



Etape 3

Bilan de la concertation territoriale

Novembre 2013

Sommaire

1. Préambule.....	3
2. Les fondements de la concertation territoriale du GPSO.....	4
2.1 Les trois principes de la concertation territoriale.....	4
2.2 Les objectifs du dispositif de concertation.....	4
2.3 La charte de la concertation territoriale.....	4
2.4 Les garants de la concertation.....	5
2.5 Le calendrier de l'élaboration concertée du GPSO	
3. L'organisation de la concertation durant l'étape 3.....	6
3.1 Retour sur le bilan de la concertation en étape 1.....	6
3.2 Les évolutions du dispositif de concertation en étape 3.....	8
3.3 Le dispositif d'information du public en étape 3.....	9
3.4 Le calendrier de la concertation en étape 3.....	15
4. La conduite de la concertation en étape 3.....	16
4.1 Présentation du tracé acté par le comité de pilotage (janvier/mars 2012).....	16
4.2 Mise au point et optimisation du tracé (avril 2012/février 2013).....	17
4.3 Préparation de la phase d'enquête d'utilité publique (février/octobre 2013).....	20
4.4 Comptes rendus des garants de la concertation.....	23
4.5 Autres actions.....	23
5. Les enseignements de l'étape 3 de concertation.....	24
Annexes.....	25

1. PREAMBULE

Le présent bilan fait la synthèse de la démarche de concertation et d'études conduite par RFF lors de la troisième étape de l'élaboration du programme du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), et en particulier pour les projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux. Cette étape vient s'ajouter aux deux précédentes étapes qui se sont déroulées respectivement de mai 2009 à mai 2010 et de juin 2010 à janvier 2012.

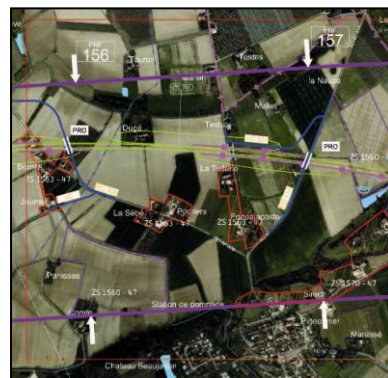
A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, les partenaires du projet (Etat, collectivités, RFF) ont décidé de regrouper ces deux projets sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) », puis « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » à partir de mi 2010. 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, ont pour objectif leur mise à l'enquête d'utilité publique.

La **première étape** de l'élaboration du GPSO a permis de définir les fonctionnalités et un fuseau de passage de 1000 mètres de large environ, proposés par le Comité de pilotage du 31 mai 2010, puis confirmés par les décisions ministérielles du 27 septembre 2010, 3 juin 2011 et 29 juillet 2011.

La **seconde étape** a permis d'arrêter, au sein du fuseau retenu précédemment, un tracé sur la quasi-totalité du linéaire lors du Comité de pilotage du 9 janvier 2012, ensuite confirmé par la décision ministérielle du 30 mars 2012. Dans cette décision, il a été demandé à RFF de poursuivre la concertation sur plusieurs secteurs et de procéder à des optimisations du projet de lignes nouvelles en vue de la phase d'enquête d'utilité publique.



2010 - Fuseau de 1000 m



2012 - Tracé au sein du fuseau



2013 - Tracé acté

La **troisième étape** a conduit à la décision ministérielle du 23 octobre 2013, validant les derniers choix de tracé des lignes nouvelles du GPSO et autorisant RFF à préparer la phase d'enquête d'utilité publique en 2014 sur « la première phase » du programme du GPSO, à savoir :

- la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ;
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux ;
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse.

Les études pour ces aménagements au Nord de Toulouse ont été conduites en parallèle de celles des lignes nouvelles par la Direction régionale RFF de Midi-Pyrénées. Cette opération a fait l'objet d'une concertation publique en 2011 dont le bilan est en ligne sur le site Internet dédié : www.saint-jory.toulouse.fr. Depuis, il n'y a pas eu d'évolution majeure, le projet des aménagements ayant été stabilisé.

La décision ministérielle du 23 octobre a fixé également les objectifs d'une mise en service à l'horizon : 2024 pour la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et 2027 pour la ligne nouvelle entre le Sud Gironde et le raccordement nord de Dax.

La « seconde phase » de réalisation du GPSO, constituée par la création d'une ligne nouvelle mixte entre Dax et la Frontière franco-espagnole fera l'objet d'une enquête d'utilité publique ultérieure, avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

→ Ce bilan de concertation de l'étape 3 concerne la période de janvier 2012 à octobre 2013.

Une synthèse des actions de concertation territoriale de l'étape 3 menées par RFF a été présentée au collège des acteurs locaux le 23 mai 2013.

Les garants de la concertation ont rédigé en parallèle un premier compte-rendu de leurs actions au cours du 1^{er} semestre 2012, puis un rapport plus général sur le déroulement des quatre années de leur mission (2009-2012), selon les préconisations du Cahier de méthodologie de la Commission Nationale du Débat Public (2002-2012). Ce rapport a été transmis au Président de la CNDP, au Préfet coordonnateur et à RFF.

Ces documents sont ensuite rendus publics sur le site Internet dédié www.gpsso.fr.

2. LES FONDEMENTS DE LA CONCERTATION TERRITORIALE DU GPSO

2.1 LES TROIS PRINCIPES DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

Pour l'étude du GPSO, la concertation continue avec l'ensemble des acteurs et populations des territoires (concertation territoriale) fait partie intégrante du processus d'études. Ses modalités de mise en œuvre ont été arrêtées en 2009.

Cette concertation, étroitement associée à la conduite des études, vise à permettre la contribution de personnes concernées par ce projet structurant d'aménagement du territoire. Elle doit favoriser l'information du plus grand nombre sur l'avancée des projets et développer les échanges d'informations et d'appréciations en matière d'enjeux territoriaux, environnementaux, de transport, etc.

Cette concertation repose sur les principes suivants :

- **diversité** : il s'agit de prendre en considération l'ensemble des points de vue exprimés au sein des 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.

2.2 LES OBJECTIFS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

Le dispositif de concertation mis en place repose principalement sur des instances de dialogue complémentaires qui permettent la participation des services de l'Etat, des élus, des organismes socioprofessionnels, d'associations représentatives et/ou agréées et du public.

RFF entend, de manière générale, la concertation comme un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée des projets et des territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

Dans le cadre du programme du GPSO, 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 du projet ;

- 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 le 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.

2.3 LA CHARTE DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

Ces principes et objectifs précédents sont explicités et affirmés dans la charte de la concertation territoriale du GPSO. En effet, cette charte traduit les grands principes de la concertation et précise son cadre de fonctionnement, ses objectifs, ses modalités, ainsi que les engagements réciproques des participants pour rendre le dialogue constructif et utile au plus grand nombre.

Approuvée par le comité de pilotage du GPSO en avril 2009, puis validée par le collège des acteurs locaux en octobre 2009, la charte a pu être mise en œuvre dès le démarrage de la concertation. Sur proposition du collège des acteurs locaux, réuni le 11 mai 2010, et sur les conseils des garants de la concertation, la charte a évolué à l'issue de l'étape 1 (teneur du compte-rendu de chaque réunion et son processus de validation, principes de composition des groupes de travail, officialisation de la concertation de proximité...). Elle n'a plus évolué depuis.

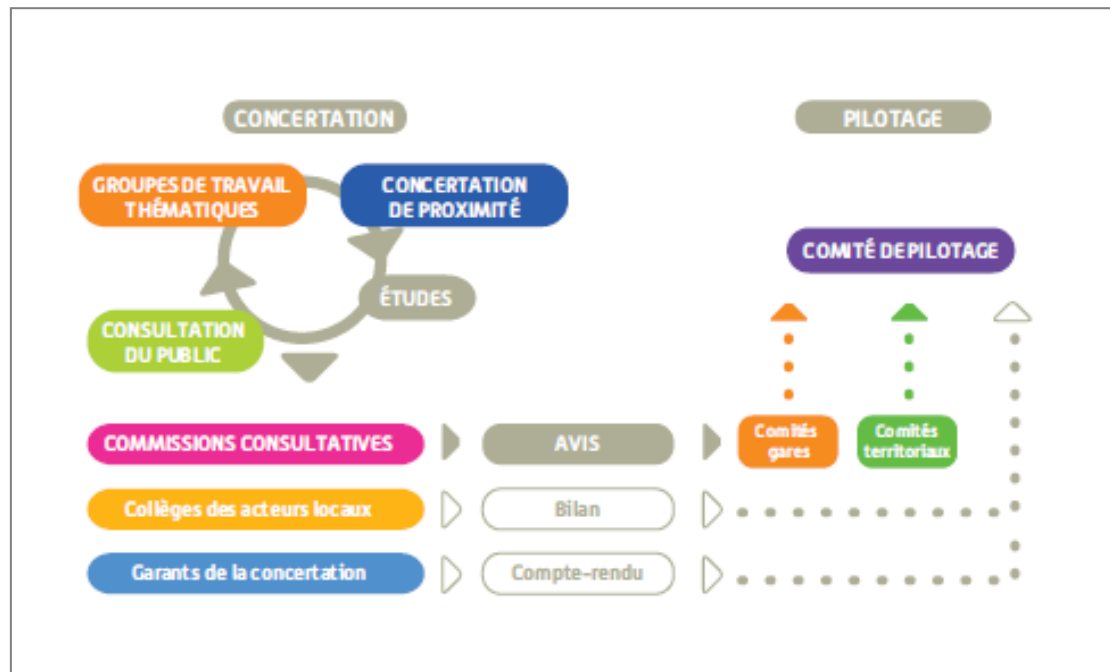
→ *Annexe : Charte de la concertation territoriale (mai 2010)*

2.4 LES GARANTS DE LA CONCERTATION

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

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

- Jean-Michel UHALDEBORDE, pour la partie Bordeaux-Agen-Dax (lot 1) ;
- Jean-Pierre WOLFF, pour la partie Ouest Agen-Toulouse (lot 2) ;
- André ETCHÉLECOU, pour la partie Dax-Frontière franco-espagnole (lot 3).



Articulation entre la concertation et le pilotage des études*

*Les acteurs de la concertation et les instances associées

Les élus et organismes publics des territoires concernés → Commissions consultatives à l'échelle départementale, concertation de proximité à l'échelle intercommunale

Les représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux... → Groupes de travail, concertation de proximité

Cette proposition a été acceptée par la CNDP le 1er juillet 2009 et confirmée par une lettre de mission adressée aux garants le 20 août 2009, précisant leur mission de veiller au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la charte de la concertation territoriale.

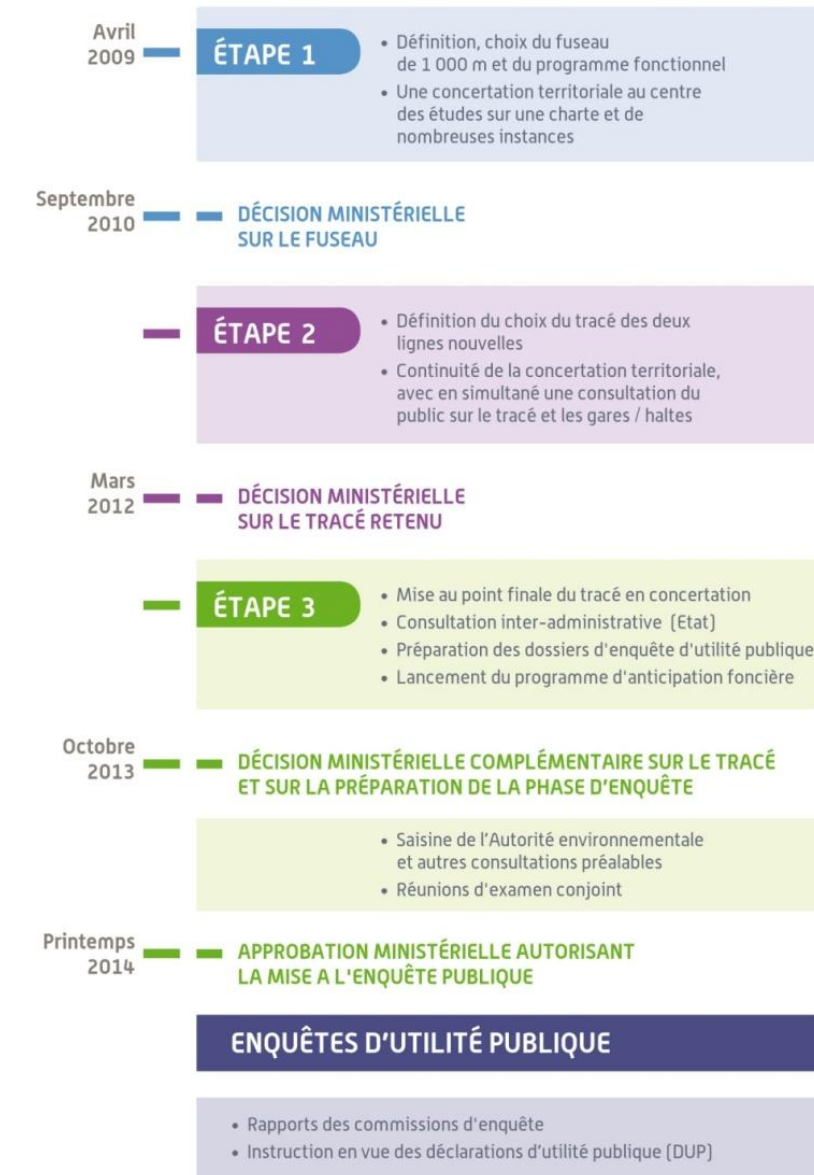
Les garants de la concertation participent en fonction de leur appréciation aux réunions de concertation ; ils sont également en contact avec le public via leurs adresses électroniques et postales. Ils sont en lien régulier avec la CNDP et RFF.

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

2.5 LE CALENDRIER DE L'ELABORATION CONCERTEE DU GPSO

La concertation et les études de cette étape 3 s'inscrivent dans un processus d'études comportant trois étapes. L'objectif est d'engager la procédure de mise à l'enquête d'utilité publique, prévue en 2014 en vue d'une déclaration d'utilité publique avant fin 2015, en fonction de l'instruction qui suivra conformément à la décision ministérielle du 23 octobre 2013. Cette phase d'enquête publique concernera la première phase du programme du GPSO, allant jusqu'à Dax.

Les 3 étapes conduisant à l'enquête publique



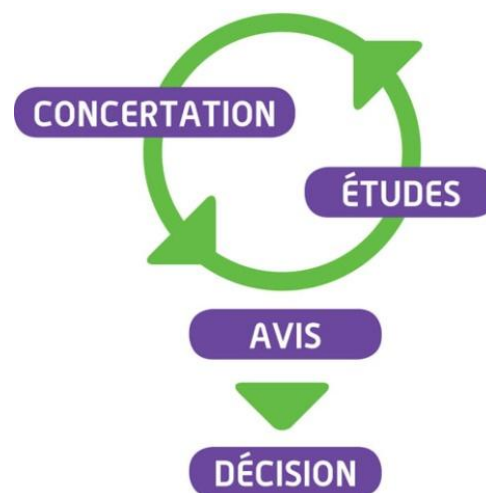
3. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION DURANT L'ETAPE 3

La méthodologie du GPSO repose sur l'interaction des études et de la concertation. La démarche retenue consiste à placer la concertation au centre des études.

En étape 1, la concertation a précédé et initié les études, lesquelles ont permis d'avoir une meilleure connaissance des enjeux et des territoires.

En étape 2, les études étaient inscrites dans la continuité de celles de l'étape 1, elles ont précédé et alimenté la concertation et la consultation du public en vue d'élaborer un tracé.

En étape 3, dans la continuité de l'étape 2, la concertation sur les derniers secteurs à valider a permis de finaliser le tracé et de procéder à des optimisations du projet en vue de la phase d'enquête publique.



3.1 RETOUR SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION TERRITORIALE DE L'ETAPE 2

Le bilan conduit au terme de l'étape 2 (disponible sur www.gpsso.fr), avait permis de recueillir des enseignements sur la conduite de la concertation et de mettre en perspective des évolutions pour l'étape 3.

Le déroulement de la concertation de l'étape 2

Objectifs et thématiques

L'étape 2 (octobre 2010 - janvier 2012) a notamment permis de définir le projet de tracé soumis à approbation ministérielle à l'intérieur du fuseau de 1000 mètres pour la quasi-totalité du linéaire, à l'exception de plusieurs secteurs pour lesquels des études complémentaires ont été prescrites. Elle a aussi permis de faire progresser le programme de gares. L'objectif d'établir un programme fonctionnel des lignes nouvelles et d'aménagement des lignes existantes a été tenu en parallèle afin de répondre à la demande des participants à la concertation de concentrer les échanges sur la définition du tracé.

Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 30 mars 2012, qui a fixé la consistance du programme du GPSO avec :

- les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ;
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux ;
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse.

Cette étape a permis de répondre à la majeure partie des objectifs visés, tout en respectant les principes énoncés dans la charte de la concertation territoriale.

L'approche initiée lors de l'étape 1 a été confirmée en étape 2 : les enjeux environnementaux des territoires sont placés au centre des sujets de la concertation. Le public a été largement impliqué à travers plusieurs temps de consultation qui ont chacun fait l'objet d'un bilan mis en ligne sur www.gpsso.fr

Déroulement et participation

Suite aux remarques des participants à la concertation en étape 1, RFF a fait en sorte de donner encore plus de place à la concertation en étape 2. Les contenus abordés étaient plus techniques qu'au cours de l'étape 1 du fait d'une définition plus précise des projets ferroviaires. Le recours à la cartographie était au cœur de la démarche de définition des tracés.

La segmentation de l'étape 2 en quatre temps visait à donner un cadre progressif à la définition du tracé :

- 1^{er} temps : détermination des zones sensibles permettant de concevoir les hypothèses de tracé ;
- 2^e temps : conception des hypothèses de tracés et sélection ;
- 3^e temps : comparaison des hypothèses de tracé et choix d'un tracé à approfondir ;
- 4^e temps : optimisation du tracé retenu et insertion sur le territoire.

Enjeu majeur du projet, la définition du tracé a fortement mobilisé les acteurs. Les échanges ont été constructifs et les participants ont pu mesurer l'impact réel de la concertation au nombre des hypothèses de tracé* issues des échanges : 13 des 29 hypothèses de tracé proposées au comité de pilotage sont ainsi issues de la concertation.

*Le tracé avait été segmenté en 29 sections, chacune faisant l'objet de plusieurs hypothèses.

Des hypothèses de tracé présentées par RFF au tracé acté par le comité de pilotage



La participation des acteurs à la démarche de concertation a varié selon les territoires.

La concertation a notamment rencontré des difficultés dans les Pyrénées-Atlantiques : une majorité de participants a exprimé son opposition à l'opportunité du projet (thème central du débat public de 2006) et n'a pas souhaité prendre part aux échanges relatifs à sa mise au point. Cette attitude a entraîné l'annulation d'une partie des commissions consultatives (réunissant les élus) prévues dans les Pyrénées-Atlantiques. Le lien ne s'est cependant pas rompu puisque, sous l'impulsion de l'Etat qui a créé à l'été 2011 l'Observatoire des trafics et évolutions économiques transfrontalières, les échanges ont porté sur les prévisions de trafic. Dans les autres départements, les élus ont exprimé leurs avis au sein des commissions consultatives ou via des délibérations de leur collectivité.

Le public a participé activement à la concertation en étape 2 avec un dispositif décliné sur toutes les communes concernées (présentoirs en mairies), à l'exception de certaines communes des Pyrénées-Atlantiques. RFF a organisé :

- quatre temps de consultation en lien avec les temps de définition du tracé (dans chaque commune concernée par le tracé) ;
- un temps spécifique relatif aux questions des 11 gares/haltes relatives aux lignes nouvelles et aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (dans chaque commune concernée par une desserte), avec deux types de concertation : une concertation réglementaire L.300-2 (code de l'urbanisme) sur les 6 gares/haltes TER et SRGV et une concertation volontaire sur les 5 gares nouvelles et existantes.

Ce dispositif a donné la possibilité à chaque habitant des communes concernées par les projets de s'exprimer et de formuler des propositions.

Le public a bénéficié d'une large information grâce à la diffusion par RFF de 8 Lettres d'information du GPSO diffusées auprès de 300 000 foyers et au site Internet dédié : www.gpsso.fr régulièrement mis à jour, où il pouvait accéder aux documents partagés avec les acteurs de la concertation et questionner RFF. Certaines communes ont également organisé des réunions publiques, demandant à RFF d'être présent.

Chiffres-clé de l'étape 2 :

- 18 mois de concertation,
- 148 communes concernées
- 6 commissions consultatives géographiques : 39 réunions
- 24 groupes de travail sur 6 thématiques (GT6, 7, 8 et 9*) : 122 réunions
- Plus de 500 réunions de proximité avec les élus et populations riveraines
- 4 temps de consultation du public sur le tracé + 1 temps sur les 11 gares et haltes des projets du programme du GPSO
- Présence des garants à une cinquantaine de réunions

*Thématiques des groupes de travail : GT6 Enjeux fonciers et patrimoniaux, GT7 Environnement, GT8 Gares et dynamiques territoriales, GT9 Infrastructures linéaires et réseaux.

Les enseignements de l'étape 2

Les échanges, à l'échelon local ou dans le cadre des instances de concertation, ont contribué de manière pertinente à l'élaboration du tracé. RFF et les participants ont pu s'entendre sur des solutions pragmatiques prenant en compte les attentes exprimées. Le tracé optimisé a ainsi été proposé au comité de pilotage avec une très large majorité d'avis favorables, exception faite de quelques secteurs.

En décembre 2011, dans leur compte-rendu, les trois garants ont constaté que le projet commençait à être mieux compris et ont observé une écoute plus attentive de la part des acteurs. Les garants ont noté la montée en puissance de la consultation du public avec plusieurs temps organisés lors de l'étape 2. Pour eux, les résultats sont mitigés en termes d'apport de la participation du public au projet, considérant que ces temps de consultation ont constitué surtout une tribune pour les opposants.

Ils ont constaté que la concertation avait permis d'atténuer certaines tensions. Il est donc nécessaire, selon eux, de poursuivre la concertation pendant la phase de préparation de l'enquête d'utilité publique. Cette concertation pourrait porter sur les thèmes suivants : incidences locales des projets, rétablissements des accès de part et d'autre de la voie ferrée, insertion paysagère, alimentation électrique, bruit et protections acoustiques, bilan socio-économique des lignes nouvelles, coûts.

Les perspectives pour la concertation de l'étape 3

L'étape 2 a contribué à une étape essentielle des projets en définissant la majeure partie du tracé. Le renforcement de la concertation de proximité amorcée lors de cette phase s'avère essentiel pour l'étape 3, qui porte plus particulièrement sur l'optimisation des projets et la prise en compte des attentes des collectivités au cas par cas.

Les thématiques

A la suite de la décision ministérielle du 30 mars 2012, RFF doit poursuivre la recherche du tracé sur plusieurs secteurs devant encore faire l'objet d'études et d'arbitrages. Sur l'ensemble du tracé, RFF est aussi chargé de mettre au point des optimisations. Cette démarche nécessite une concertation de proximité avec les acteurs des territoires concernés. Les résultats issus de cette concertation seront ensuite présentés aux commissions consultatives, aux comités territoriaux, puis au comité de pilotage, conformément au processus défini dans la charte de la concertation territoriale du GPSO.

La question de l'optimisation du tracé va de pair avec celle de l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure. Le sujet des rétablissements de réseaux est également au programme de l'étape 3. Toutes ces questions seront plus aisément traitées dans le cadre de la concertation de proximité du fait de leur spécificité géographique.

La fin de l'étape 3 doit également être consacrée à la préparation de la phase d'enquête d'utilité publique qui constitue un enjeu majeur dans les territoires.

L'information des acteurs et du public

La décision ministérielle du 30 mars 2012 a insisté sur le dialogue avec les acteurs locaux afin d'atteindre les objectifs de l'étape 3 : « La prochaine étape permettra de préciser, en concertation avec les acteurs locaux, les principes d'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure et les principes de rétablissement des réseaux, notamment s'agissant des voiries, sur la base du tracé retenu par la présente décision, en vue de l'étude d'impact et de l'enquête d'utilité publique du projet ».

En fonction des attentes des territoires et de l'impact du GPSO sur ceux-ci, des réunions entre RFF et les élus locaux compléteront le travail mené en étape 2 afin de définir les optimisations du tracé demandées dans la décision ministérielle. En accord avec les élus, des rencontres avec les riverains seront à organiser.

La préparation de l'enquête publique (avec notamment la consultation inter-administrative menée au sein des services de l'Etat) devra faire également l'objet de nombreuses réunions avec les différents services de l'Etat.

3.2 LES EVOLUTIONS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION EN ETAPE 3

La concertation en étape 3 donne une part prépondérante à la concertation de proximité.

Nouvelle feuille de route

Des objectifs « nouveaux » ont été assignés à cette troisième étape d'études et de concertation, principalement en lien avec les éléments listés dans la décision ministérielle :

- préciser les principes d'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, par exemple les protections acoustiques ;
- procéder aux optimisations des projets, aussi bien en matière d'insertion que de maîtrise des coûts ;
- anticiper la démarche foncière ;
- préparer la phase de lancement de l'enquête publique.

Evolution du périmètre géographique

Sur la base des options de passage présentées lors des débats publics de 2005 et 2006, le périmètre d'études du GPSO concernait 256 communes. La définition d'un fuseau de 1000 mètres de largeur à l'issue de l'étape 1 a permis de réduire le périmètre géographique en étape 2 à 148 communes.

En étape 3, ce périmètre géographique a été confirmé.

Evolution des instances de concertation et de gouvernance

Principalement axée sur la concertation de proximité, l'étape 3 ne prévoyait pas de réunion des groupes de travail¹, les éléments définis par ces groupes au cours des deux étapes précédentes ayant permis de donner un cadre au travail d'optimisation de cette étape 3.

Inchangées sur leur répartition mais réduites en fréquence, les réunions de commissions consultatives, comme en étape 2, se sont tenues avec une commission par département et un sous-découpage par secteurs en Lot-et-Garonne et en Tarn-et-Garonne. La concertation dans le cadre de ces commissions a eu lieu pour l'essentiel en préalable du comité de pilotage du 26 octobre 2012.

Décalée dans le temps par rapport au comité de pilotage d'octobre 2012, une réunion du collège des acteurs locaux, en présence des garants de la concertation, s'est tenue le 23 mai 2013. Les membres du collège ont pu exprimer leurs avis sur les actions de concertation menées par RFF en étape 3.

Côté gouvernance, le comité de pilotage du 9 janvier 2012 puis la décision ministérielle du 30 mars ont réorganisé les instances de gouvernance avec deux comités territoriaux (un par région) au lieu de trois (un par lot fonctionnel), et ont fixé la consistance du programme du GPSO (lignes nouvelles et aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et Nord de Toulouse).

3.3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC EN ETAPE 3

RFF s'est appuyé sur les outils d'information et de communication mis en place lors des étapes précédentes : Lettres d'information du GPSO, flash-infos, fiches thématiques, site Internet, dossiers ou communiqués de presse.

Le rythme de la communication générale a ralenti, compte tenu des phases de concertation de proximité, plus locales, et de l'attente de la publication de différents rapports, notamment celui de la Commission Mobilité 21, et de la communication sur le Plan *Investir pour la France* du 9 juillet 2013 annoncée par le Premier Ministre.

Les outils d'information du public

Lettre d'information du GPSO

La Lettre d'information est diffusée aux habitants des six départements concernés par le programme du GPSO en régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Editée à 300 000 exemplaires, elle présente l'état d'avancement des études et de la concertation et donne également de l'information sur le réseau

¹ Une réunion du GT10 a eu lieu pendant l'étape 3 bien qu'elle corresponde à un élément de la feuille de route de l'étape 2.

existant des deux régions. Sa parution est annoncée au public par le biais de publication dans la presse quotidienne régionale. Il est également possible de s'abonner à la lettre d'information et au flash-infos ; à ce jour 3 700 personnes ont fait la démarche.

Trois Lettres d'information du GPSO ont été diffusées en janvier, avril et novembre 2012 suite aux décisions du comité de pilotage et du Ministre. Une prochaine lettre est en préparation après la décision ministérielle du 23 octobre 2013.



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

Flash-infos

Flash infos est la lettre d'actualité adressée par voie électronique à toutes les personnes s'intéressant au programme du GPSO (acteurs de la concertation, abonnés à la Lettre d'information...). Son format permet de diffuser rapidement une information courte sur l'avancement du programme : décisions du comité de pilotage, mise à disposition de nouveaux documents d'information, événements liés à la concertation ou aux études... Trois Flash-infos ont été envoyés en 2012, de manière intercalée avec les Lettres d'information.

Site Internet : www.gpsso.fr

Ouvert en 2009, le site Internet dédié au GPSO comporte de nombreuses rubriques d'information ; il centralise un grand nombre de documents téléchargeables et offre au public la possibilité de poser des questions ou de donner un avis. Régulièrement actualisé, ce site constitue une mémoire ouverte, transparente et accessible sur les projets depuis leur origine. Une rubrique « Foire aux questions » répond aux principales questions posées par les internautes.



Films d'animation/maquette 3D du tracé retenu en fin d'étape 3

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

En cours de préparation, ces films permettent aux acteurs et aux riverains de mieux appréhender l'insertion des projets ferroviaires sur le territoire et de mieux visualiser la représentation des ouvrages d'art, des protections acoustiques ou des aménagements paysagers, au stade actuel d'élaboration du GPSO. Ils permettent à chacun de visualiser une bande de 600 mètres de large centrée sur l'axe du tracé. Ils seront mis en ligne sur le site Internet dédié www.gpso.fr

L'outil permet également des présentations interactives en réunion de concertation locale.

Document très attendu par les internautes, les cartes du tracé (présentées par département et par commune) sont mises en ligne au fur et à mesure des décisions prises. Pour l'étape 3, les cartes du tracé retenu (au 1/10 000^e) ont été mises en ligne suite à la réunion du comité de pilotage du 9 janvier 2012, à la décision ministérielle du 30 mars 2012 puis à la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

Entre janvier 2012 et octobre 2013, les chiffres de fréquentation étaient les suivants : 136 500 visites (accès) et plus de 528 500 pages consultées.

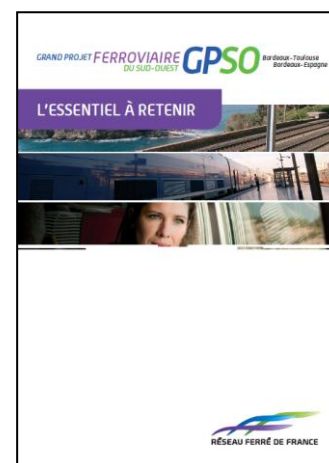
Une mise à jour du site Internet est en cours pour la phase d'enquête d'utilité publique (tous les documents actuellement en ligne restant bien sûr accessibles).

Comme pour les étapes précédentes, l'équipe RFF et plus particulièrement les chargés d'études et de concertation (un par département) sont en permanence à la disposition des acteurs et du public pour répondre à toutes leurs demandes, qu'elles soient faites lors de rencontres, par téléphone, mail ou courrier.

Documents d'information thématique

Afin d'accompagner la concertation et de restituer de manière didactique des études majeures, RFF s'est attaché à produire des documents pédagogiques sur une thématique donnée. Ces documents sont mis à disposition du public sur le site internet www.gpso.fr.

- en février 2012, RFF a publié un document sous forme de questions / réponses intitulé « Réseau Ferré de France répond à Alternative LGV » ;
- en juin 2012, une fiche thématique « Stratégie des matériaux » a été réalisée, présentant la démarche engagée par RFF dans le choix des matériaux de construction ;
- en novembre 2012, une plaquette « GPSO, un projet porteur d'avenir pour le Grand Sud-Ouest » a actualisé les chiffres clés, les enjeux et le calendrier du projet.



Passerelle au-dessus des voies sur la commune de Saint-Médard d'Eyrans (Gironde)



Viaduc sur la commune de Donzac (Tarn-et-Garonne)

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

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Janvier 2012	Lettre d'information n°13	Boites lettres 300 000 ex	Tracé retenu par le comité de pilotage
Février 2012	Questions/réponses, RFF répond à Alternative LGV	Site www.gpso.fr	Réponses aux prises de position figurant dans l'étude
Avril 2012	Lettre d'information n°14	Boites lettres 300 000 ex	RFF s'engage désormais vers l'enquête d'utilité publique. Bilans de la consultation du public sur le tracé et les gares / haltes SRGV menée lors de l'étape 2.
	Communiqué de presse	Presse et site www.gpso.fr	GPSO : vers l'enquête publique
	Flash Infos °19	Site www.gpso.fr	Décision ministérielle du 30 mars 2012 avec mise en ligne des cartes du tracé associées. Mise en ligne du dossier de synthèse de fin de l'étape 2 : <i>GPSO, une ambition pour l'avenir de deux régions.</i>
Juin 2012	Fiche thématique	Site www.gpso.fr	La stratégie des matériaux
Juillet 2012	Flash Infos n°20	Site www.gpso.fr	Etat d'avancement de la démarche de concertation. Bilans de la concertation publique autour des gares et haltes SRGV. Présentation RFF au Conseil Général du Lot-et-Garonne le 25 juin 2012. Réunion de l'observatoire des transports du 10 juillet 2012 à Bayonne. Zoom sur les travaux en cours sur le réseau ferré national en Aquitaine et en Midi-Pyrénées.

Octobre 2012	Flash Infos n°21	Site www.gpso.fr	Présentation de RFF et comptes rendus des réunions des commissions consultatives, avant le comité de pilotage. Compte-rendu des garants de la concertation (septembre 2012)
	Communiqué de presse	Presse et site www.gpso.fr	Les décisions du comité de pilotage du 26 octobre 2012 sur le tracé (communiqué du Préfet coordonnateur)
Novembre 2012	Plaquette	Manifestation et site www.gpso.fr	Présentation du programme version 2012, chiffres clés, nouveau calendrier
	Lettre d'information n°15	Boites lettres 300 000 ex	RFF poursuit sa feuille de route fixée par l'Etat (suite du comité de pilotage du 26 octobre). La liaison Vitoria-Dax au centre de l'Europe. Le programme du GPSO au fil de l'eau. Les acteurs économiques se mobilisent. Les perspectives 2013 côté réseau ferroviaire existant en Aquitaine et Midi-Pyrénées.
	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Signature de la convention de partenariat entre la SAFER Aquitaine-Atlantique et RFF
Janvier 2013	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Dossier de la Direction Régionale Midi-Pyrénées de RFF : <i>Bilan 2012 et perspectives 2013</i>
	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Dossier de la Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes de RFF : <i>2013, mettre en réseau tous les acteurs du territoire</i>
Mars 2013	Dossier de presse	Presse et site www.gpso.fr	Signature de la convention de partenariat entre la SAFER Garonne-Périgord et RFF

Les relations avec les médias

Les relations presse initiées par l'Etat

Le Préfet coordonnateur des études du GPSO a assuré plusieurs temps d'information auprès de la presse :

- **le 9 janvier 2012**, à l'issue de la réunion du comité de pilotage ;
- **le 26 octobre 2012**, à l'issue de la réunion du comité de pilotage ;
- **le 10 avril 2013**, communiqué de presse en réponse à l'article du journal Sud-Ouest : « LGV : priorité à la ligne Bordeaux-Toulouse ? » ;
- **le 23 octobre 2013**, à la suite de la décision du ministre délégué chargé des Transports ;
- **le 7 novembre 2013**, à l'issue de la réunion avec tous les préfets de départements concernés par le programme du GPSO.

Les relations presse initiées par RFF

Deux communiqués de presse ont été initiés par RFF durant l'étape 3, ils concernaient les points suivants :

- **26 janvier 2012**, RFF conteste et dénonce le contenu du document produit par les cabinets CERC et AC21 (résultats de l'étude sur l'analyse comparative des options de modernisation des dessertes sur le tronçon Bordeaux-Toulouse à la demande d'Alternative LGV)
- **6 avril 2012**, GPSO : vers l'enquête publique. L'approbation du tracé par le Ministre en charge des Transports permet à RFF de préparer sa mise à l'enquête d'utilité publique, prévue à la fin du premier semestre 2013.

RFF a également diffusé quatre dossiers de presse en début d'année 2013 :

- **Janvier 2013**, Dossiers de presse de la Direction Régionale RFF Aquitaine Poitou-Charentes "2013, Mettre en réseau tous les acteurs du ferroviaire" et de la Direction Régionale RFF Midi-Pyrénées "Bilan 2012 et perspectives 2013", comportant un point d'avancement du programme du GPSO ;
- **29 janvier puis 8 mars 2013**, Signature des conventions de partenariat entre RFF et la Safer Aquitaine Atlantique (pour la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques) puis la Safer Garonne-Périgord (pour le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne), afin d'organiser l'intervention des Safer pour la constitution d'un stock foncier compensateur dans le cadre du dispositif d'anticipations foncières du GPSO.

Analyse des retombées presse

Depuis 2009, le programme du GPSO est devenu un sujet familier pour les lecteurs de la presse régionale en Aquitaine et en Midi-Pyrénées. Chaque avancée majeure du GPSO fait l'objet d'une attention médiatique nourrie, tandis que les échanges entre les opposants et les défenseurs du projet constituent un « bruit de fond » permanent.

Le déroulement de l'étape 3 a connu un nombre moins important de réunions de concertation. De ce fait, l'attention médiatique a été plus irrégulière que lors des étapes 1 et 2 ; elle s'est caractérisée par de fortes variations entre les période d'attentes et les arbitrages sur la poursuite du GPSO. qui reste néanmoins le grand projet le plus commenté dans le Sud-Ouest.

Entre janvier 2012 et fin octobre 2013, 3190 retombées (tous sujets confondus) ont été dénombrées, pour une moyenne de 4,7 retombées par jour. Par rapport à l'étape 2, cette moyenne est en recul, elle atteignait alors 6 retombées par jour.

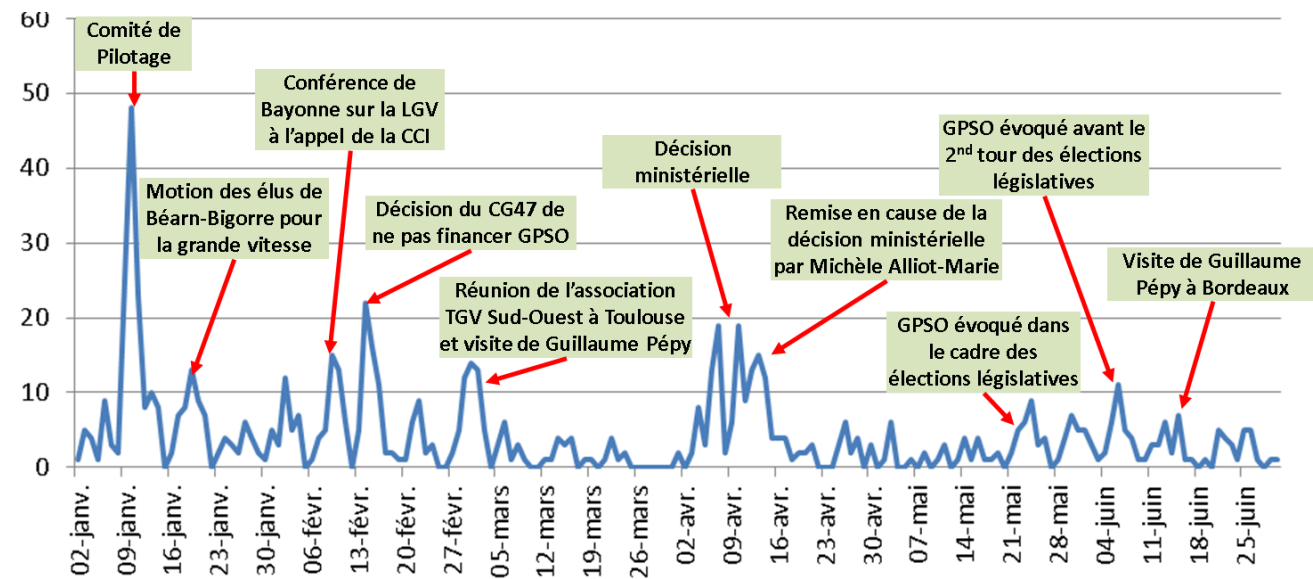
Mois	janvier 2012*	février 2012	mars 2012	avril 2012	mai 2012	juin 2012	juillet 2012	août 2012	septembre 2012	octobre 2012	novembre 2012
Nombre de retombées	267	238	82	188	105	108	113	45	66	193	111

* inclut certaines retombées comptabilisées dans le bilan étape 2

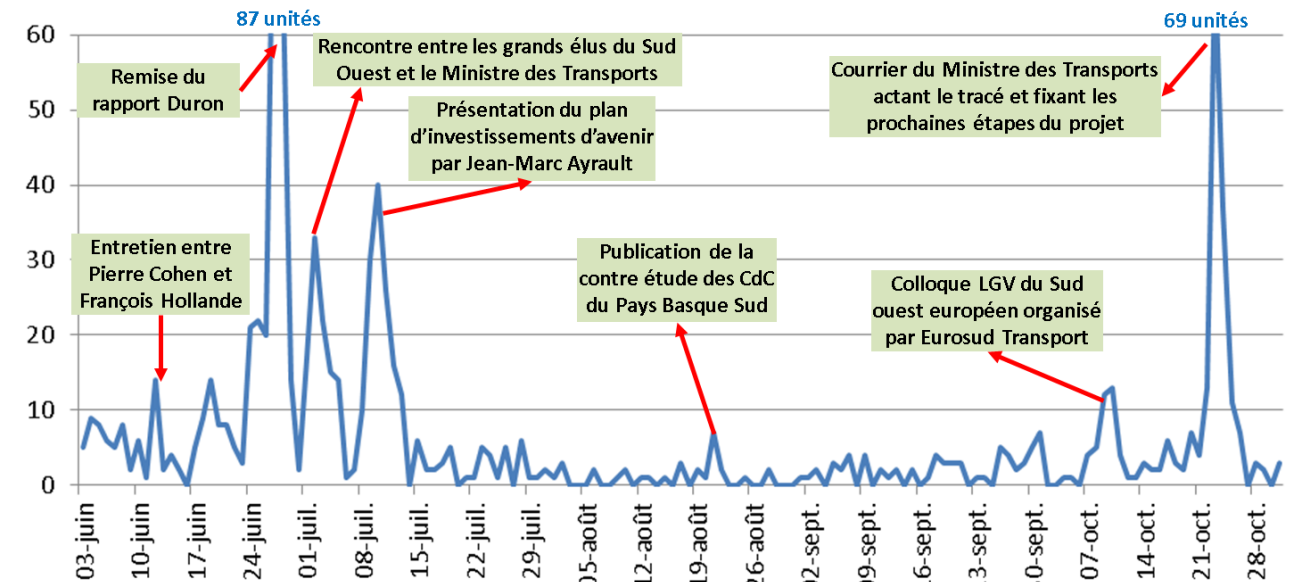
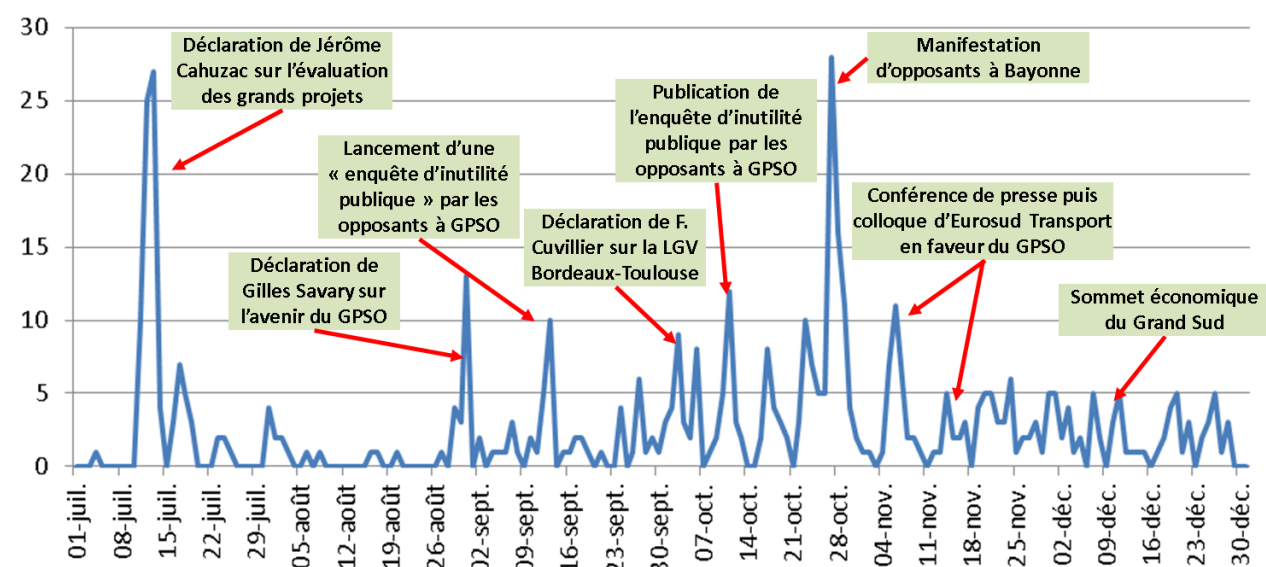
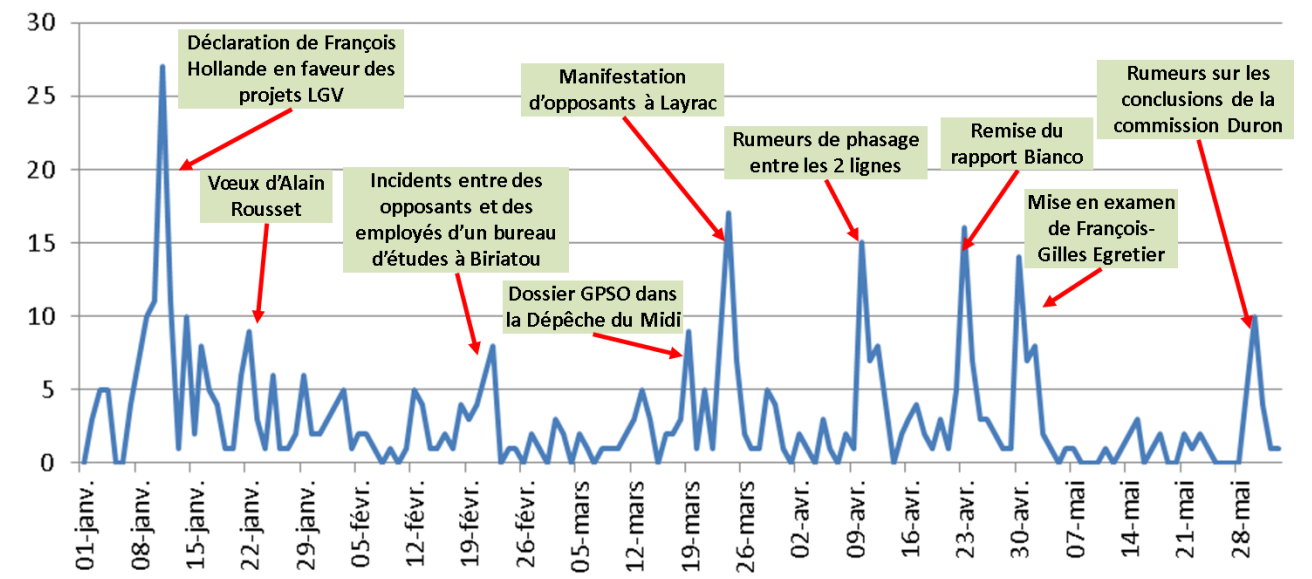
Mois	décembre 2012	janvier 2013	février 2013	mars 2013	avril 2013	mai 2013	juin 2013	juillet 2013	août 2013	septembre 2013	octobre 2013
Nombre de retombées	84	186	93	99	151	42	420	266	31	61	224

Les mois les plus forts (plus de 200 retombées /mois) s'expliquent par les temps forts de l'actualité du GPSO, détaillés ci-après.

La distribution chronologique des retombées quotidiennes en 2012



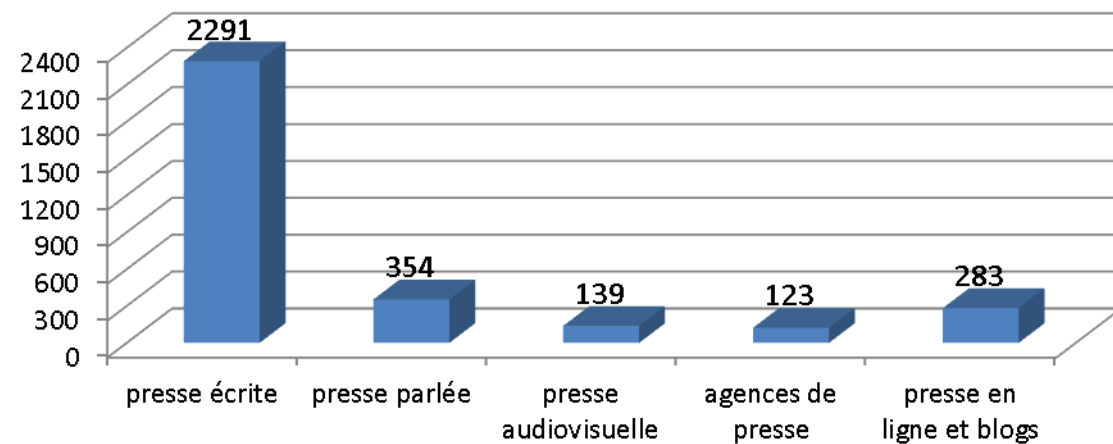
La distribution chronologique des retombées quotidiennes en 2013



Pour ce dernier graphique, la graduation de l'axe vertical a été maintenue à 60 malgré 2 pics d'actualités supérieurs afin de ne pas « écraser » l'ensemble de la courbe.

Analyse des médias (période janvier 2012-octobre 2013)

Catégorie de médias



La presse écrite représente 83% des retombées. Elle permet des articles détaillés, par exemple agrémentés de cartes présentant les avancées des études. Elle est aussi le lieu d'expression de tous les acteurs du projet, quelle que soit leur notoriété.

Les quatre principaux journaux sont :

- Sud-Ouest, avec 474 articles ;
- La Dépêche du Midi, avec 255 articles ;
- Journal du Pays Basque, avec 148 articles ;
- La République des Pyrénées, avec 108 articles.

Parmi les parutions nationales, la Vie du Rail a consacré 27 articles aux projets, et le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment 29.

Les radios se mobilisent surtout lorsque des acteurs politiques s'expriment sur les projets, suite aux principales décisions du comité de pilotage ou du ministre, lors de colloques (Eurosud par exemple) ou à l'occasion de manifestations d'envergure contre les projets. Leur activité est donc plus ponctuelle et synonyme d'évènements médiatiques.

Le cumul des passages sur les antennes locales du réseau France Bleu en Aquitaine et Midi-Pyrénées (Gironde, Béarn, Pays Basque, Gascogne, Toulouse) s'élève à 217. En comptabilisant les autres passages sur les locales de France Bleu, on parvient à un total de 227 retombées.

La presse en ligne est un outil privilégié par les associations d'opposants. Elle est aussi utilisée par certains médias traditionnels (Sud-Ouest, Journal du Pays Basque) lorsqu'ils veulent intégrer du contenu vidéo à leurs articles.

C'est aussi un média alternatif traitant régulièrement du GPSO, comme EITB, la radio-télévision basque qui totalise 25 retombées sur son site lors de l'étape 2, ou Aqui qui en compte 31.

La presse audiovisuelle intervient principalement pour les informations de portée nationale. Elle couvre les manifestations et donne la parole aux élus et aux membres du gouvernement dans le cadre des avancées des projets. France 3 Aquitaine a proposé 64 reportages, France 3 Midi-Pyrénées en a diffusé 24.

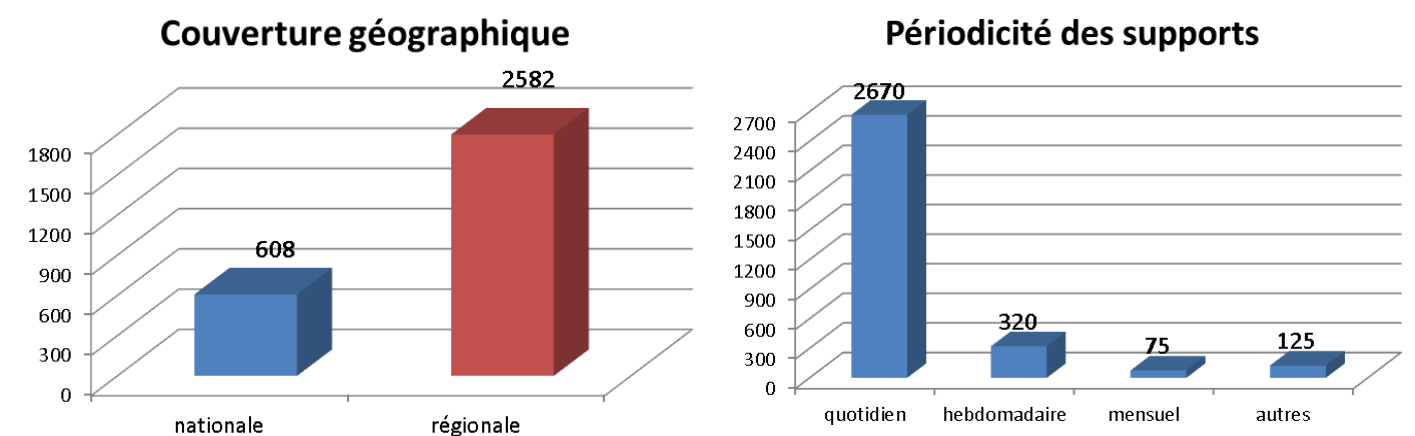
Le niveau de couverture média du GPSO (période janvier 2012-octobre 2013)

Le caractère technique et les implications locales du GPSO expliquent en partie la couverture principalement régionale du GPSO, devenu un thème régulier dans certains médias régionaux, alors qu'il constitue un sujet plus ponctuel au plan national.

Les médias nationaux se sont en revanche emparés des interrogations qui planent sur le financement des projets. Ils ont largement couvert le devenir d'un ensemble de grands projets nationaux (aéroport Notre-Dame des Landes, Canal Seine-Nord, LN PCA...) parmi lesquels figure le GPSO. Le thème du financement des infrastructures est un sujet de débat important. Les travaux de la Commission Mobilité 21, présidée par le député Philippe Duron, chargée de hiérarchiser les infrastructures prévues au SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) ont fait l'objet de nombreux commentaires et rumeurs au cours du premier semestre 2013. Suite à ses conclusions, les médias se sont interrogés sur le devenir du programme du GPSO. La décision ministérielle du 23 octobre est venue préciser les orientations gouvernementales.

Les médias à réactivité quotidienne sont de loin les plus présents (plus de 83%). Leur suivi permet d'identifier les pics d'activité médiatique autour des projets. Les parutions périodiques concernent surtout la presse spécialisée et les magazines institutionnels.

Répartition des retombées



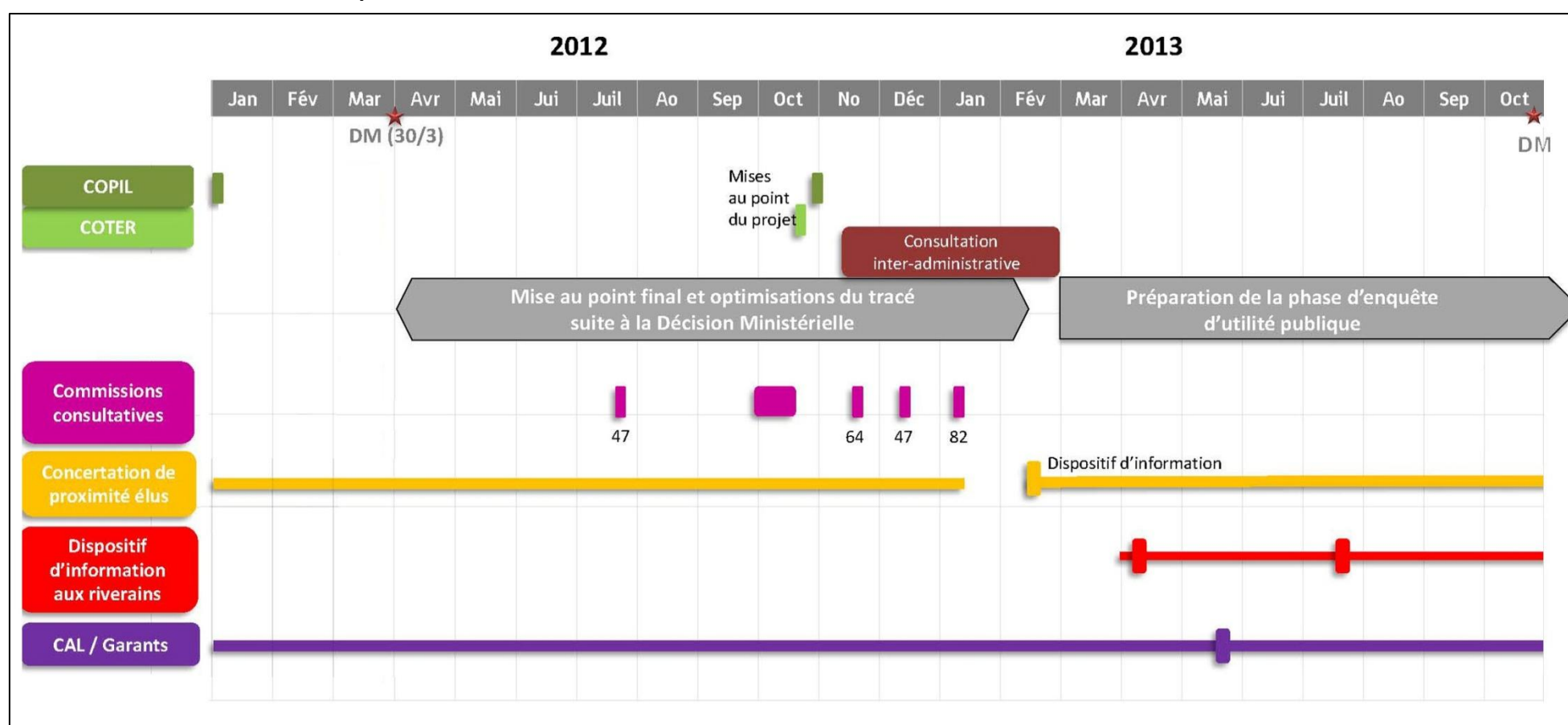
3.4 LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION EN ETAPE 3

L'étape 3 a débuté en janvier 2012, **22 mois** s'écoulant jusqu'à la décision ministérielle du 23 octobre 2013, avec trois temps de concertation/information distincts :

- **de janvier à mars 2012** : présentation du tracé aux élus locaux dans le cadre de la concertation de proximité ;

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

Calendrier de la concertation en étape 3*



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

COFIL : comité de pilotage, COTER : comité territorial, CAL : collège des acteurs locaux

DM : décision ministérielle

4. LA CONDUITE DE LA CONCERTATION EN ETAPE 3

Chiffres-clés de l'étape 3 :

22 mois de concertation

12 réunions de concertation (commissions consultatives) et **plus d'une centaine de réunions de concertation de proximité** avec les acteurs locaux

Près de 400 rencontres avec les riverains (propriétaires ou exploitants directement concernés par les projets des lignes nouvelles et aménagements au Sud de Bordeaux)

4.1 PRESENTATION DU TRACE ACTE PAR LE COMITE DE PILOTAGE (JANVIER/MARS 2012)

Dans l'attente de la décision ministérielle, la concertation a connu un ralentissement. RFF a mis à profit ce temps pour de nouvelles rencontres avec les élus locaux. C'est également au cours de cette période que s'est tenu le groupe de travail GT10, relatif à l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

La concertation de proximité de janvier à mars 2012

Les échanges en étape 2 avaient déjà permis d'aborder les principes d'insertion des projets et de rétablissements des voiries et des réseaux. Les échanges ont été nombreux début 2012 : les élus locaux y ont exposé leurs attentes et fait part de leurs remarques, qui seront examinées dans le cadre du travail d'optimisation à venir.

Ces réunions avec les élus ou les associations visaient plusieurs objectifs :

- présenter les conclusions du comité de pilotage du 9 janvier 2012 ;
- présenter la feuille de route de l'étape 3 ;
- identifier les principaux points devant faire l'objet de mesures d'insertion sur le territoire de l'intercommunalité.

51 réunions de proximité ont été conduites lors de cette première étape. Elles ont concerné tous les départements concernés par le GPSO. Les 3 intercommunalités (Nive-Adour, Errobi et Sud Pays Basque) au Pays basque n'ont pas souhaité participer à cette concertation de proximité.

Un groupe de travail thématique issu de l'étape 2

L'organisation de l'étape 2 avait conduit à reporter le GT 10 (Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye), qui s'est tenu pendant l'étape 3.

Ce groupe de travail est composé de représentants des collectivités territoriales compétentes en matière d'infrastructure, de transport, d'aménagement et d'environnement, des services de l'Etat (DDTM) et de représentants d'associations d'usagers des transports et de protection de l'environnement. Il a pour objectifs de partager une approche de l'aménagement de la ligne existante avant la mise en service de la ligne nouvelle, et d'informer sur le programme d'aménagements à réaliser à partir des opérations déjà envisagées (CPER) sur la base des études socio-économiques, ferroviaires, environnementales et techniques.

Objectifs	<p>GT 10 : aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye</p> <ul style="list-style-type: none"> • Partager une fiche d'identité de l'infrastructure existante • Présenter les budgets et objectifs des travaux prévus dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Régions (CPER) • Présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO suite au comité de pilotage du 31 mai 2010 • Présenter les aménagements réalisés côté espagnol (Y basque) • Présenter les aménagements réalisés dans le cadre du GPSO • Décrire les enjeux en matière de bruit et de passages à niveaux.
Invitation des membres	Par courrier de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion. Auprès de chaque nouvel invité, RFF a demandé préalablement qu'il désigne un représentant.
Animation	1 réunion le 22 février 2012
Remise de documents	néant
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Diaporama et relevé de conclusions validé

Remarques	<p>Ce groupe de travail fait suite aux demandes fortes des opposants (associations basques de protection de l'environnement et élus du sud Pays basque) remettant en cause l'opportunité des lignes nouvelles et demandant la modernisation des lignes existantes entre Bordeaux et la frontière franco-espagnole.</p> <p>En réunion, les échanges ont porté sur de nouvelles clarifications sur les hypothèses de trafic, sur les équipements de protections acoustiques envisageables sur la ligne existante, ainsi que sur la suppression des passages à niveaux. La complémentarité lignes nouvelles/lignes existantes a également été abordée.</p>
-----------	---

4.2 MISE AU POINT ET OPTIMISATION DU TRACE (AVRIL 2012/ FEVRIER 2013)

Objectif : un tracé à valider

L'étape 3 vise à finaliser le tracé sur les secteurs où il n'a pas été validé par la décision ministérielle du 30 mars 2012 et à procéder à des optimisations pour l'ensemble du linéaire en vue de la phase d'enquête publique.

Par optimisation du projet, il faut entendre des ajustements techniques favorisant l'insertion des projets de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne, réduisant les nuisances pour les riverains, améliorant les fonctionnalités attendues de la future ligne, facilitant la réalisation des travaux ou encore maîtrisant le coût global des projets.

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

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

Elle a insisté sur l'amélioration des conditions d'insertion des projets dans son environnement, notamment sur les communes d'Auvillar, de Castelsarrasin, Pompignan, Saint-Rustice, Bressols. Cette décision ministérielle du 30 mars 2012 a également fixé la consistance du programme du GPSO composé des opérations suivantes : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, aména-

-gements ferroviaires au Sud de Bordeaux, aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Plusieurs points concernaient les deux dernières opérations, notamment les sites d'Hourcade (côté Bordeaux) ou Fenouillet/Lespinasse (côté Toulouse).

Le déroulement de la concertation

La concertation de proximité d'avril 2012 à février 2013

La concertation a permis de trouver des solutions d'optimisation intégrant les apports des acteurs locaux et tenant compte des enjeux environnementaux du territoire ainsi que des contraintes technico-économiques de conception.

RFF a rencontré un nombre important d'interlocuteurs : intercommunalités, représentants des services de l'Etat, acteurs économiques, associations... entre la décision ministérielle de mars 2012 et le comité de pilotage d'octobre 2012, puis jusqu'à la finalisation des projets en vue de la phase d'enquête publique.

Ces réunions ont permis à RFF de présenter ses propositions et de les soumettre pour observations aux acteurs locaux afin d'en vérifier la pertinence. Les maquettes 3D ont été de très bons supports de concertation pendant ces réunions.

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

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

A titre d'exemple, la gare nouvelle de Montauban a fait l'objet de plusieurs rencontres depuis fin 2012 pour assurer une coordination et une compatibilité entre le projet ferroviaire et le projet de développement urbain. De même, concernant la gare de Bayonne, les échanges ont été très réguliers en 2012-2013 autour du projet de l'agglomération « Gare grande vitesse 2017 » regroupant le futur quartier Saint-Esprit, la modernisation de la gare existante et de ses équipements ferroviaires.

La concertation entre les acteurs locaux et RFF se poursuivra au-delà de la phase d'enquête publique pour les gares inscrites dans la première phase du programme du GPSO, jusqu'à la définition précise du programme de conception de chaque équipement pour les nouvelles gares et haltes, ou des aménagements éventuellement nécessaires pour les gares existantes.

*SRGV : service régional à grande vitesse, dit également TERGV

Suite à la décision ministérielle du 30 mars 2012, **plus d'une centaine de réunions de concertation se sont tenues sur le projet de lignes nouvelles et une dizaine de réunions sur les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux** afin de poursuivre le dialogue sur les compléments d'études demandés.

Les commissions consultatives

En conclusion de cette phase de concertation et d'études, les élus des territoires concernés, réunis en commission consultative, ont été invités à prendre connaissance des mises au point du tracé et à exprimer leurs remarques sur les propositions de RFF.

12 réunions de commissions consultatives ont ainsi été organisées au cours de l'étape 3 : 9 réunions préparant les décisions du comité de pilotage de fin octobre 2012, les 3 dernières après le comité de pilotage permettant de recueillir les observations des élus avant envoi des propositions au Ministre pour validation.

Une dernière réunion de validation est intervenue le 11 février 2013 entre la Région Midi-Pyrénées, les 2 départements de Haute-Garonne et Tarn-et-Garonne, le Grand Montauban sous la présidence du Préfet de région Midi-Pyrénées.

	<p>Après le comité de pilotage du 26 octobre : 3 réunions entre le 26 novembre et le 11 janvier 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> en Lot-et-Garonne sur les secteurs de Moirax/Layrac, le 17 décembre (réunion décalée après le comité de pilotage pour des raisons d'élections municipales partielles) dans les Pyrénées-Atlantiques, le 26 novembre avec la présentation du rapport du CGEDD portant sur l'insertion du tracé au niveau de Saint-Jean-de-Luz dans le Tarn-et-Garonne, le 11 janvier pour le choix final des mesures d'insertion sur les communes d'Auvillar, de Saint-Cirice, de Saint-Michel et de Dunes.
Informations mises à disposition du public via www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

Les apports de la concertation

Suite à la décision ministérielle du 30 mars 2012, la poursuite du dialogue sur les compléments d'études demandés à RFF a permis de nombreuses validations par le comité de pilotage du 26 octobre 2012 :

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

Objectifs	<p>communs à tous les départements</p> <ul style="list-style-type: none"> présenter les mises au point effectuées sur les projets suite aux demandes de la décision ministérielle du 30 mars 2012 annoncer le calendrier prévisionnel jusqu'à l'enquête d'utilité publique préciser l'objet, le champ d'application et la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme présenter la convention de financement et la politique foncière d'anticipation
Invitation des membres	par courrier du Préfet, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour.
Animation	<p>Avant le comité de pilotage du 26 octobre : 9 réunions entre le 26 juillet et le 25 octobre 2012</p> <ul style="list-style-type: none"> en Tarn-et-Garonne, la commission consultative a été scindée en 4 sous-groupes territoriaux, qui se sont réunis les 5 et 8 octobre en Gironde, le 5 octobre dans les Landes, le 12 octobre en Haute-Garonne, le 2 octobre en Lot-et-Garonne, le 26 juillet et le 25 octobre

Suite à la réunion du comité de pilotage du 26 octobre 2012, la poursuite de la concertation demandée à RFF a permis d'avancer sur les derniers secteurs.

Pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux :

- sur la commune de Bègles, une conception intermodale du projet avec l'EPA Euratlantique (Etablissement Public Administratif) et la ville ;
- sur les communes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, un calage fin des accès à la halte ferroviaire et un maillage abouti à la fois routier et piétonnier en lien avec tous les gestionnaires d'infrastructure, tenant compte des récents développements du quartier Plombart (Cadaujac), du quartier Ramadier (Villenave d'Ornon) ou du plan local d'urbanisme de janvier 2013 (Saint-Médard-d'Eyrans) ;
- sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, une moindre empreinte environnementale sur le bocage humide classé Natura 2000.

Pour les projets de lignes nouvelles :

- Concernant le secteur Saint-Médard d'Eyrans à Saint-Michel de Rieufret (Gironde), s'agissant de la préservation des ressources en eau potable, les acteurs de la concertation ont pris connaissance des résultats des traçages de l'été 2012, des optimisations du profil en long et des dispositions constructives pour la phase chantier prévues par RFF.

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

Visualisation 3D de la halte TER de Cadaujac et de ses accès routiers



Maquette 3D sur la commune de Bressols présentée en réunion publique



4.3 PREPARATION DE LA PHASE D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE (FEVRIER/OCTOBRE 2013)

Objectif : un tracé choisi pour l'enquête d'utilité publique

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

Le comité de pilotage du 26 octobre 2012 avait acté l'avancement des apports de la concertation sur certains de ces secteurs. Les réunions de concertation ou de gouvernance organisées ensuite jusqu'au 11 février 2013 ont conduit à valider les dernières propositions avec les élus des territoires desservis. Ces propositions ont été reprises dans les dossiers transmis au Ministre par le Préfet coordonnateur le 22 février 2013 et par le Président de RFF le 1^{er} mars pour validation par une décision ministérielle.



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

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

Pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, les choix effectués sont :

- l'optimisation des schémas d'implantation des accès aux haltes et de rétablissement des voiries (routes et mode doux) ;
- la mise au point des mesures d'insertion acoustique et paysagère du projet ainsi que les principaux ouvrages hydrauliques nécessaires ;
- l'optimisation du débranchement de la ligne nouvelle sur la commune de Saint-Médard-d'Eyrans (franchissement du Saucats en viaduc unique et en évitant le dévoiement de la ligne existante au sud de Saint-Médard d'Eyrans et sur Ayguemorte-les-Graves) ;
- la réalisation d'une base travaux sur le site d'Hourcade.

Pour les projets de lignes nouvelles, les choix effectués sont :

dans le Lot-et-Garonne :

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

dans le Tarn-et-Garonne :

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

Cette décision ministérielle demande également de lancer les procédures préalables aux enquêtes publiques sur les sections les plus prioritaires du GPSO (première phase du programme du GPSO), avec une phase d'enquête publique en 2014 :

- sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (327 km, 105 communes) ;
- sur les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux (12 km, 4 communes) ;
- sur les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse (19 km, 5 communes).

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

Le dispositif d'information auprès des acteurs et des riverains

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

Ces réunions avec les élus étaient une première étape dans ce dispositif d'information préalable à la phase d'enquête d'utilité publique.

Objectifs	<p>communs à tous les départements</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rappeler la nature des projets, leur contexte, leurs objectifs et leurs fonctionnalités ; • annoncer le calendrier des prochaines étapes ; • présenter le dossier d'enquête publique ; • présenter le programme du GPSO sur le territoire (documents d'urbanisme et mise en compatibilité, emplacements réservés et bâtis concernés par l'emprise) ; • présenter le dispositif d'anticipation foncière ; • décrire les modalités d'information/concertation d'ici la phase d'enquête publique.
Animation	<p>26 réunions entre avril et juin 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 en Gironde : CUB, Conseil Général de Gironde, CdC de Captieux-Grignols, CdC du Canton de Villandraut, CdC du Bazadais, CdC de Montesquieu, • 6 dans les Landes : CdC du Seignanx*, CdC Maremme Adour Côte Sud, CA du Grand Dax, CdC du Pays Tarusate, CA du Marsan, CdC du Pays de Roquefort. • 6 en Lot-et-Garonne : agglomération d'Agen (X2), Préfecture (parlementaires), Conseil Général, CdC du Confluent + CdC Val d'Albret, CdC Côteaux et Landes de Gascogne. • 6 en Tarn-et-Garonne : Pompignan, CdC du territoire de Grisolles et Villebrumier + CdC Garonne et Canal, CdC Castelsarrasin-Moissac, CdC des 2 Rives, CdC Sère-Garonne-Gimone, CdC Terrasse et Plaine des 2 cantons. • 2 en Haute-Garonne : CdC du Frontonnais et CU du Grand Toulouse.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, l'Etat a estimé que les conditions n'étaient pas réunies pour mener cette concertation dans de bonnes conditions.

* A St-Martin-de-Seignanx, la réunion n'a pas pu se dérouler comme prévu le 23 avril en raison d'une action d'opposants refusant l'entrée à RFF.

** CU : communauté urbaine, CdC : communauté de communes, CA : communauté d'agglomération

Deuxième étape du dispositif d'information et en accord avec les élus, RFF a ensuite organisé **des rencontres avec les propriétaires directement concernés par les projets et les riverains**. Ces contacts ont pris différentes formes en fonction des attentes locales :

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

Ces différents contacts ont permis d'apporter une information aux propriétaires et riverains sur l'avancement des projets ferroviaires tels qu'ils seront présentés dans les dossiers d'enquête publique et de préciser :

- la situation de leurs biens par rapport aux emprises prévisionnelles ;
- les prochaines étapes de consultation et de décision ;
- et de répondre aux préoccupations exprimées.

Pour les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux, dans les quatre communes concernées par le projet, plusieurs réunions d'information de proximité ont été organisées, permettant ainsi d'informer plus d'une centaine de personnes, propriétaires de bâtis répertoriés sous les emprises, et de répondre à toutes leurs questions.

Réunion d'information à Cadaujac (octobre 2013)



Pour les projets de lignes nouvelles, les réunions d'information se sont tenues à un rythme variable selon les territoires dans les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne et des Landes :

- les rencontres individuelles se sont tenues pour l'essentiel d'avril à septembre 2013, généralement en mairie. A fin octobre 2013, elles ont permis de rencontrer 80% des propriétaires et/ou occupants des 340 propriétés bâties répertoriées dans les emprises ;
- à la demande des communes, des réunions d'information de proximité ont été organisées en avril à Montbeton, Lacourt-Saint-Pierre et Labastide-Saint-Pierre (Tarn-et-Garonne) et en juillet 2013 à Brax et Le Passage (Lot-et-Garonne).



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

Troisième étape du dispositif d'information et en accord avec les élus, RFF prévoit en 2014 de présenter le projet de tracé soumis à l'enquête d'utilité publique via une maquette 3D à la fois aux élus, puis à l'ensemble des riverains sur les communes traversées, en **organisant des expositions ou réunions publiques de proximité**, par exemple au niveau des intercommunalités.

En complément, RFF continuera d'informer le public grâce aux supports d'information mis en place depuis le début des études et de la concertation : Lettre d'information, Flash Infos et site Internet dédié : www.gpso.fr

Le maintien d'une information régulière est un élément de contexte favorable à la participation du public lors de l'enquête publique.

La réunion du collège des acteurs locaux en mai 2013

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

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

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

→ [Annexe : compte-rendu de la réunion du collège des acteurs locaux \(mai 2013\)](#)

4.4 COMPTES RENDUS DES GARANTS DE LA CONCERTATION

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

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

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

→ [Annexe : Compte-rendu des garants de la concertation \(septembre 2012\)](#)

4.5 AUTRES ACTIONS

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

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

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

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

Une rencontre sur la stratégie des matériaux

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

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

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

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

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

Le financement de ce programme est assuré par l'Etat, RFF, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et les six départements concernés par les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Espagne du programme du GPSO. Ce fonds d'intervention est destiné à amorcer une action foncière qui se poursuivra au fur et à mesure de l'avancement du projet et en lien avec les cofinanceurs.

Pour répondre aux attentes locales, RFF a rencontré en 2013 les propriétaires des biens bâtis situés dans les futures emprises du GPSO. A cette occasion, RFF a pu avoir connaissance de plusieurs situations personnelles susceptibles de relever du dispositif d'anticipation foncière. Dans le cadre de comités techniques fonciers (instances à mettre en place), les premières demandes d'acquisition seront examinées par les cofinanceurs. Sur la base de critères permettant d'apprécier le caractère prioritaire des demandes formulées et compte tenu des budgets disponibles, ces comités valideront la liste des biens à acquérir par anticipation.

Une présentation du GPSO à différentes institutions ou collectivités

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

RFF a par ailleurs participé :

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

5. LES ENSEIGNEMENTS DE L'ETAPE 3 DE CONCERTATION

La concertation en étape 3, centrée sur la proximité compte tenu des enjeux, s'est avérée riche et opérationnelle. Elle a permis de parvenir à des solutions généralement partagées pour la mise au point des projets sur les secteurs encore en suspens dans la décision ministérielle du 30 mars 2012 et pour les optimisations et mesures d'insertion sur l'ensemble du linéaire. Ces solutions ont été actées lors du comité de pilotage du 26 octobre 2012, lors des réunions de proximité de décembre 2012 à février 2013, puis validées par le Ministre dans sa décision du 23 octobre 2013.

Les rencontres se sont poursuivies dans la perspective de la phase d'enquête d'utilité publique, d'abord avec les acteurs locaux puis avec les riverains. La plupart des propriétaires concernés par les emprises prévisionnelles sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax ont été rencontrés à cette occasion, lors de contacts individuels ou de réunions collectives. Les échanges ont aussi porté sur le déroulement des prochaines étapes.

Plus la définition des projets va se préciser, plus le dialogue avec les acteurs et les riverains va s'intensifier avec des échanges personnalisés.

D'ici à la phase d'enquête publique, les contacts seront poursuivis, en s'appuyant également sur la représentation graphique via une maquette en 3D du projet de tracé ; des présentations aux élus, puis aux riverains dans le cadre d'expositions/réunions de proximité sont prévues au printemps 2014.

Les supports d'information mis en place dans les étapes précédentes (site internet dédié, lettres d'information...) seront utilisés, permettant au public de disposer dans les prochains mois de l'information la plus large possible, les enquêtes publiques étant une nouvelle occasion pour le public de faire part de ses avis et observations.

Un document spécifique sur la concertation sera présent dans les dossiers d'enquête. Il portera à la fois sur les bilans des deux débats publics Bordeaux-Toulouse (2005) et Bordeaux-Espagne (2006) et sur le bilan de la concertation territoriale conduite jusqu'au lancement des enquêtes publiques. Il synthétise les trois étapes de cette concertation particulièrement approfondie mise en place par RFF pour les projets ferroviaires du GPSO, ainsi que ses apports. La démarche de concertation sera également évoquée dans l'étude d'impact, autre document important des dossiers d'enquête.

Après la phase de déclaration d'utilité publique, cette concertation approfondie, adaptée à l'avancement des projets, sera poursuivie avec les acteurs et les populations des territoires dans la suite de la mise au point de ces projets, puis de leur réalisation.

ANNEXES

Annexe 1 - Charte de la concertation territoriale du GPSO (mai 2010)

Annexe 2 - Compte-rendu des garants de la concertation (septembre 2012)

Annexe 3 – compte-rendu de la réunion du collège des acteurs locaux (mai 2013)

Ces annexes sont également en ligne sur www.gpso.fr

ANNEXES

Annexe 1 - Charte de la concertation territoriale du GPSO (mai 2010)

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.

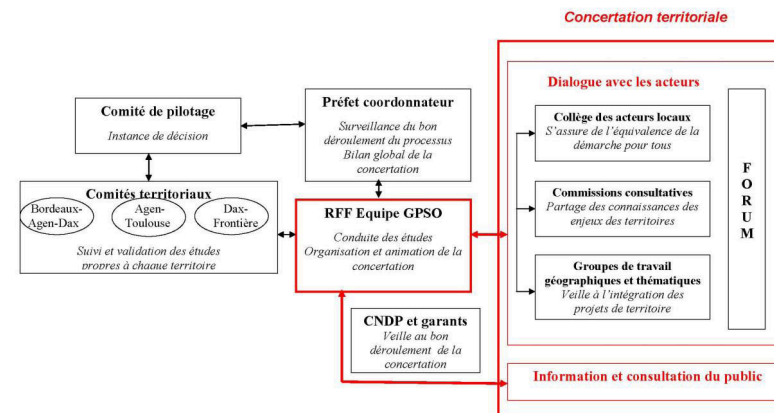
L'organisation des conditions de pilotage et de validation des études mise en place, définie dans le protocole-cadre du 26 décembre 2007, contribue à un processus de décision cohérent et partagé entre RFF et les différents partenaires qui cofinancent les études.

- **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 concernées**, 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, veille 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. 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.gpsso.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 ;
- 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.gpsso.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.gpsso.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 gpso.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.

ANNEXES

Annexe 2 - Compte-rendu des garants de la concertation (septembre 2012)

Compte-rendu des Garants de la Concertation

3^{ème} étape - janvier - septembre 2012

Le 9 janvier 2012, après trois années de concertation, le Comité de pilotage du GPSO a validé un projet de tracé Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne issu de la concertation, proposé par RFF. Le Préfet coordonnateur a toutefois demandé que pour quelques secteurs géographiques sensibles, un délai de quelques mois soit encore donné avant la validation du tracé complet définitif.

Suite aux propositions faites par le Préfet coordonnateur après le Comité de pilotage, la lettre du Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement au Président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2012 donne la feuille de route à suivre avant la mise à l'enquête publique. Le projet GPSO devient Programme GPSO pour la mise à l'enquête publique. Depuis le début de l'année 2012, la concertation de proximité a été renforcée (1).

En accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), les Garants de la concertation du projet GPSO ont entrepris d'évaluer la démarche de concertation (II) initiée par RFF de manière à améliorer le processus pour de nouveaux projets, et pour rendre plus efficace la mission du Garant.

I - La concertation de proximité renforcée

Six mois d'incertitude ont réduit les possibilités de concertation : entre le comité de pilotage du 9 janvier, la lettre gouvernementale du 30 mars, la fin de la période de réserve liée aux élections, aucune réunion de concertation n'a pu être programmée. Le GPSO est devenu programme GPSO pour la préparation des enquêtes publiques.

La lettre gouvernementale du 30 mars 2012 précise que le programme GPSO est constitué de trois composantes qui feront l'objet de trois enquêtes publiques :

- l'aménagement de la ligne existante de Bordeaux à Saint-Médard-d'Eyrans (avec reconfiguration des voies entre Bordeaux et Hourcade, troisième voie entre Hourcade et Saint-Médard-d'Eyrans, réaménagement de quatre stations TER, suppression de quatre passages à niveau),
- l'aménagement de la ligne existante Saint-Jory-Toulouse Matabiau (mise à quatre voies, adaptation de cinq stations TER et de la gare Matabiau, prise en compte de particularités paysagères le long du canal latéral à la Garonne, et de deux sites Seveso),
- les lignes nouvelles de Saint-Médard-d'Eyrans à la frontière espagnole et de Saint-Médard-d'Eyrans à Saint-Jory.

Le Programme GPSO apparaît ainsi principalement défini par la mise en place de la nouvelle infrastructure Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

→ Les Garants de la concertation alertent les autorités publiques sur les demandes récurrentes pour que le programme GPSO soit envisagé dans l'optique d'un projet ferroviaire global qui englobe, pour les voyageurs et pour le fret, dessertes à grande vitesse et développement du réseau ferroviaire existant. Ils insistent donc pour que la cohérence du programme GPSO ainsi défini soit bien maintenue au cours des prochaines étapes et pour que le programme lui-même soit bien resitué dans une perspective ferroviaire globale au niveau des territoires.

Le Ministre indique les fonctionnalités à prendre en compte pour la nouvelle infrastructure : la liaison sud-sud sans passer par Bordeaux, et pour la section Bordeaux-Dax la possibilité d'utiliser la ligne nouvelle pour la messagerie rapide à haute valeur ajoutée, la possibilité d'un barreau Béarn-Bigorre, la création d'un sas fret entre la ligne existante et la ligne nouvelle pour l'utilisation mixte (voyageur/fret) de la voie ferrée au sud de Dax.

→ Les Garants prennent acte de l'intégration de liaisons sud-sud dans le programme GPSO, une demande formulée dès la première année de la concertation.

La particularité de la nouvelle infrastructure de Bordeaux à la frontière espagnole est de permettre une augmentation considérable de la capacité du transport ferroviaire de fret par une utilisation mixte de la nouvelle ligne envisagée au sud de Dax.

→ Les Garants alertent à nouveau les autorités publiques sur la nécessité d'apporter tous les éléments indispensables à une justification du report modal route/rail pour le transport ferroviaire du fret. Les Garants ont noté que 85 à 90 sillons par jour et par sens seraient dédiés au fret ferroviaire pour le corridor atlantique entre l'Europe et les Pays Ibériques.

→ Les Garants constatent que depuis trois ans, malgré les recommandations faites, les opérateurs de transport dont la SNCF, les chargeurs, les opérateurs de transport combiné, les transporteurs routiers n'ont été que peu ou pas présents dans la concertation.

Pour le tracé de la nouvelle infrastructure, l'essentiel du linéaire retenu par le Ministre est le résultat de la concertation. Il subsiste encore des choix à préciser pour les secteurs lot-et-garonnais du Passage d'Agen à Layrac et de Fargues-sur-Ourbise à Xaintrailles, pour les secteurs d'Auvillar et de Bressols en Tarn-et-Garonne, pour le secteur au droit de Saint-Jean-de-Luz en Pyrénées-Atlantiques.

→ Les Garants de la concertation constatent l'important travail d'écoute et de prise en compte des souhaits exprimés par les acteurs et le public qui a abouti à la proposition de RFF au Comité de pilotage du 9 janvier 2012.

→ Toutefois, les Garants de la concertation considèrent que, sauf faits nouveaux imprévisibles dans un cadre d'intérêt général, il n'est pas souhaitable pour un projet d'une telle ampleur ayant été l'objet d'ajustements multiples dans le cadre de la concertation, que des demandes directes à l'Etat, court-circuitant la procédure de concertation, puissent remettre en cause une proposition de tracé résultant de la concertation.

Depuis début janvier 2012, la décision gouvernementale sur la proposition de tracé après le Comité de pilotage intervenue le 30 mars suivie de la période de réserve liée aux élections présidentielle et législatives, ont conduit pratiquement à une interruption de 6 mois de la concertation publique. RFF a néanmoins assuré le travail d'optimisation de tracé pour les secteurs indiqués dans la lettre du 30 mars 2012. Parallèlement, l'Etat a assuré quelques réunions de l'Observatoire des trafics mis en place à Bayonne en novembre 2011 afin que la transparence se fasse sur les trafics ferroviaires passés et estimés pour le futur entre Europe et Pays Ibériques dans le corridor atlantique.

→ Les Garants de la concertation, à la demande des acteurs, avaient fortement recommandé dès la première année de la concertation une clarification des perspectives de trafic voyageurs et fret pour une meilleure justification sociale et économique du projet GPSO. Les Garants notent que RFF avait dès les débats publics donné les éléments de

trafic envisagé pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Toutefois, l'Etat a demandé au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable une expertise dont les conclusions - remises en septembre 2011 - confirment les prévisions faites par RFF moyennant une saturation plus tardive de la voie ferrée existante compte tenu des effets de la crise économique récente. Les Garants de la concertation regrettent que pour ces données de trafic aussi fondamentales qui conditionnent une démarche de concertation, il ait fallu attendre la fin de la troisième année de concertation pour apporter une réponse aux demandes exprimées dès la première année de la démarche de concertation. Il importe de noter qu'il n'y a pas de remise en cause essentielle des estimations de trafic réalisées par RFF. Il est indispensable que l'Observatoire des trafics actualise les données dans les plus brefs délais compte tenu des résultats de dernière enquête Transit.

→ Les Garants de la concertation dans leurs comptes-rendus précédents avaient fortement recommandé que l'on précise les données de franchissement de la frontière franco-espagnole. Alors que l'on prépare les dossiers pour les enquêtes publiques avec notamment l'évaluation des incidences environnementales transfrontalières, il n'y a toujours pas d'accord politique entre les Etats français et espagnol sur les conditions de franchissement de la frontière, même si les accords techniques semblent acquis pour la jonction des nouvelles lignes ferroviaires en France et en Espagne.

Selon la lettre du 30 mars 2012, l'évaluation socio-économique devra être menée pour chacune des trois composantes du programme GPSO dans une perspective d'ensemble du GPSO. Le ministre demande à RFF de respecter le calendrier convenu avec les trois enquêtes publiques en 2013 pour une déclaration d'utilité publique en 2014. Un complément de financement pour le bouclage des études préalables aux enquêtes publiques devra être proposé en lien avec le Préfet coordonnateur du programme GPSO. Le ministre autorise la poursuite d'acquisitions de bâtis et d'opérations d'échanges agricoles, viticoles, de boisements compensateurs pour le quart des surfaces situées dans l'emprise du projet. La concertation devant se poursuivre pour la meilleure insertion paysagère et environnementale avec de nouveaux inventaires écologiques, le rétablissement des réseaux, les mesures à prendre pour le bruit, l'eau, le développement durable.

→ Les Garants de la concertation suggèrent fortement, comme mentionné dans leur compte-rendu de 2^{ème} étape (juillet-décembre 2011), que la dimension développement durable fasse l'objet de contenus concertés notamment :

- pour la réduction du bruit,
- pour la réduction des pollutions et des nuisances consécutives à un report modal route/rail des marchandises, mais aussi aux reports modaux route/rail et air/rail pour les trafics de personnes,
- pour la construction même des lignes nouvelles (origine, volumes, modes d'acheminement des matériaux, alimentation électrique, ouvrages d'arts),
- pour les voies de liaison de part et d'autre de l'infrastructure nouvelle,
- pour l'aménagement des gares et de leurs abords.

II - Evaluation de la Démarche de concertation

Sans avoir été tenu légalement de le faire à l'époque, RFF a engagé, par anticipation, une démarche longue et innovante de concertation (2009-2012), avec un double objectif : enrichir au mieux le projet qui sera soumis à l'enquête publique pour une future éventuelle déclaration d'utilité publique avant réalisation, tout en contribuant au développement territorial par les acteurs locaux. RFF a proposé à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) la désignation de trois Garants de la concertation dont la mission a été définie dans une charte : observer, analyser, faciliter les échanges, permettre les recours. Cette démarche constitue un terrain d'expérimentation incontournable pour l'approfondissement de la politique de concertation conduite sur les grands projets d'infrastructure linéaire. Le dispositif de concertation territoriale animé par RFF a reposé principalement sur des

réunions régulières et territorialisées d'élus (commissions consultatives) d'une part et d'acteurs socio-économiques d'autre part (groupes de travail thématiques), mais aussi sur des temps de consultation du public et sur des rencontres avec les élus et populations des collectivités concernées directement par le projet.

Quels enseignements peut-on tirer de cette démarche de concertation appliquée depuis 2009 pour le GPSO ? La démarche de concertation a-t-elle réellement enrichi le projet ? Comment a-t-elle été perçue par le public, les participants et les acteurs politiques et étatiques ? Quelle place en particulier la participation du public a-t-elle jouée, comment a-t-elle été perçue et vécue, ses effets sont-ils appréhendés ? Les Garants de la concertation ont-ils été efficaces ? Les quatre volets de leur mission ont-ils été clairement perçus ? Ont-ils pu être mis en oeuvre ? Quelles améliorations peut-on apporter ? Quelles sont les évolutions souhaitables pour d'autres projets dans la perspective d'application des principes du Grenelle 2 ?

Pour répondre à ces questions, il importe d'évaluer la perception et la pratique des acteurs concernés : l'Etat et les collectivités territoriales, le maître d'ouvrage de la concertation et des études (RFF), les populations les plus directement concernées, les plus proches du projet GPSO, les autres acteurs choisis pour faire partie des groupes de travail et des comités mis en place durant ces années (élus, représentants d'associations, syndicats, professionnels, services de l'Etat et Collectivités territoriales).

Sous l'égide de la CNDP, les Garants de la concertation du projet GPSO ont conçu l'évaluation de la démarche de concertation, en assurent le suivi, exploitent les informations recueillies. Une consultante universitaire et un bureau d'étude ont été mandatés pour procéder à cette évaluation indépendante, après approbation d'un cahier des charges validé par la CNDP. Un comité de pilotage associant RFF, les trois Garants, un représentant de la CNDP, un représentant du CAL et le conseil universitaire, veille à la conformité de sa mise en oeuvre par le cabinet.

Pour apprécier la perception et la pratique de la démarche de concertation du GPSO (de l'information à la consultation et à la participation des publics), deux approches complémentaires (quantitative et qualitative) sont mises en oeuvre :

a - Approche quantitative

Elle vise à mesurer les perceptions individuelles de la concertation et ses effets (appropriation, impacts territoriaux, controverses). Dans cette perspective, la perception et la pratique de la concertation durant les trois années passées a été engagée selon une double démarche :

- une enquête portant sur les populations les plus touchées par le projet GPSO à l'aide d'un échantillon représentatif du public concerné par le fuseau de 1000 mètres, selon des modalités techniques devant tenir compte des hétérogénéités spatiales ;
- un questionnaire adressé aux acteurs de la concertation faisant partie des groupes de travail, des commissions consultatives, du collège des acteurs locaux. Outre les réponses directes sur la perception et la pratique de la concertation durant trois ans, cette double analyse doit permettre d'apprécier la pertinence du choix des catégories d'acteurs mis à contribution par RFF.

b - Approche qualitative

Complémentaire de l'approche précédente, l'approche qualitative (fondée sur des entretiens collectifs) permet un diagnostic plus approfondi de la démarche de concertation, tout en préconisant des propositions pour améliorer l'efficacité de l'intervention des Garants

de la concertation. Pour cette approche qualitative, c'est l'intégralité de l'ambition du GPSO (lignes nouvelles et amélioration de la desserte ferroviaire des deux régions) qui est prise en considération. A partir d'une représentation du public et des personnes ayant participé à la procédure de concertation (groupes de travail, commissions consultatives, collège des acteurs locaux), un panel réduit d'élus, d'acteurs, du public, a été constitué. Les réunions sont conduites par un animateur expert de la méthode du panel.

La synthèse des résultats est attendue pour la fin de l'année 2012, selon la directive de la CNDP. De leur côté, les Garants de la concertation du projet GPSO établiront un Bilan de quatre années de mission de concertation avec une analyse pour une meilleure efficacité de la mission de Garant, désormais institutionnalisée par la loi Grenelle 2. La procédure de concertation avec intervention de Garants est en effet appelée à se développer tant dans la phase postérieure à un débat public que lors d'une concertation sans débat public menée par le maître d'ouvrage.

Le 1^{er} septembre 2012



Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1



Jean-Pierre Wolff
Garant lot n°2



André Etchelecou
Garant lot n°3

ANNEXES

Annexe 3 – compte-rendu de la réunion du collège des acteurs locaux (mai 2013)

Compte-rendu de la réunion du Collège des acteurs locaux à Bordeaux, le 23 mai 2013

La réunion s'est tenue à Bordeaux, de 14h30 à 17h, à la DIRECCTE Aquitaine, sous la présidence de Madame Marie-Françoise LECAILLON, SGAR Aquitaine, représentant le Préfet coordonnateur des études du GPSO.

Vingt personnes étaient présentes, représentants des membres du CAL suivants : CFTC Aquitaine, CFTC Midi-Pyrénées, FNAUT Aquitaine, Association des maires des Pyrénées-Atlantiques, Conseil Régional Aquitaine, Conseil Régional Midi-Pyrénées, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest, Chambre d'Agriculture de la Gironde, MEDEF Midi-Pyrénées, DDTM Gironde, FNE Aquitaine, CCI Aquitaine, DREAL Aquitaine, RFF, ainsi que deux des garants de la concertation.

Madame LECAILLON accueille les participants et les remercie de leur présence. Elle précise l'objet de la réunion concernant le programme du GPSO, pour lequel la phase d'enquête publique est prévue au second semestre 2013 (selon la feuille de route établie en 2012, et en attente des recommandations de la Commission Mobilité 21 et des orientations que fixera ensuite le Gouvernement) :

- point sur les actions de concertation menées par RFF ;
- point de vue des garants de la concertation.

Elle donne la parole à Monsieur BAYLE, Chef de la mission GPSO, pour RFF, dont l'intervention est disponible sur le site Internet du projet www.gpso.fr.

RFF rappelle ainsi de manière synthétique les actions de concertation menées au cours des premières étapes d'élaboration des études du GPSO, puis le calendrier 2013 et le dispositif d'information préalable à l'enquête publique, avant de conclure, après présentation par les garants des grandes lignes de leur rapport, sur le déroulement de la phase d'enquête publique.

La présentation du rapport des garants est assuré par Messieurs André ETCHÉLECOU, garant pour le lot 3 (Dax-Frontière espagnole) et par Jean-Pierre WOLFF, garant pour le lot 2 (Agen-Toulouse), Jean-Michel UHALDEBORDE, garant pour le lot 1 (Bordeaux-Agen-Dax) n'ayant pu être présent.

Monsieur ETCHÉLECOU rappelle que les trois garants de la concertation ont été désignés en 2009 pour ce projet de très grande ampleur concernant deux régions, Aquitaine et Midi-Pyrénées. Ils ont ainsi suivi la concertation sur le programme du GPSO pendant trois années et ont rédigé à chaque fin d'année ou d'étape, des comptes rendus avec des constats intermédiaires et des suggestions d'amélioration du dispositif.

Le rapport qu'ils viennent de transmettre le 21 mai 2013 au Préfet coordonnateur, au Président de la CNDP et au Président de RFF, porte sur l'ensemble de la période ; établi conformément au guide de méthodologie établi par la CNDP dans son rapport d'activités 2002-2012, il a vocation à être rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Concernant le bilan des trois années, les garants constatent que leurs suggestions n'ont pas été toujours suivies d'effet. Sur des points techniques, les demandes ont été réglées assez vite par RFF : diffusion des comptes rendus plus rapides, rythme ajusté des réunions, visualisation du projet sur maquette 3D... En revanche, d'autres suggestions n'ont pas été suivies, ou trop tardivement, contribuant à cristalliser une opposition sur certains territoires : il en est ainsi pour la justification de la création de la ligne nouvelle, la définition et la présentation de la politique nationale de développement pour le transport combiné, et de manière plus générale, la question du report modal ou l'approche globale du système ferroviaire. L'absence des professionnels du transport dans les instances de concertation est également jugée regrettable. Plus d'explications sur la justification du projet auraient pu être apportées par les services de l'Etat au cours de la concertation, notamment au niveau de l'utilisation du système ferroviaire global. La présence de l'Etat aurait ainsi gagné à être plus lisible, et les conditions de participation du public mieux définies.

Dans leur rapport, les garants font des propositions à la CNDP pour repenser la mission du garant le plus en amont possible dans la vie d'un projet. Par ailleurs, Monsieur ETCHÉLECOU fait observer que plus de 5 ans se sont écoulés entre le débat public des lignes nouvelles et l'enquête publique du programme du GPSO, alors que certains sujets sont encore en discussion, ce qui amène les garants à s'interroger sur le calendrier d'organisation de ces différentes phases de concertation.

Monsieur WOLFF complète ces propos en soulignant la qualité et l'importance du travail effectué par RFF (et ses ingénieries) et les acteurs du territoire pour récolter et partager l'ensemble des connaissances indispensables, puis étudier les différentes hypothèses de fuseaux puis de tracés.

Introduisant le débat suivant les présentations, Madame LECAILLON revient sur l'exposé des garants. Elle indique que leur rapport, qui vient d'être porté à sa connaissance, s'inscrit dans le cadre défini par la CNDP. Il ne s'agit pas d'un rapport contradictoire, mais de l'expression de l'avis des garants sur le déroulement de la concertation. Au vu de certains commentaires sur la perception du rôle de l'Etat, il aurait été souhaitable qu'un tel rapport puisse être contradictoire. Concernant le projet, l'enquête publique va être un moment important d'échanges avec le public (une des difficultés étant l'appropriation de toutes ces informations, car le dossier d'enquête avoisine les 10 000 pages).

Monsieur BAYLE ne partage pas non plus l'avis des garants sur certaines remarques : s'agissant de projets complexes sur de vastes territoires, la phase d'échanges sur l'identification et la hiérarchisation des enjeux peut paraître longue, mais elle n'en est pas moins nécessaire pour que les

analyses des variantes de projet soient ensuite transparentes et partagées. Les moyens déployés par RFF témoignent de la volonté réelle de concertation. Sur la question très importante des prévisions de trafic, il était légitime que l'Etat souhaite s'assurer de la robustesse des chiffres avant leur diffusion.

Monsieur CRIQUI (DREAL Aquitaine) confirme ce point de vue ; il rappelle d'ailleurs l'importance de la décision prise en 2011 par l'Etat de mettre en place l'Observatoire des trafics, destinée à assurer la transparence et le partage sur les données actuelles de trafic. Il reconnaît que les rôles respectifs de l'Etat et de RFF n'ont pas suffisamment été expliqués dès le début de la concertation auprès des acteurs du territoire et des citoyens ; il faudra en tirer les enseignements en étant plus explicite pour d'autres projets dans l'avenir.

Monsieur BOISSEROLLE, CFTC Aquitaine, rappelle qu'en fin de débat public Bordeaux-Espagne, le choix avait été la solution du scénario 3 avec un barreau permettant d'améliorer la liaison Dax-Pau. Il est indispensable de ne pas oublier la desserte du Béarn (Pau) et de la Bigorre (Lourdes et Tarbes), Pau étant le premier bassin industriel de la région.

RFF confirme que le programme du GPSO réserve la faisabilité technique des différents scénarios envisagés pour l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Monsieur CRIQUI rappelle que le dossier préalable à la saisine de la CNDP pour la tenue d'un débat public relatif à l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre avait été préparé par RFF ; l'Etat a cependant estimé nécessaire de différer cette saisine dans l'attente des conclusions des travaux de la Commission Mobilité 21 sur la hiérarchisation des projets d'infrastructures de transport.

Monsieur DELESTRE, France Nature Environnement Aquitaine, entend les propos rassurants de RFF dans sa présentation, mais considère qu'ils sont en décalage complet avec le constat fait sur Tours-Bordeaux ; la consommation d'espaces naturels y est très supérieure à ce qui était prévu, les engagements pris par RFF ne sont pas respectés, et l'effet global sur les territoires est dévastateur. Il rejoint les propos des garants et suggère qu'ils poursuivent leur travail au-delà de l'enquête et même pendant les travaux afin de suivre avec les citoyens le respect des engagements.

RFF rappelle le caractère très encadré de la phase « réalisation » d'un grand projet, qui fait l'objet d'autorisations complémentaires à la DUP au titre des différentes réglementations, avec des préconisations strictes, un suivi au titre du management environnemental, et des bilans que devra présenter le maître d'ouvrage. Les récentes mises en service d'autres projets de LGV montrent également bien les précautions prises en matière d'insertion des projets.

Monsieur Michel HIRIART, représentant l'Association des maires des Pyrénées-Atlantiques, et élu d'un territoire traversé, rappelle sa conviction que ce projet n'est pas utile ; jusqu'à présent, les arguments avancés par RFF ou l'Etat ne l'ont pas convaincu du contraire. Les relations avec RFF ne sont pas en cause, mais depuis le débat public il existe des différents majeurs sur ce projet qui portent sur les hypothèses et les projections de trafic, mais aussi sur la capacité des lignes existantes à permettre une évolution suffisante des trafics. Le contexte s'est amélioré avec la création de l'Observatoire des trafics et la suspension des sondages géotechniques, mais les élus locaux, qui demandent une étude indépendante sur la ligne existante, ont toujours le sentiment de ne pas être écoutés. Il préconise d'attendre le rapport de la Commission Mobilité 21 avant toute chose.

Madame LECAILLON rappelle à la fois l'intérêt de pouvoir dialoguer au-delà des divergences et l'enjeu particulier du trafic fret ferroviaire auquel répond le programme du GPSO pour ce secteur. Monsieur BAYLE précise que le dossier soumis par RFF à l'enquête publique rappellera les enjeux en matière capacité et de prévisions de trafics, actualisés en fonction de l'évolution du contexte macro-économique.

Monsieur CRIQUI rappelle que l'objectif de l'Observatoire des trafics est de suivre les trafics entre la péninsule ibérique et la France. La décision politique de réaliser la ligne nouvelle sera prise par le gouvernement, le moment venu, en tenant compte des résultats de l'Observatoire. Lors de la prochaine réunion de l'observatoire (conseil scientifique prévu en juillet 2013), une première présentation des indicateurs de trafic et des indicateurs économiques sur les années 2006 et 2011 sera faite. Par ailleurs, il faudra attendre la suppression de l'effet frontière au niveau de l'Espagne (avec la mise à écartement européen du réseau espagnol majeur) pour observer les premières évolutions significatives de trafic fret transfrontalier.

Monsieur DELESTRE s'étonne qu'il n'y ait pas d'élément dans la présentation de RFF sur le financement du programme du GPSO et le recours à la concession, et s'interroge sur le dispositif d'information préalable à l'enquête publique présenté par RFF, en particulier sur la légalité de contacts qu'envisage d'avoir RFF, avant une enquête publique, avec les riverains en vue de l'acquisition de leurs biens.

Par ailleurs, il n'y a pas, selon lui, de corrélation entre les infrastructures de transport et les activités économiques, il suffit de regarder l'Espagne, avec beaucoup de LGV peu fréquentées.

Monsieur BAYLE rappelle qu'au stade du dossier d'enquête publique sont indiqués les principes de financement, déjà évoqués à différentes reprises entre cofinanceurs. Les conditions de financement et de réalisation des travaux (maîtrise d'ouvrage assumée par RFF ou par un partenaire privé, répartition des financements publics nécessaires, calendriers) font l'objet de discussions postérieures à l'obtention de la déclaration d'utilité publique, compte tenu de l'importance de cette étape.

A propos des rencontres avec les riverains dans les communes traversées, RFF précise que la démarche en cours auprès des riverains est une démarche d'information et d'explication destinée à répondre à leurs interrogations sur la phase d'enquête publique et les étapes ultérieures. Un dispositif d'acquisitions foncières par anticipation a été décidé dans l'unique but d'apporter une réponse concrète à des demandes d'interventions provenant de personnes dans des situations personnelles difficiles, qui souhaitent pouvoir céder dans des conditions normales leur bien concerné par le projet (ce que montre bien le montant mis en place).

Monsieur BEZARD-FALGAS, MEDEF Midi-Pyrénées, souhaite rappeler toute l'utilité du programme du GPSO, en particulier pour l'enjeu d'accessibilité des territoires, et de développement des activités liées aux lignes nouvelles. Il précise que les entreprises sont favorables à la réalisation du programme du GPSO, et considère qu'il faut travailler sur le long terme. Pour réagir aux propos de France Nature Environnement, il estime même que l'on devrait pouvoir préserver des emprises plus importantes pour permettre un développement ultérieur de l'infrastructure.

Monsieur RIELLAND, Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest, rappelle l'importance des enjeux forestiers sur plus de 280 km du linéaire du GPSO. Le syndicat va être vigilant pour protéger les sylviculteurs et étudier toutes les propositions de RFF et des partenaires, en particulier en matière de rétablissements, de continuité des DFCl et d'aménagement foncier.

En conclusion, Madame LECAILLON lève la séance en rappelant qu'en fonction de l'avancement du projet, la concertation sera poursuivie de manière approfondie dans les phases ultérieures, selon les modalités qui seront alors définies.