

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 ETCHELECOU, 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 ETCHELECOU 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 ETCHELECOU 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 DFCI 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.