

Compte-rendu du Collège des acteurs locaux

Bordeaux, le 16 juin 2011

1. Le déroulé de la réunion

La réunion s'est tenue à la Résidence préfectorale le 16 juin à Bordeaux de 9h00 à 10h30 sous la présidence d'Anne-Gaëlle Baudoin-Clerc (SGAR Aquitaine) représentant le Préfet coordonnateur.

Liste des membres du CAL présents :

FNAUT Aquitaine, Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest, CFTC Aquitaine, CFTC Midi-Pyrénées, Association des maires de Gironde, Conseil Régional d'Aquitaine, Chambre des métiers de région Aquitaine, FNE Aquitaine, DREAL Aquitaine.

Ordre du jour de la réunion :

- ➔ Partie 1 : présentation de RFF
 - Rappel du calendrier GPSO
 - Bilan final de la concertation étape 1
 - 1er bilan de la concertation étape 2 et de la consultation du public
- ➔ Partie 2 : recueil de l'avis des membres du CAL sur :
 - le dispositif de concertation/consultation de l'étape 2
 - les propositions de concertation/consultation fin étape 2
- ➔ Partie 3 : compte-rendu de la mission des garants.

2. La synthèse des avis et remarques des membres du CAL

Après la présentation des bilans de la concertation étape 1/étape 2, les membres du CAL n'ont pas fait d'observations, ni de remarques sur le dispositif de concertation/consultation prévu pour l'étape 2 du projet et sur les propositions de RFF pour la suite de l'étape 2.

D'autres sujets à caractère général ont en revanche été abordés.

a. Monsieur Daniel DELESTRE, SEPANSO / FNE Aquitaine

Il indique les raisons de la participation épisodique de la FNE à la concertation : l'absence de réponses de la part de RFF aux problématiques suivantes :

- Les aspects socioéconomiques du projet.
- L'impact du projet sur le prix du billet de train. Daniel Delestre demande que les citoyens disposent de l'information en toute transparence : « Il faut dire aux citoyens que si le train circule plus vite, il sera plus cher ».

- La consommation énergétique des TàGV (corrélation entre la vitesse des trains et la consommation énergétique). Cette question doit être au cœur du débat de GPSO compte tenu du contexte actuel de la fourniture énergétique.

Il a également manifesté son opposition au projet : « Les projets de LGV au sud de Tours (incluant le GPSO), qui représentent un investissement total de 17 milliards d'euros, risquent d'être un fiasco financier ».

Réponses apportées par RFF :

Le coût

Les 17 milliards d'euros (ordre de grandeur) comprennent la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux déjà engagée et pas uniquement GPSO.

Les aspects socioéconomiques du projet

RFF ne dispose pas aujourd'hui de tous les éléments nécessaires pour réaliser un bilan socioéconomique précis du projet : stabilisation des hypothèses de trafic, choix d'une seule hypothèse de tracé et évaluation. Le bilan socioéconomique du projet sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, qui permettra de confronter les caractéristiques du projet, les conditions de sa réalisation et sa pertinence.

L'impact du projet sur le prix du billet de train

Le prix du billet de train évolue par rapport à des données macroéconomiques. Il ne peut pas être estimé à l'horizon 2020-2030.

Le prix du péage pour les opérateurs ferroviaires est en revanche estimé et pris en compte dans le bilan économique pour préciser sa capacité d'autofinancement.

La consommation énergétique des trains

Les conditions d'alimentation électrique de la ligne nouvelle sont en cours d'étude car elles sont fonction des caractéristiques de la ligne et de la vitesse des trains. Au-delà de 160 km/h, la consommation énergétique des TGV augmente en fonction du carré de la vitesse.

Une réflexion d'ensemble est conduite par RFF avec RTE, mais aussi avec les constructeurs de matériel roulant ; dans les Landes, l'alimentation de la ligne à partir d'énergie renouvelable est à l'étude. RFF rappelle son engagement à enfouir les lignes électriques entre les lignes à très haute tension et les sous-stations électriques.

Le bilan énergétique fera partie du bilan économique. Il est fonction de l'utilisation du train mais aussi des autres modes. Les 1ères simulations du Bilan Carbone© montrent qu'en 7 ans d'exploitation (au lieu de 12 à 15 ans selon les projets de LGV) les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction et l'exploitation du GPSO seront compensées. C'est donc positif.

b. Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC UR Aquitaine

Ses interrogations ont porté sur la desserte Béarn-Bigorre.

- Qu'en est-il de l'étude du barreau direct entre Puyôo et Pau ?
- La desserte Béarn-Bigorre va-t-elle faire l'objet d'une concertation ? Fait-elle partie de GPSO ?

Réponses apportées par l'Etat et RFF :

Aujourd'hui, la desserte Béarn-Bigorre via le shunt de Dax, telle que retenue suite au débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, est en suspens.

De nouvelles études pour l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre ont en effet été réalisées et ont permis de proposer plusieurs scénarios.

En raison de l'ampleur de l'opération, la saisine par RFF de la Commission nationale du débat public est nécessaire afin que celle-ci se prononce sur l'opportunité d'organiser un débat public pour ce projet sur la base des quatre scénarios étudiés. Ce débat pourrait avoir lieu, si la CNDP en confirme la nécessité, à l'horizon 2012-2013 et les conclusions rendues avant le démarrage de l'enquête d'utilité publique du GPSO. RFF travaille actuellement sur le dossier de saisine de la CNDP.

3. Le compte-rendu de la mission des garants

André Etchelecou a fait part de l'avis des 3 garants sur plusieurs points :

- L'Etat tarde à répondre aux attentes des acteurs, en particulier sur les perspectives de trafic avec l'Espagne. C'est dommageable pour la concertation.
- L'Etat devrait également s'engager dans une politique de transport combiné fret/voyageurs.
- RFF a tenu compte des suggestions formulées au cours de la première phase.
- Des absences ont été remarquées lors de la concertation ; elles sont dommageables à la réussite de la concertation : élus du Pays Basque, Sepanso, SNCF et autres opérateurs de transport de fret...
- Il y a peu d'appropriation du GPSO par les collectivités territoriales et de réflexion de leur part sur les incidences économiques du projet et sur l'aménagement du territoire.
- Ils constatent l'affirmation des stratégies d'opposition et l'apparition de nouvelles :
 - o Renforcement de la mobilisation contre le projet par de nouvelles associations reliant des attentes « nimby » à des engagements altermondialistes.
 - o Très bonne appropriation de la consultation du public par les opposants au GPSO.
- Certaines pratiques sont peu adaptées à la bonne marche de la concertation, comme par exemple la nomination par l'Etat d'un médiateur au Pays Basque ou la mission confiée au CGEDD. Pour les garants, les conclusions de telles démarches ne doivent pas faire l'objet d'une simple annonce mais expliquées dans le cadre de réunions.

André Etchelecou a ensuite exposé les suggestions des garants pour la suite du projet :

- Répondre aux interrogations des élus et des habitants, en particulier sur les prévisions de trafic.
- Mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO. Il faudrait approfondir les effets du GPSO sur les relations avec les Pays Ibériques.
- Développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et en Midi-Pyrénées.
- Expliquer les conditions d'alimentation électrique nécessaire au GPSO, l'origine des matériaux nécessaires à la construction des lignes nouvelles, préciser le devenir des terrains impactés par les lignes nouvelles.
- Anticiper le nouveau développement territorial dans les démarches de SCOT, PLU, Agenda 21, ...

En réponse à l'intervention des garants sur les perspectives de trafic, le rapport de la mission d'expertise du CGEDD, demandée par le Ministre dans son approbation ministérielle du 27/09/2010, a été abordé d'abord par l'Etat, puis par RFF.

L'Etat a précisé que la mission du CGEDD a aujourd'hui remis son rapport à la Ministre et que le Préfet coordonnateur du GPSO prévoit d'organiser une réunion le 21 juin prochain afin de présenter ce rapport aux élus du Pays Basque. RFF a indiqué que le contenu de cette étude allait permettre d'engager une réflexion et une concertation dans différents domaines (aménagement de la ligne existante, pertinence du projet, bilan socioéconomique). La Région Aquitaine a confirmé que ce rapport permettrait d'apporter toutes les réponses aux interrogations des différents acteurs.

Madame Sophie RIBETON, Association des Maires de Gironde, a fait part du besoin des maires de disposer d'informations sur l'indemnisation des personnes concernées par les acquisitions foncières, et de la nécessaire l'anticipation des incidences du projet sur l'aménagement du territoire.

RFF a indiqué que la réflexion sur l'aménagement du territoire et GPSO était abordée par RFF dans le cadre des groupes de travail GT8 « Gares et dynamiques territoriales ».
