mai 2010, à savoir le fuseau dit « nord » qui présente des impacts moindres sur les enjeux humains et physiques ainsi que de meilleures caractéristiques techniques et économiques.

► Secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole

L'analyse multicritère conduite par RFF a mis en évidence l'intérêt des fuseaux de passage dits « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn », notamment au regard des enjeux environnementaux, physiques, techniques et économiques.

Par ailleurs, le 8 février 2010, nous avons demandé au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission d'échanges et de propositions, afin d'identifier les contraintes spécifiques qui devront être traitées dans le secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole et de proposer, compte-tenu des enjeux territoriaux, les voies de la meilleure intégration possible de la nouvelle infrastructure.

Cette mission, confiée à Mme Marie-Line MEAUX, inspectrice générale de l'administration du développement durable, a notamment confirmé qu'il était possible de concevoir une nouvelle infrastructure préservant toutes les zones sensibles bâties et naturelles. Dans ces conditions, nous validons les conclusions de cette mission qui nous ont été remises le 10 mai 2010, et nous demandons à veiller à leur mise en œuvre.

Nous vous demandons donc 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 jusqu'à la frontière franco-espagnole sur la base des options dites « Ouest Villefranque » et « Ouest Ascaïn ». En revanche, nous vous demandons de conserver à ce stade deux hypothèses de fuseau de passage de part et d'autre de secteur de Berreta sur le territoire de la commune d'Urrugne. Compte tenu de sensibilité particulière de ce secteur et sur la base des recommandations de la mission, nous demandons à RFF d'étudier les familles de tracés réels possibles, en vue du choix du tracé définitif. Un nombre restreint mais suffisant de tracés devra être étudié pour couvrir l'éventail des grands choix possibles, notamment pour les hypothèses de mise en souterrain, avec comme principe de base la préservation des zones sensibles du fuseau. Afin de disposer de toutes les bases pour le choix futur, l'étude de ces tracés devra être conduite dans un premier temps

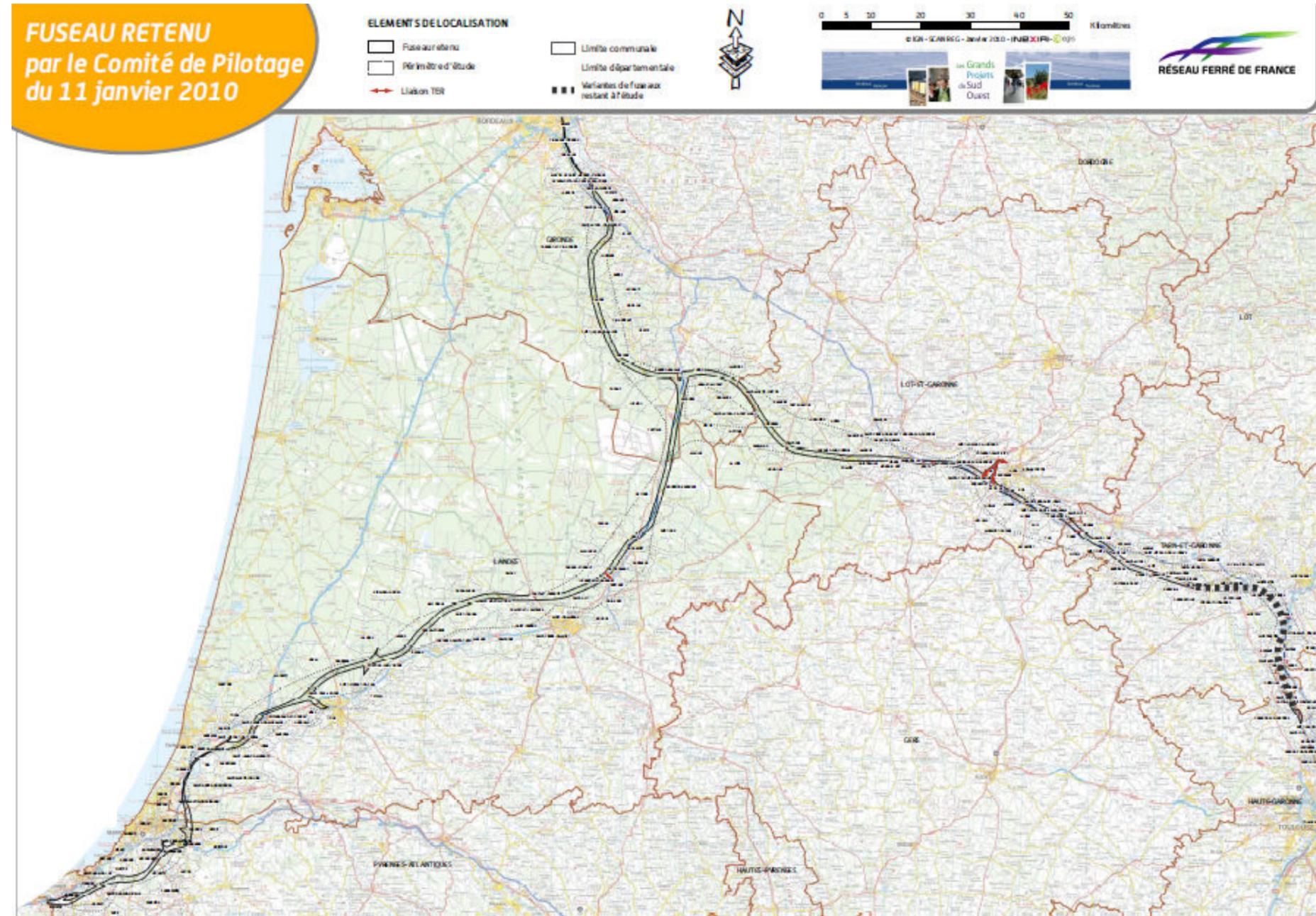
jusqu'à un niveau proche d'un avant-projet sommaire, incluant la réalisation préalable des sondages géotechniques adaptés, dont le lancement interviendra à la fin de l'été 2010, et des inventaires écologiques les plus larges. Dans ce cadre, il s'agira de définir les options de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante au sud de Bayonne, de comparer la pertinence des choix techniques pour les tunnels du point de vue de la sécurité ferroviaire, de préciser la performance globale de chaque tracé et des ses ouvrages au regard des objectifs économique et environnementaux de la ligne nouvelle, et de mesurer leur impact foncier et acoustique.

Par ailleurs, nous avons également demandé au chef de la délégation française à la commission intergouvernementale franco-espagnole pour la supervision de la construction et de l'exploitation de la section internationale de la liaison ferroviaire à grande vitesse « Sud-Europe-Atlantique », d'engager dans les meilleurs délais les échanges nécessaires avec la partie espagnole pour définir les conditions d'une meilleure concordance entre les deux projets de part et d'autre de la frontière. Ces échanges seront notamment l'occasion d'examiner les modalités de franchissement de la Bidassoa, la cohérence de la conception technique des tunnels pour la circulation des trains de fret transportant des matières dangereuses, ainsi que la coordination des règles de priorité de circulation des trains de fret et de voyageurs des deux côtés de la frontière.

Nous avons en outre demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la révision à mi-parcours du contrat de projet soit l'occasion d'inscrire une étude spécifique concertée entre l'Etat, RFF et les collectivités territoriales concernées, sur les conditions nécessaires pour faire de la gare d'agglomération de Bayonne un pôle cadencé de correspondance TAGV / TER / transports collectifs urbains et interurbains à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle. L'inscription de cette gare dans le schéma des nœuds ferroviaires de niveau régional, que RFF devra structurer d'ici 2020 dans le cadre de sa politique de rénovation de l'offre de sillons de circulation des trains sur l'ensemble du territoire national, contribuera également à atteindre cet objectif. Enfin, les lignes de proximité doivent aussi être mises en situation de jouer pleinement leur rôle dans le dispositif de mobilité locale ; à cet effet, nous avons également demandé au préfet de la région Aquitaine de veiller à ce que la préparation des prochains contrats de projet prenne en considération un « plan qualité » des lignes existantes, confortant et développant les actions déjà en cours notamment sur les lignes Bayonne-Saint-Jean Pied de Port, Bayonne-Puyoô et Bayonne-Hendaye, et déclinant le volet « transports » du contrat territorial signé en septembre 2008 entre l'Etat, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général des Pyrénées Atlantiques et le Conseils des élus du Pays Basque.

Autres secteurs des GPSO

Dans les autres secteurs des GPSO, nous retenons les propositions du comité de pilotage du 11 janvier 2010, compte tenu des résultats des analyses multicritères des différentes solutions étudiées, ainsi que de la concertation conduite par RFF sur le sujet. ».



Carte du fuseau retenu par le comité de pilotage du 11 janvier 2010

Fuseau : approbation ministérielle du 27/09/2010

ELEMENTS DE LOCALISATION

- Fuseau : approbation ministérielle du 27/09/2010
- Limite communale
- ↔ Liaison TER
- Limite départementale

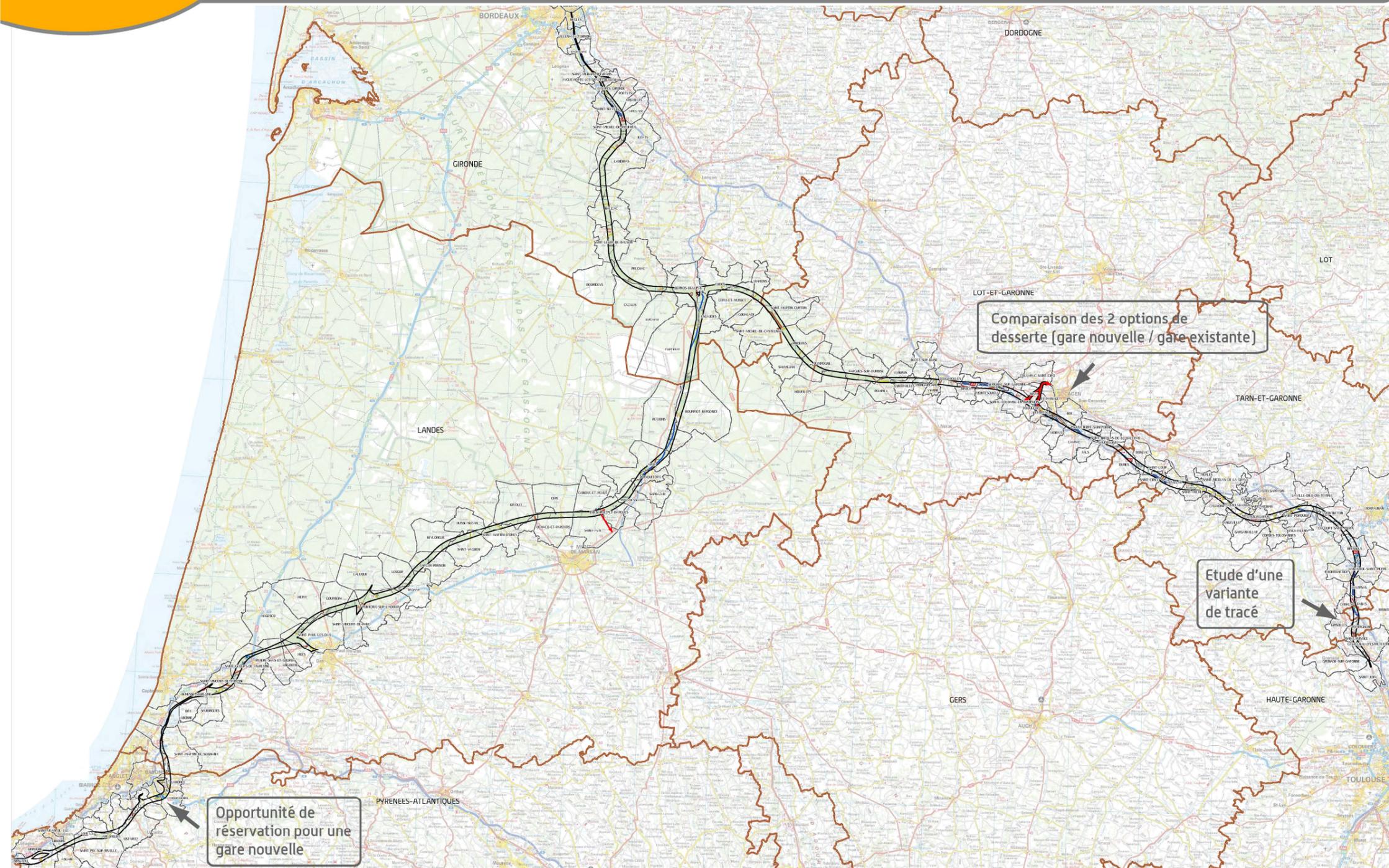


0 5 10 20 30 40 50 Kilomètres

© IGN - SCAN REG - 1/225 000ème - Septembre 2010

egis INEXIA

Les Grands Projets du Sud Ouest



Carte du fuseau approuvé par le ministre du 27 septembre 2010

RFF a choisi de placer la concertation territoriale au cœur des études et d'en faire le « moteur » de la définition progressive des Grands Projets du Sud-Ouest. Au terme de cette étape 1, il s'agit de dresser les enseignements de ce processus par rapport à ses objectifs initiaux, à ses principes fondateurs, à son caractère innovant, lesquels sont à mettre en regard de l'ampleur des GPSO, puisqu'ils concernent 430 km de lignes nouvelles, 2 régions administratives, 6 départements et près de 250 communes.

→ Sur la démarche proprement dite

Il s'agit de porter un regard objectif sur la manière dont la concertation a été conduite et vécue.

▷ Le dispositif de concertation et d'études

► L'explication du dispositif

Le dispositif de concertation et d'études a nécessité un temps d'explication indispensable et légitime compte-tenu du nombre d'instances, de leur couverture géographique et/ou thématique, de la variété des thèmes et de leur articulation.

La dynamique entre concertation et études étant liée au programme méthodologique d'études, la présentation du calendrier de la concertation et de ses instances a été souvent jugée complexe par les acteurs participant à la concertation, ces derniers ne discernant pas clairement la finalité de leur implication. Cette approche de l'élaboration des projets était nouvelle pour un certain nombre de participants, elle a parfois suscité la surprise et de récurrentes interrogations. Au-delà de la nécessaire pédagogie, ce dispositif a recueilli l'assentiment des participants dans leur grande majorité.

► Le rythme imposé par ce dispositif

Afin d'atteindre l'objectif visé au terme de l'étape 1, le processus de concertation a requis des réunions fréquentes des groupes de travail et des élus, notamment entre novembre et décembre pour le recueil des avis sur les esquisses de fuseaux potentiels et sur le programme fonctionnel associé. Certains ont reconnu que ce rythme stimulait la réflexion et mobilisait les énergies. Mais ce rythme soutenu a constamment fait l'objet de remarques, les uns regrettant le manque de temps pour préparer les réunions, pour partager l'information au sein de l'organisme qu'il représentait ou pour « prendre un certain recul » par rapport aux éléments présentés, d'autres se plaignant d'une trop faible progression des éléments d'études entre deux réunions.

La question des délais d'invitation et de transmission des documents préparatoires aux réunions de concertation a fait l'objet de critiques fréquentes et justifiées : RFF a tenté, sans toutefois y parvenir systématiquement, de respecter les délais établis dans le projet de charte de la concertation. Le caractère concomitant des études et de la concertation, ainsi que l'ampleur des études ont constitué un facteur limitant dans la transmission préalable des éléments d'études. Ainsi, certains acteurs ont reconnu que le rythme des réunions ne leur permettait pas de prendre connaissance de tous les éléments transmis même une à deux semaines avant chaque réunion.

► L'évolution du dispositif, avec l'évolution de la charte de la concertation

Tous ces éléments nous ont permis, avec le collège des acteurs locaux et sur les conseils des garants de la concertation, de faire évoluer le dispositif de concertation avec une évolution de la Charte de la concertation en fin d'étape 1.

Cette évolution a permis à RFF de se remettre en cause pour mieux répondre aux besoins des acteurs des territoires mais aussi de renforcer l'information du public et organiser sa participation de façon plus importante, sous réserve de validation du programme de la concertation de l'étape 2 par le COPIL.

Certains acteurs ont reconnu que le rythme des réunions stimulait la réflexion et mobilisait les énergies. Mais ce rythme soutenu a constamment fait l'objet de remarques.

▷ La participation des acteurs à la concertation

La participation aux instances de concertation a été réelle, elle peut être analysée sous plusieurs angles : la représentativité, l'assiduité, l'écoute, la diversité des points de vue ou la « richesse » des contributions.



► La représentativité et l'assiduité

En commissions consultatives, les élus ont fait preuve d'assiduité, ce qui s'est traduit par une représentativité importante des territoires concernés, y compris là où les élus ont clairement exprimé leur opposition aux projets. Dans le cadre des groupes de travail, l'assiduité a été plus variable en nombre et les représentants des organismes ont parfois changé au fil des réunions, ce qui a impliqué un rappel systématique de la méthode de concertation et d'études. Tous groupes confondus, la représentativité des compétences et des territoires était satisfaisante dans la mesure où certains invités (services de l'Etat, conseils régionaux), ont limité leur participation à une seule

réunion par thématique. Cet enseignement sera pris en compte dans la réflexion préalable à l'établissement du programme de concertation et d'études de l'étape 2.

► *L'écoute, la diversité et l'argumentation*

Au cours de ce dispositif de concertation, les échanges ont été nourris et le dialogue est toujours resté cordial. **Réseau ferré de France remercie, à ce titre, l'ensemble des participants à la concertation pour leur implication et leur contribution.** Ces temps de dialogue ont permis à RFF de partager son approche des GPSO, sa méthode d'élaboration et les résultats des études. Ils ont également permis d'entendre une diversité de contributions, de répondre aux questions et d'étudier les demandes émergentes des débats.

► *Les garants de la concertation*

Les garants de la concertation jouent un rôle essentiel dans ce dispositif, ils apportent une vision extérieure et neutre qu'ils peuvent à tout moment remonter aux instances de décision ou à la CNDP pour rendre compte des événements dont ils sont témoins dans les réunions de concertation. Les garants ont été présents lors des COPIL de décembre 2009 et mai 2010 pour faire part de leur perception et faire des suggestions.

Des contacts avec la CNDP et des réunions régulières avec RFF ont eu lieu pour informer et échanger au fur et à mesure de l'avancement des études et de la concertation.



→ Sur les résultats de la concertation

Les sujets soumis ou issus de la concertation ont été nombreux et variés. Néanmoins, certains ayant fait l'objet d'études n'ont pas été inclus à la concertation, tels que l'alimentation électrique des lignes ou les dynamiques urbaines et territoriales. D'autres sujets n'ont pu être encore abordés, leur étude n'étant pas achevée ou étant programmée en étape 2. Cette situation a concerné les données de trafic, de capacité ou de coûts, ce qui a régulièrement généré une frustration chez certains participants, considérant que la concertation ne traitait pas des « vrais » sujets.

► *Partage de la connaissance des territoires*

La méthodologie des études environnementales a guidé la concertation et concentré la réflexion sur la connaissance des territoires. Cet exercice d'analyse multicritères et les représentations cartographiques associées ont permis aux acteurs de s'impliquer concrètement dans l'élaboration des GPSO. Ils ont, par la même, mieux appréhendé l'approche méthodologique de la définition des fuseaux potentiels, fondée sur une hiérarchisation de critères et sur la recherche des zones de moindres enjeux. Les participants, notamment dans les groupes de travail, se sont investis dans la transmission des données et se sont montrés soucieux de la complétude des cartes. Celles-ci ont constitué un outil précieux d'aide à la réflexion collective, notamment pour identifier les secteurs d'enjeux forts et très forts. Certains acteurs ont d'ailleurs proposé d'optimiser cet outil de travail en ne représentant pas les critères couvrant uniformément l'ensemble du périmètre d'études.

Ces cartes ont constitué un outil précieux d'aide à la réflexion collective pour identifier les secteurs d'enjeux forts et très forts.

► *Partage de l'analyse des esquisses de fuseaux potentiels*

La présentation des esquisses de fuseaux potentiels a constitué un temps fort de cette étape 1. Il était très attendu par l'ensemble des acteurs de la concertation, parce qu'il apportait une illustration concrète de la méthodologie des études environnementales et fonctionnelles et de leurs contributions. Un très grand nombre de participants à la concertation a pris soin de vérifier les enjeux pris en compte dans les esquisses de fuseaux. Dans quelques secteurs, les échanges ont permis de faire émerger des options de passage complémentaires, compatibles avec les sensibilités environnementales et fonctionnelles, et donnant lieu à des études complémentaires. L'analyse comparative des esquisses a été soumise aux élus lors des commissions consultatives et il leur a été demandé leur avis sur ces esquisses. Dans des secteurs où un consensus n'a pas émergé autour d'une des options esquissées, les élus ont :

- soit réaffirmé leur contestation à l'égard de l'opportunité des GPSO,
- soit pris acte de l'analyse sans souhaiter exprimer d'avis,
- soit ont sollicité un délai de réflexion pour étudier l'analyse comparative communiquée en séance.

► *Partage de la culture ferroviaire et des opportunités de développement des territoires*

Les échanges sur les fonctionnalités, sur les services de transport et sur les caractéristiques géométriques des lignes nouvelles ont été progressifs pour assurer une appropriation de ces sujets techniques. Ils ont permis aux acteurs de la concertation de développer un niveau commun de culture ferroviaire. Les enjeux de desserte et de raccordement des triages ferroviaires, 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 le développement économique local.

Cette concertation en amont sur des questions générales liées à la connaissance des territoires, tout en mettant cette connaissance dans la perspective d'un avis sur le passage d'une infrastructure ferroviaire a permis de présenter les enjeux et les contraintes d'une telle infrastructure. Elle a ainsi permis de développer une « culture » du mode ferroviaire propice pour mener une concertation active et productive en étape 2.

→ Les perspectives pour la concertation de l'étape 2

A la veille d'engager la deuxième étape de l'élaboration des GPSO, il ressort que la concertation conduite depuis plus de 10 mois a permis aux acteurs des territoires de développer des habitudes d'échanges et de travail, d'appréhender les objectifs des GPSO et enfin de partager une culture commune des enjeux fonctionnels et environnementaux. Dans le cadre des GPSO, les conditions ainsi réunies laissent augurer que cette étape 2 disposera de conditions favorables et propices à la concertation pour définir les hypothèses de tracé, solutions techniques issues de la prise en compte des enjeux environnementaux et des services de transport associés aux GPSO. Elles feront ensuite l'objet d'une qualification de projet d'intérêt général après décision ministérielle pour approbation de l'APS.

Compte tenu du bilan de l'étape 1, de l'avis du Collège des acteurs locaux, du compte-rendu des garants, des échanges avec la CNDP, des objectifs des études de l'étape 2, **RFF a proposé de poursuivre la concertation en étape 2 :**

- en conservant les principes de la concertation engagée ;
- en adaptant le processus, notamment vis-à-vis du rythme des réunions, des thématiques et de la composition des instances de concertation, tout en l'ajustant au déroulement et aux objectifs de l'étape 2 ;
- en renforçant les modalités de participation du public (concertation avec les associations et consultation du public). Le dispositif sera à la fois continu, progressif, accessible et proche de tous les habitants du fuseau. Il sera en phase avec l'avancement des études de l'étape 2 mais également en phase avec la concertation avec les acteurs des territoires ;
- en intensifiant la concertation de proximité avec les acteurs des territoires inscrits dans le fuseau de 1000 mètres.



RFF / Emmanuel Grimaud

Le COPIL du 31 mai 2010 a validé les objectifs et la méthode de concertation pour l'étape 2.

Le Ministre a demandé, dans son approbation ministérielle du 27 septembre 2010, « de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté aux commissions consultatives réunissant les élus et les organismes publics des territoires concernés. ».

- Charte de la concertation territoriale validée par le Collège des acteurs locaux (oct. 2009)
- Avis du collège des acteurs locaux (11 mai 2010)
- Compte-rendu des garants de l'étape 1 (déc.2009)

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.

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.

■ **Les contenus à débattre :**

La concertation territoriale a pour vocation de poursuivre les réflexions engagées lors des débats publics pour les prendre en considération dans la conception des projets. Un certain nombre de thèmes de travail peuvent être identifiés sur lesquels les différentes instances auront à se prononcer ou à se projeter, en prenant en compte les aspects économiques et financiers ainsi que les aspects sociaux et environnementaux selon les principes du développement durable pour répondre aux grandes orientations du Grenelle de l'environnement :

- les fonctionnalités des lignes : les différents services ferroviaires attendus globalement et localement (fret, TGV®, TER, SR-GV) en termes de cohérences nationales et régionales, l'interface avec les autres modes de transport, la hiérarchisation des services et des dessertes...
- la définition et le rôle des projets : la définition des dessertes des agglomérations (gares actuelles et/ou gares nouvelles), les projets de territoire que cela sous entend (fonction intermodale, insertion dans les dispositifs de déplacement locaux, aménagement et structuration des territoires), les projets et enjeux économiques et urbains reliés aux dessertes...
- l'insertion territoriale des nouvelles infrastructures : inventaire et hiérarchisation partagée des sensibilités territoriales (bâti, écologie, agriculture, paysage, patrimoine...), prise en compte des enjeux environnementaux, mesures d'accompagnement, mesures compensatoires, rétablissements des infrastructures linéaires et des réseaux...
- les problématiques foncières et patrimoniales, les évolutions économiques et sociales...

Sachant que ces thématiques interagissent, il convient d'avoir à l'esprit de maintenir une cohérence entre les services attendus par une nouvelle infrastructure et les projets de territoire qui s'articulent à son passage. La charte incite donc les participants à privilégier des approches transversales qui réalisent des liens entre les différents thèmes débattus.

2- L'articulation de la concertation territoriale avec le processus de pilotage et de validation des études

La concertation territoriale s'inscrit dans le dispositif de conduite des études piloté par RFF et de décisions placé sous l'égide du préfet coordonnateur. Elle s'articule avec les instances de gouvernance des études : comité de pilotage, comités territoriaux et avec l'organisation et le déroulement des études menées sous la conduite de RFF, maître d'ouvrage.

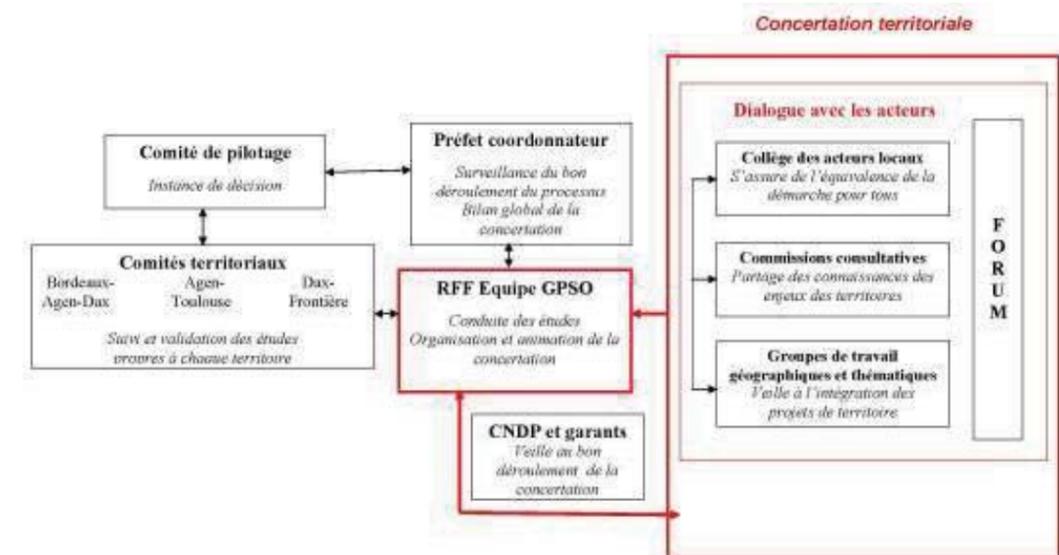
L'organisation des conditions de pilotage et de validation des études mise en place, définie dans le protocole-cadre du 26 décembre 2007, contribue à un processus de décision cohérent et partagé entre RFF et les différents partenaires qui cofinancent les études.

- **Le préfet coordonnateur :** le Ministre chargé des transports a désigné le Préfet de la Région Aquitaine préfet coordonnateur pour les études GPSO. Il assure la coordination des études des deux projets et préside le comité de pilotage chargé de coordonner l'avancement de leurs études et veille au bon déroulement du processus de concertation

globale. Il transmettra un bilan de cette concertation au Ministre accompagné des avis formels des organismes consultés dans le cadre des consultations administratives prévues, préalablement aux décisions ministérielles.

- **Le comité de pilotage** constitue l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé des cosignataires du protocole-cadre fixant les modalités de réalisation et de financement des études et de la concertation à savoir : l'Etat, RFF et les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Il définit les grandes orientations à retenir afin de garantir la cohérence de l'ensemble des deux projets, arrête les choix et valide les propositions en vue de solliciter leur approbation par décision ministérielle. RFF met également à disposition du comité de pilotage les résultats de la démarche de concertation pour qu'il puisse prendre ses décisions.
- **Les comités territoriaux** sont chargés de préciser les enjeux propres à chaque territoire, de suivre et de valider les études correspondantes, en informant le comité de pilotage et en le saisissant pour prendre les décisions communes à plusieurs territoires. Instance de représentation des partenaires de RFF, chaque comité est constitué des membres du comité de pilotage, des représentants des services de l'Etat (niveau national, régional et départemental) et des collectivités territoriales co-financiers des études.
- **Réseau Ferré de France** est responsable, en tant que maître d'ouvrage, de la conduite des études, de l'organisation et de l'animation de la concertation territoriale en lien avec le comité de pilotage présidé par le préfet coordonnateur. RFF, en lien avec le comité des acteurs locaux, communique aux différentes instances les résultats des études et de la concertation territoriale.

Le dispositif repose sur un processus de dialogue et d'information avec les acteurs concernés mis en œuvre par RFF, qui se traduit par une démarche de concertation territoriale s'inscrivant dans sa politique de concertation développée à l'échelle nationale.



3- Les modalités de concertation territoriale

La concertation territoriale est continue et partie intégrante du processus d'études. Cette démarche permet la compréhension des enjeux territoriaux et le respect de l'appréciation de chacun sur les projets. Elle favorise la participation des différents acteurs à l'élaboration des projets.

Les principes de concertation territoriale sont les suivants.

- **Diversité** : Il s'agit de la prise en considération de l'ensemble des points de vue, d'où qu'ils viennent.
- **Ecoute** : La parole des acteurs et de RFF doit être écoutée, argumentée et prise en compte, ce qui implique une relation continue.
- **Transparence** : Les informations doivent être partagées et toute décision doit être argumentée en s'appuyant sur des critères expliqués à l'ensemble des acteurs.

L'organisation des échanges repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires :

- **Le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés**, en créant des espaces d'information, d'échange et de travail en commun sur la conception des projets et leurs effets, et des échanges continus fondés sur l'écoute des acteurs, la transparence des informations et des décisions en tenant compte de la diversité des territoires représentés ;
- **l'information et la consultation du public, pour donner en continu les informations** sur les modalités d'élaboration des projets, sur les résultats du dialogue entre les acteurs, sur les améliorations apportées par la concertation et pour recueillir **et prendre en compte les avis du public**.

La mise en œuvre de ces principes repose sur différentes instances de la concertation territoriale.

► Un collège des acteurs locaux

Constitué de 40 représentants des différents acteurs concernés par les projets, selon le principe de gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement (Etat, collectivités territoriales, organisations syndicales de salariés, fédérations professionnelles patronales ou chambres consulaires, associations agréées), le collège des acteurs locaux contribue à la cohérence de la démarche de la concertation sur l'ensemble des territoires et des thématiques associées aux projets.

Cette instance :

- a été consultée lors de la validation du projet de charte de la concertation territoriale ;
- est informée de tous les éléments relatifs à l'organisation et au déroulement de la concertation : comptes-rendus de toutes les instances, suivi mensuel de la concertation... ;
- dont les membres peuvent participer en qualité d'observateur aux groupes de travail (auxquels ils ne sont pas invités) et, le cas échéant, soumettre au Préfet et à RFF des points nécessitant une évolution de la charte ou des actions complémentaires pour contribuer à la cohérence de la démarche de concertation ;

- propose au comité de pilotage d'autres aménagements de la charte de la concertation.

Ce collège est mis en place et présidé par le préfet coordonnateur, qui le réunit régulièrement selon l'avancement de la concertation. Chaque organisme ou institution, sollicité par le préfet coordonnateur sur propositions de RFF et du comité de pilotage, désigne un représentant permanent.

Les documents préparatoires seront communiqués aux participants au plus tard une semaine avant chaque réunion du collège des acteurs locaux.

► Les « garants » de la concertation

En complément de ces instances, des garants, désignés par RFF en concertation avec la CNDP, veillent au bon déroulement de la concertation territoriale et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la charte de la concertation territoriale.

Les garants ont un rôle complémentaire de celui du collège des acteurs locaux. Ils contribuent également à la définition de la charte de la concertation, veillent au respect de cette charte sur la forme et les conditions de déroulement de la concertation, facilitent les échanges entre participants et veillent au respect de l'information du public.

Les garants sont invités aux réunions des instances de concertation et y participent s'ils le souhaitent.

Ils dressent un bilan de leurs actions à chaque fin d'étape des études accompagné de leurs éventuelles remarques ou suggestions qu'ils adressent à RFF, au président de la CNDP et au préfet coordonnateur.

► Des groupes de travail géographiques ou thématiques

Constitués des représentants des collectivités locales, des services de l'Etat, des organismes directement concernés par les projets et des personnalités choisies en fonction de leur expertise, de leur compétence ou de leur représentativité (représentants d'organismes socioprofessionnels ou d'associations), ils veillent à l'intégration des projets de territoire dans l'élaboration des Grands Projets du Sud-Ouest et au partage des connaissances et avis sur ces derniers.

Chaque organisme ou institution participant à ces groupes de travail, désigné par le préfet coordonnateur sur proposition de RFF et du comité de pilotage (ou du comité territorial concerné si le groupe de travail est à vocation géographique), nomme un représentant permanent ainsi qu'un suppléant.

Pour le bon fonctionnement de ces groupes de travail :

- les groupes de travail peuvent être évolutifs dans leur objet et dans le temps en fonction de l'avancée des études ;
- chaque groupe est composé d'un nombre de membres (une vingtaine de personnes environ) favorisant le dialogue ; sa composition répond au principe de diversité, la participation à la concertation n'impliquant pas d'être porteurs des projets ferroviaires ;
- chaque groupe est composé de membres répondant aux principes de diversité et de spécialité, tout en s'attachant à favoriser les conditions du dialogue et de l'écoute par un découpage territorial de la thématique. La participation à la concertation n'implique pas d'être porteurs des projets ferroviaires ;
- les participants expriment les avis des organismes ou institutions qu'ils représentent sans attendre la fin d'une étape d'étude afin de pouvoir prendre en considération en temps réel dans les études les points de vues exprimés ;

- les participants partagent les informations utiles aux projets et proposent des sujets à explorer ; ils ont la responsabilité d'informer les organismes ou institutions qu'ils représentent pour éventuellement se faire le porte parole de leur position au sein des groupes de travail ;
- les documents préparatoires seront communiqués aux participants au plus tard une semaine avant chaque réunion des groupes de travail. Cela leur permet de préparer les avis et positions des organismes ou institutions qu'ils représentent en séance. Ces avis exprimés en séance de travail peuvent ne pas être définitifs et évoluer en fonction de nouveaux éléments d'appréciation qui leur seraient fournis ultérieurement ;
- les comptes-rendus et/ou relevés de conclusions des réunions des groupes de travail sont envoyés pour validation aux participants dans un délai maximum de deux semaines suite à leur tenue.
- le compte-rendu de réunion des groupes de travail est transmis par RFF aux participants dans un délai de 2 semaines suivant la réunion. Les participants disposent alors d'une semaine pour transmettre leurs remarques ou demandes de modifications du compte-rendu. Une semaine après, le compte-rendu final est adressé à tous les participants et mis en ligne sur le site www.gpso.fr.

Dans ce cadre, RFF assume les missions suivantes :

- organisation du calendrier des groupes de travail et de leur réunion en fonction de l'avancée des études, des thèmes émergents et des demandes de participants. RFF prépare l'ordre du jour des réunions et convoque les participants ;
- animation des groupes de travail ;
- transmission aux participants des éléments et résultats d'études et autres informations nécessaires, notamment en restituant les décisions prises au sein des instances de gouvernance ;
- rédaction des comptes-rendus des réunions et synthèse des propositions qu'il soumet aux participants et présentation régulière au comité de pilotage ou au comité territorial concerné ;
- informations croisées et points de rencontre entre les différents groupes pour permettre un partage des travaux et l'émergence d'une vision d'ensemble.
- rédaction des comptes-rendus des réunions qu'il soumet aux participants ;
- présentation régulière de l'avancement des études et de la concertation au comité territorial concerné puis au comité de pilotage ;
- informations croisées (notamment via le site www.gpso.fr et le *Flash Infos*) ou points de rencontre entre les différents groupes pour permettre un partage des travaux et l'émergence d'une vision d'ensemble ;

La fréquence des réunions des groupes de travail sera précisée lors de leur mise en place en fonction de l'organisation et du planning de chaque phase ou étape des études.

► Des commissions consultatives

Constitués des représentants des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés selon le découpage géographique arrêté par les comités territoriaux, elles associent les représentants de ces territoires afin de profiter de leur connaissance des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments des projets et de recueillir leurs avis au fur et à mesure de l'avancement des études.

Mises en place par le préfet coordonnateur sur propositions des comités territoriaux, ces commissions permettent de préparer les consultations officielles que le préfet coordonnateur organise avant toute décision ministérielle.

Le préfet coordonnateur met en place plusieurs commissions selon les enjeux, le contexte ou la géographie administrative. Chaque collectivité territoriale ou organisme public participant à ces commissions consultatives, proposée par le comité territorial concerné, désigne un représentant permanent ainsi qu'un suppléant. Ces commissions sont présidées par un représentant de l'Etat.

La fréquence des réunions des commissions sera conforme au calendrier du processus décisionnel d'élaboration des projets.

Le compte-rendu de réunion de commission consultative est transmis par le préfet ou par RFF après validation du préfet, aux participants dans un délai de 2 semaines suivant la réunion. Les participants disposent alors d'une semaine pour transmettre leurs remarques ou demandes de modifications du compte-rendu. Une semaine après, le compte-rendu final est adressé à tous les participants et mis en ligne sur le site www.gpso.fr.

► La concertation de proximité

La concertation de proximité se déroule avec les collectivités des territoires concernés, les services de l'Etat, les organisations socioprofessionnelles (agricole, viticole, forestière...), les associations de protection de l'environnement, les opérateurs ferroviaires, les associations représentant les habitants du fuseau... Elle traite de manière transversale de l'ensemble des thématiques de la concertation, au fur et à mesure de l'avancement des études.

► Un forum de la concertation

A la fin des grandes étapes d'études ou dès que nécessaire, l'ensemble des participants du collège des acteurs locaux, des garants, des groupes de travail, des commissions consultatives, du comité de pilotage et des comités territoriaux est invité, en présence des garants, au forum de la concertation qui permet de faire un point d'étape sur l'avancée des projets et de réaliser un bilan intermédiaire de la concertation. Ce forum est organisé par RFF et présidé par le préfet coordonnateur.

Un forum de la concertation permet d'organiser un débat autour d'une thématique selon une opportunité identifiée lors des réunions de concertation ou selon l'actualité des projets. Est convié à ce forum l'ensemble des acteurs : participants du collège des acteurs locaux, des groupes de travail, des commissions consultatives, du comité de pilotage et des comités territoriaux, en présence des garants. Ce forum est organisé par RFF.

4- Les modalités d'information et de consultation du public

RFF mettra à la disposition de ces différentes instances de concertation territoriale et du public des outils d'information, de dialogue et participation du public :

- **un site Internet gpsy.fr** dédié à l'information aux Grands Projets du Sud-Ouest mais qui se veut aussi interactif en proposant des espaces réservés aux échanges pour le public et des rubriques spécifiques pour les acteurs de la concertation ;
- **des documents d'information** largement diffusés pouvant faire l'objet de présentations spécifiques lors de réunions ou d'expositions : *Lettre d'information des GPSO, Flash Infos*, communiqués de presse, fiches thématiques et pédagogiques...
- **une présence de proximité** dans les territoires concernés et, selon les besoins, des réunions publiques à des moments clés de l'avancée des projets ;
- la publication périodique des **comptes-rendus et bilans de la concertation territoriale**, rédigés respectivement par les garants et RFF, **et de l'avis du collège des acteurs locaux**, qui rendent compte des échanges et des résultats obtenus.

5- Les règles de la concertation territoriale

La charte traduit la démarche volontaire et l'engagement que RFF souhaite voir partagée par chacun des participants. Elle fournit un cadre de travail et un code de bonne conduite à partir de règles de fonctionnement reflétant l'esprit qui doit animer la concertation territoriale et son bon déroulement.

Cette concertation remplira pleinement son rôle si les acteurs y participent de manière constructive dans le respect et l'écoute de chacun.

La participation aux instances de concertation territoriale (collège des acteurs locaux, groupes de travail, commissions consultatives) ne peut être assimilée à une caution aux projets.

Dans cette perspective, **RFF s'engage** :

- à fournir les informations et éléments techniques issus des études au fur et à mesure de leur avancement ;
- à communiquer préalablement à la tenue de chaque réunion des instances de concertation les documents de travail qui faciliteront une connaissance partagée des études ;
- à ce que les avis, informations et propositions recueillis dans chacune des réunions des instances de concertation soient consignés dans des comptes-rendus retraçant avec la plus grande fidélité possible les échanges tenus en réunion élaborés par RFF et validés par les participants ;
- à rendre public les résultats de la concertation conformément aux engagements d'information et de communication pris par RFF. Les comptes-rendus de la concertation seront transmis au comité de pilotage et à la CNDP.

Les organismes ou institutions participant à la concertation territoriale devront :

- désigner un représentant permanent et un suppléant disponibles, disposant d'un mandat effectif pour parler en leur nom au sein des instances de concertation auxquelles ils participent ;
- veiller à ce que leurs représentants s'impliquent dans la concertation pour toute la durée du processus d'études, jusqu'à la mise à l'enquête d'utilité publique des projets ;
- respecter les autres participants, en évitant de diffuser des informations partielles ou déformées auprès d'un tiers extérieur à son organisme.

Ainsi, l'application de cette charte de la concertation territoriale doit permettre que s'instaurent des relations de travail de qualité dans un climat de confiance auquel les participants entendent contribuer à travers leur engagement de transparence et d'écoute.



Collège des acteurs locaux Bordeaux le 11 mai 2010 Synthèse des échanges et des avis

Ordre du jour de la réunion :

- Présentation du bilan de la concertation entre janvier et mai 2010.
- Avis du Collège des acteurs locaux :
 - o sur le programme d'études et de concertation de l'étape 2 des GPSO ;
 - o sur les listes de participants aux groupes de travail ;
 - o sur les propositions d'adaptation de la charte de la concertation.

Ce document présente :

- La synthèse des échanges ;
- la synthèse des avis et des propositions.

Séance présidée et animée par Monsieur Gérard CRIQUI, directeur adjoint de la DREAL Aquitaine, avec des présentations de RFF par Monsieur Etienne PICHER, chef du pôle Bordeaux de la mission GPSO.



Mission des Grands Projets du Sud-Ouest



1. LA SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Lors de la réunion, les membres du Collège des acteurs ont fait part d'avis et de propositions sur différents sujets, synthétisés ci-dessous :

• Le bilan de la concertation entre janvier et mai 2010

- o **Monsieur Pierre DUCOUT, association des maires de Gironde, membre de la Commission Nationale du Débat public**

Sur le secteur des Graves, la concertation de proximité se fait correctement. Dans le cadre des GPSO, les principes fondamentaux de la concertation sont respectés :

- le même niveau d'information de l'ensemble des partenaires ;
- le principe de transparence.

- o **Madame Marie-José CAMBOU, FNE Midi-Pyrénées**

Elle s'étonne d'entendre le représentant de RFF dire que les solutions sur les 4 zones (qui ont fait l'objet de concertation) font consensus ; les articles de presse témoignent d'une réalité fort différente.

E. PICHER : il précise que consensus ne signifie pas unanimité. Les élus des Commissions consultatives du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne ont exprimé des préconisations pour la recherche d'un tracé dans le fuseau proposé par RFF (variante D) qui sera présenté au COPIL du 31 mai 2010. Ce fuseau semble présenter le moins d'inconvénients majeurs.

• Le bilan socio-économique et le coût des projets

- o **Monsieur Daniel DELESTRE, SEPANSO / FNE Aquitaine**

La thématique du coût et celle de l'équilibre économique des GPSO devraient être abordées en concertation.

Quelle est la rentabilité des projets et le niveau d'endettement associé ?

G. CRIQUI : la question économique des projets sera effectivement abordée dans la poursuite de la concertation.

- o **Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC UR Aquitaine**

Comment est élaboré le bilan socio-économique des GPSO ? Comment est-il pris en compte ?

E. PICHER : l'analyse des retombées socio-économiques des GPSO ne peut pas être réalisée de façon purement mécanique. Les retombées socio-économiques dépendent avant tout des décisions prises par les aménageurs des territoires. Néanmoins, l'évaluation prend en considération les apports du projet en matière d'emplois, d'attractivité des territoires, et de participation aux projets locaux de développement.

G. CRIQUI : la méthodologie d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport est fixée par le Gouvernement et encadrée par une instruction-cadre du 25 Mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005.

- **Madame Marie-José CAMBOU, FNE Midi-Pyrénées**

Il est d'important d'évaluer l'équilibre entre le coût des projets et les services rendus. Les coûts externes, comme les impacts sur la biodiversité, sont-ils pris en compte dans l'évaluation financière des projets ?

E. PICHER : l'identification et le calcul des coûts externes sont pris en considération dans les analyses économique, puis financière, des projets, conformément à l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport.

- **La consultation du public**

- **Monsieur Gérard CASSAGNE, CFTC Midi-Pyrénées**

Quelle est la définition de la consultation du public ? RFF apportera-t-il des réponses argumentées aux questions du public ?

Etienne PICHER : des réponses argumentées seront apportées aux questions du public. La consultation officielle du public interviendra lors de l'enquête publique après la décision ministérielle d'approbation de l'APS. Préalablement, une consultation des élus, services de l'Etat, associations et représentants du monde économique sera lancée par les préfets. Elle se déroulera entre le Comité de pilotage des GPSO (choix d'un tracé et du programme fonctionnel des deux lignes nouvelles - été 2011) et l'approbation ministérielle. Le dossier support de cette consultation sera alors au niveau d'avancement d'un Avant-projet Sommaire et pourra encore évoluer. Mais dès l'étape 2, une place importante sera faite à l'information et à la participation du public, avec des modalités à adapter aux territoires et aux sujets à traiter au fur et à mesure de l'avancement des études.

- **Les sondages géotechniques**

- **Monsieur Jean-Marie BERCKMANS, CRCI Aquitaine**

Les procédures préalables d'information des propriétaires ne sont pas toujours respectées par les entreprises mandatées par RFF pour réaliser les sondages géotechniques. Cette situation suscite un certain mécontentement, en particulier de la part des opposants aux projets.

E. PICHER : RFF a demandé aux entreprises d'informer chaque propriétaire par courrier avant réalisation de tout sondage. Les sondages, sur des propriétés publiques ou privées, sont encadrés par un arrêté préfectoral sur chaque département et font l'objet d'un protocole d'indemnisation pour les dégâts causés. Ce protocole est élaboré en concertation avec les Chambres d'agriculture et avec les représentants de la profession sylvicole. Il se peut que l'exploitant, un groupement d'exploitation sylvicole, ait été prévenu avant le propriétaire. RFF prendra les dispositions nécessaires pour prévenir les propriétaires en même temps que les exploitants.

G. CRIQUI : il faut vérifier que les entreprises mandatées par RFF respectent bien la procédure d'information des propriétaires.

- **Monsieur Daniel DELESTRE, SEPANSO / FNE Aquitaine**

La réalisation de sondages géotechniques est-elle légale sans Déclaration d'Utilité Publique des projets ?

- **Monsieur Pierre DUCOUT, association des maires de Gironde**

Les sondages géotechniques sont-ils indispensables à ce stade des projets ?

Etienne PICHER : la réalisation des sondages géotechniques est légale et indispensable à ce stade des projets, pour deux raisons majeures :

- *la recherche de solutions techniques ne peut être faite sans une connaissance fine des territoires ;*
- *l'évaluation économique des projets nécessite d'élaborer une solution technique fiable et réaliste. A titre d'information, la part du génie civil représente environ 40% du coût d'un projet. Il n'est pas possible d'estimer finement un projet en ayant un fort degré d'incertitude sur 40% de son coût.*

- **Monsieur Marc GIZARD, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest**

Un protocole d'accord a été signé entre RFF et la profession sylvicole pour la réalisation des sondages géotechniques sur les propriétés forestières.

- **L'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Espagne**

- **Monsieur Pierre DUCOUT, association des maires de Gironde**

Dans quels délais sont réalisées les études de la ligne existante Bordeaux-Espagne ? Des réunions territoriales sur l'impact de l'aménagement de la ligne existante en zone urbanisée seront-elles organisées ?

Etienne PICHER : c'est au début de l'année 2011 que les solutions pour l'aménagement des lignes existantes seront définies. La réflexion sur l'aménagement de la ligne existante est conduite dans un groupe de travail spécifique. Une concertation avec les acteurs des territoires concernés sera conduite une fois les prévisions de trafic établies. En effet, le programme d'aménagement de la ligne existante est fonction des prévisions de trafic sur le long terme, avant, puis au-delà de la mise en service de la ligne nouvelle. Les aménagements à réaliser doivent être pérennes et demeurer utiles après la réalisation des lignes nouvelles.

- **Monsieur Daniel DELESTRE, SEPANSO / FNE Aquitaine**

Il regrette que les études et prévisions de trafic ne soient pas disponibles à ce stade d'avancement des projets.

Gérard CRIQUI : les prévisions de trafic dont dispose RFF sont celles du débat public ; elles sont en cours d'actualisation. Monsieur DUCOUT souhaite qu'une présentation des études de trafic actualisées soit faite en 2010.

Etienne PICHER : il est bien prévu que RFF procède à une présentation des prévisions de trafics actualisées lorsqu'elles seront disponibles.

- **Le trafic TER et fret**

- **Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC UR Aquitaine**

Quelles sont les perspectives d'évolution du trafic TER et du trafic fret par rapport au trafic TGV ?

Etienne PICHER : les différents aménagements prévus (doublement des voies ferrées entre Bordeaux et Cenon, arrivée de la LGV Tours-Bordeaux, GPSO, ...) permettront d'absorber les prévisions d'évolutions des trafics TER et fret. L'augmentation de circulations des TER est l'une des préoccupations majeures de RFF et de la Région Aquitaine.

Région Aquitaine : avec l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux et des GPSO, les lignes existantes auront la capacité d'absorber l'augmentation de trafic TER prévue.

2. LES AVIS DES MEMBRES DU COLLEGE DES ACTEURS LOCAUX SUR LE PROGRAMME D'ETUDES ET DE CONCERTATION POUR L'ETAPE 2 DES GPSO ET L'EVOLUTION DE LA CHARTE DE CONCERTATION

Suite à la présentation par RFF du programme d'études et de concertation de l'étape 2 des GPSO, et des propositions d'adaptation de la charte suite au bilan de la concertation, Monsieur Gérard CRIQUI demande aux représentants des différentes familles du Collège des acteurs locaux de faire part de leur avis et le cas échéant de leurs propositions.

Il sollicite également leur avis sur la composition des groupes de travail adressée avec la convocation. Monsieur CRIQUI rappelle que la synthèse de ces avis sera transmise à chaque participant pour validation et éventuels compléments avant d'être portée à la connaissance du COPIL le 31 mai prochain.

En préambule, Etienne PICHER précise que l'ensemble des associations agréées ayant participé à la concertation lors de l'étape 1 des GPSO seront à nouveau associées lors de l'étape 2.

a. L'AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

- **Monsieur Pierre DUCOUT, association des maires de Gironde**

Avis favorable.

- **Monsieur Henri TANDONNET, association des maires du Lot-et-Garonne**

Avis favorable.

Il souhaiterait disposer rapidement d'un argumentaire sur l'opportunité de la création de lignes nouvelles.

- **Monsieur Daniel PROVINCE, Région Aquitaine**

Avis favorable.

Il précise que la Région Aquitaine va nommer prochainement un élu pour le Collège des Acteurs locaux.

b. L'AVIS DES REPRESENTANTS DES SALARIES

- **Monsieur David VILLEGAS, CGT Aquitaine**

Avis favorable. Sa demande de participation des organisations syndicales à la concertation a été prise en considération par RFF.

Fait part du souhait de la CGT de participer aux groupes de travail suivants :

- GT 7 « Environnement » (Gironde, Lot-et-Garonne, Landes et Pyrénées-Atlantiques, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne).

- **Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC UR Aquitaine**

Avis favorable.

Il constate que le Béarn n'est pas associé à la démarche de concertation et que les groupes de travail ne concernent pas les territoires financièrement concernés.

- **Monsieur Michel COULOM, FO Midi-Pyrénées**

Pas d'observation particulière.

c. L'AVIS DES EMPLOYEURS ET DES ACTEURS ECONOMIQUES

- **Monsieur Marc GIZARD, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest**

Avis favorable.

Fait part du souhait du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest de participer aux groupes de travail suivants :

- GT 7 « Environnement naturel et humain » (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne).
- GT 9 « Infrastructures et réseaux » (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne).

Dans le GT10 « Ligne existante Bordeaux-Espagne », la participation des exploitants du bois (FIBOIS, ...) serait plus pertinente que celle des sylviculteurs.

- **Monsieur Jean-Marie BERCKMANS, CRCI Aquitaine**

Avis favorable.

Fait part du souhait de la CRI Aquitaine de participer aux GT7 « Environnement naturel et humain » (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques et Lot-et-Garonne).

d. L'AVIS DES ASSOCIATIONS AGREEES

o Monsieur Christian BROUCARET, FNAUT Aquitaine

Avis favorable.

Souligne l'importance de réaliser un argumentaire sur l'opportunité des GPSO.

Suggère que les études entre la sortie sud de Bordeaux et le raccordement à la ligne nouvelle soient accélérées ; cela permettrait en effet de connaître plus rapidement le nombre de sillons libérés pour les TER vers Langon et Agen.

Souhaite connaître l'état d'avancement des études pour la desserte Béarn-Bigorre.

Etienne PICHER : l'étude pour l'amélioration de la desserte Béarn-Bigorre est en cours, avec des résultats prévus à l'été 2010. De la décision du Comité de pilotage et de l'approbation ministérielle dépendront la suite donnée : intégration ou pas dans le programme des GPSO, nécessité d'organiser un débat public, ...

o Madame Marie-José CAMBOU, FNE Midi-Pyrénées

Avis favorable. Concernant la charte de la concertation, elle souligne que son évolution est positive et répond notamment à des demandes qu'elle a exprimées dès la réunion d'installation du Collège des acteurs locaux.

Fait part du souhait de FNE Midi-Pyrénées de participer aux groupes de travail suivants :

- GT 8 « Gares et dynamiques territoriales », gare nouvelle de Montauban.
- GT9 « Infrastructures et réseaux », Tarn-et-Garonne et Haute Garonne.

Elle demande à recevoir de RFF un argumentaire clair sur « pourquoi un réaménagement sur la ligne existante ne permet pas de solution satisfaisante en terme de transport : c'est-à-dire une vitesse de l'ordre de 220 km ? et le développement des TER ? » .

e. L'AVIS DES SERVICES DE L'ÉTAT

o Monsieur Pierre-Paul GABRIELLI, DREAL Aquitaine

Avis favorable.

Fait part du souhait de la DREAL Aquitaine de participer au GT10 « Ligne existante Bordeaux-Espagne ».

o Monsieur Jean-Bernard CARREAU, DRAF Aquitaine

Avis favorable.

Fait part du souhait de la DRAF Aquitaine de participer aux groupes de travail suivants :

- GT6 « Enjeux fonciers et patrimoniaux » (Gironde, Landes, Lot-et-Garonne et Pyrénées-Atlantiques).
- GT10 « Ligne existante Bordeaux-Espagne ».

o Madame Sabrina DUBOURNAIS, Chambre d'Agriculture de la Gironde

Avis favorable.

**Compte-rendu des garants de la concertation des GPSO
2009 - 1^{ère} 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 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 (COFIL) 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.gpsso.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 tronçon 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 boîtes 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 territoriales (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 bancal 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.

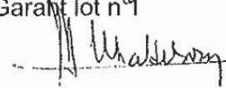
→ Suggestion 8 : Il importe que les « comptes-rendus », les « relevés de conclusion », les « comptes-rendus synthétiques », les « relevés de propositions » soient diffusés aux participants avant la réunion de validation.

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 Wolf
Garant lot n°2



André Etchelecou
Garant lot n°3

