

31 janvier 2007

cndp

Commission particulière

du débat public
Projet ferroviaire
Bordeaux-Espagne

Compte-rendu du débat public Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

30 août - 29 décembre 2006

par la Commission particulière
du débat public



Compte-rendu du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

31 janvier 2007





Sommaire

| | |
|---|----|
| ÉDITORIAL | 3 |
| LA DÉCISION DE LA CNDP ET LA CRÉATION DE LA CPDP PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE | 5 |
| I - LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC | 7 |
| A - Le code déontologique de la CPDP | 8 |
| B - L'organisation fonctionnelle du débat | 10 |
| C - Les rencontres préalables avec les acteurs | 13 |
| D - La préparation du dossier du débat | 17 |
| II - LE DÉROULEMENT DU DÉBAT | 18 |
| A - Les moyens d'information et de participation | 19 |
| B - Les réunions publiques | 25 |
| C - Les thèmes du débat | 29 |
| 1 - Le débat sur le débat | 29 |
| 2 - La thématique du transport dans le débat public | 32 |
| 3 - L'aménagement du territoire et le développement régional | 43 |
| 4 - Les enjeux environnementaux | 46 |
| 5 - Les enjeux fonciers | 51 |
| 6 - Les thématiques économiques et financières | 52 |
| III - LES APPORTS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE | 56 |
| A - Les résultats de l'expertise | 57 |
| B - Une lecture des résultats différente selon les acteurs | 58 |
| C - Un apport sur le fond et un élément de confiance | 60 |
| IV - LA PRESSE ET LE DÉBAT PUBLIC | 61 |
| A - Les retombées en chiffres | 62 |
| B - Le traitement médiatique | 63 |
| CONCLUSION | 67 |
| ANNEXES | 71 |

Éditorial

Après huit mois de préparation et quatre mois de débat public, la Commission particulière, dont je me fais le porte-parole, a le sentiment d'avoir vécu un temps réussi de débat autour du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Le sentiment dominant que nous retenons est celui d'une grande mobilisation de tous les acteurs : politiques, économiques, associatifs, grand public, avec plus de 6 000 Aquitains participant aux réunions publiques, 35 cahiers d'acteur, 71 contributions écrites, 30 000 visites sur notre site Internet et plus de 1 200 questions posées ! Ces quelques chiffres montrent combien le public s'est approprié les enjeux du projet ferroviaire, a pu donner son avis et le confronter avec celui des autres. Ce fut un vrai débat, riche, parfois vif mais, à de rares exceptions près, respectueux des positions de chacun.

Nous avons tout particulièrement apprécié le travail fourni par chacun pour s'imprégner d'un dossier techniquement ardu et la qualité des contributions apportées.

En effet, même si les questions soulevées par le projet - le trafic fret, la capacité des voies ferrées - peuvent paraître éloignées des préoccupations habituelles du public, beaucoup ont pris réellement conscience du grand enjeu de ce débat : le développement du transport ferroviaire non seulement en Aquitaine (voyageurs grandes lignes, TER, fret), mais aussi entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique.

Dès mars 2006, pendant le temps de la préparation du débat, nous avons rencontré 150 acteurs de l'Aquitaine et nous avons recueilli leur souhait de pouvoir débattre de tel ou tel thème avec le Maître d'Ouvrage. Aujourd'hui, nous pouvons dire que tous les thèmes envisagés ont été traités lors des vingt réunions "*thématiques*" et "*de proximité*" qui se sont tenues dans les trois départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Que ce soit sur un plan général ou local, les grands enjeux liés au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, tels que l'économie, l'environnement, le développement, le tourisme, les trafics routier, ferroviaire et maritime, l'hydrogéologie, les gares, le foncier et ses indemnités..., ont été abordés et approfondis.

Autre temps fort du débat, l'expertise indépendante rendue publique le 5 décembre 2006 à Dax par les bureaux d'études suisses SMA et Prog *Trans*. Cette expertise, demandée par plusieurs acteurs, financée par la CNDP, a apporté un nouvel éclairage sur les prévisions de trafic fret et les capacités des lignes existantes sur l'axe Bordeaux-Espagne. Quelles que soient les interprétations que les acteurs et RFF ont pu ou pourront en retirer, il apparaît clairement à la Commission que ces études ont posé de bonnes questions et, en ce sens, qu'elles ont parfaitement rempli leur rôle pour approfondir la réflexion sur la décision que RFF prendra.

Le débat a permis de comprendre les enjeux et les attentes en matière de transport ferroviaire et d'esquisser des solutions. Il a ainsi contribué à une meilleure définition du projet. Plus largement, le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a constitué une expérience réussie de procédure participative dont chacun, sur le terrain en Aquitaine comme à la CNDP, peut tirer parti.

Je remercie RFF et ses responsables de s'être prêtés avec patience et talent à cet exercice, difficile pour un Maître d'Ouvrage, du débat public. La Commission les a beaucoup sollicités, bousculés même à certains moments, pour obtenir des éclaircissements sur certains chiffres que le public attendait. Elle souhaite qu'ils justifient la décision sur la suite qu'ils donneront à leur projet à partir de toutes les contributions, tous les avis, toutes les questions qui ont émergé au cours du débat.

Je voudrais tout spécialement remercier les membres de la Commission pour leur mobilisation tout au long du débat, pour l'animation à mes côtés de nombreuses réunions publiques, pour ce travail d'équipe qui a permis une grande unité entre nous et des décisions collégiales pour la conduite du débat, et pour leur contribution à la rédaction de ce compte-rendu. A ces remerciements, j'associe le Secrétaire général et les membres de son équipe qui ont permis que tout se déroule bien en répondant aux nombreuses sollicitations des membres de la Commission et du public.

Enfin, je remercie particulièrement Monsieur Yves Mansillon, Président de la Commission nationale du débat public pour son expérience, ses conseils précieux et le soutien qu'il m'a apporté dans les temps forts du débat.

Le Président de la CPDP

Jean-Pierre Chaussade

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Chaussade', written in a cursive style.

La décision de la CNDP et la création de la CPDP Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Le 1^{er} décembre 2005, la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie conformément à la loi du 27 février 2002 (dite "*démocratie de proximité*"), par Réseau ferré de France (RFF) d'un projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole Ouest.

Elle a décidé, le 4 janvier 2006, le lancement d'un débat public sur ce projet et nommé Jean-Pierre Chaussade, Ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris, ancien cadre-dirigeant à EDF, pour présider la Commission particulière du débat public. Sur proposition de Jean-Pierre Chaussade, la CNDP a nommé, le 1^{er} février 2006, les cinq autres membres de la CPDP (voir annexe p. 78), avec le souci de la complémentarité des expériences et des compétences :

- Michèle Bordenave, expert agricole et foncier, membre de la Compagnie des commissaires enquêteurs Adour-Pyrénées-Gascogne,
- Jean-Stéphane Devisse, membre de la CNDP, chargé de mission au WWF (fonds mondial pour la nature),
- José Haro, ingénieur général honoraire du Génie rural, des Eaux et des Forêts,
- Olivier Klein, enseignant à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat, chercheur au laboratoire d'économie des transports,
- Jean-Yves Madec, président du tribunal administratif de Pau depuis le 4 décembre 2006, précédemment président de chambre à la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Le projet présenté au débat public par RFF a pour objectif de relier les réseaux ferroviaires français et espagnol (passé progressivement à l'écartement européen) après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole entre Vitoria et Irun, dite "*Y basque*", en 2013.

Inscrit dans une volonté de créer un véritable "*Arc Atlantique*" d'envergure européenne permettant de relier Paris et le Nord-Est européen à l'Europe du Sud, ce projet va bien au-delà de la réalisation du maillon manquant de cette LGV européenne : il doit aussi améliorer les déplacements régionaux de voyageurs et surtout favoriser le transfert du fret de la route vers le fer pour désengorger le trafic routier actuel et répondre à la croissance importante des échanges avec la péninsule ibérique d'ici 2020. Cette

dimension "fret" essentielle élargit considérablement le champ du débat public qui ne saurait se limiter à un débat sur une liaison "voyageurs" grande vitesse.

Quant au débat public, qui s'est tenu du 30 août au 29 décembre 2006, il n'avait, dès son annonce en février 2006, "pas bonne presse à Bordeaux" comme il a été dit. Il a en effet succédé à deux débats publics régionaux : le premier en 2003 sur le grand contournement autoroutier de Bordeaux, a été considéré par certains comme tronqué par la décision du CIADT* quinze jours avant la fin du débat ; le second en 2005 sur la LGV Bordeaux-Toulouse a été jugé prématuré par rapport au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. C'est donc dans un contexte difficile que ce dernier a débuté.

Ainsi, il était essentiel que la CPDP rencontre le maximum d'acteurs afin :

- de lever tous les doutes sur l'intérêt et la pertinence de ce nouveau débat public sur un projet pour lequel les décisions ne sont pas prises et où tout est ouvert ;
- de leur exposer comment elle envisage de conduire ce débat en toute neutralité ;
- et de leur expliquer l'importance de leur participation et de leur contribution.

Tels furent les enjeux de la préparation du débat public.

* voir glossaire p. 95

Chapitre I

La préparation du débat public



Sous la responsabilité de son président, la CPDP a conduit le débat public depuis sa mise en place en février 2006 jusqu'à la clôture du débat le 29 décembre 2006. Durant ses cinq premiers mois d'activité, jusqu'à la réunion de la CNDP du 5 juillet 2006, elle s'est consacrée, à raison d'une réunion tous les quinze jours, à la préparation du débat public :

- organisation matérielle (moyens, locaux) et mise en place des outils du débat,
- entretiens préalables avec les acteurs pour bien appréhender le contexte et identifier les thèmes devant faire l'objet de réunions spécifiques. La présentation, durant les réunions, des comptes-rendus d'entretiens a permis aux membres de la CPDP de partager les informations et de faire l'apprentissage du travail en commun,
- suivi de la réalisation par RFF du dossier du Maître d'Ouvrage.

Les modalités du débat, la liste et le calendrier des réunions thématiques et de proximité ont été élaborés collégialement. Des binômes ont été constitués pour préparer chacune des réunions (méthodologie, organisation des tables rondes et contacts avec les intervenants pressentis) dont le déroulé a toujours été soumis à une discussion et à une validation collégiales, sous réserve des modifications imposées par les défections de dernière minute.



I-A. Le code déontologique de la CPDP

Huit jours après la nomination de ses membres par la CNDP, la CPDP a tenu sa première réunion le 9 février 2006 et adopté le code éthique et déontologique proposé par la CNDP (voir annexe p. 79) par lequel elle s'engage à conduire le débat en toute neutralité et indépendance vis-à-vis de tous les acteurs dont le Maître d'Ouvrage. Ce code précise notamment les obligations des membres de la CPDP : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet, indépendance vis-à-vis du Maître d'Ouvrage, information et transparence vis-à-vis du public.

La CPDP ne se prononce pas sur le fond du projet mis en débat et ne donne aucun avis : elle fait en sorte qu'un maximum d'éléments d'appréciation sur le fond du projet soient exprimés lors du débat par une diversité d'intervenants.

La Commission garantit le respect des principes qui animent l'esprit du débat public :

- le principe d'équivalence selon lequel tous les participants sont également traités et encouragés à contribuer au débat. Les mêmes moyens d'information, d'expression et de contribution sont mis à disposition de tous. Les mêmes règles de discipline sont appliquées à chacun, quel que soit son statut ;
- le principe de transparence. Le débat public doit permettre l'émergence d'une réelle diversité des points de vue portés par la diversité des acteurs et du public. Toutes les contributions sont rendues publiques au fur et mesure et pendant toute la durée du débat. L'information doit être disponible et compréhensible ;
- le principe de confrontation des arguments. La CPDP veille à ce que l'ensemble des positions et arguments soient explicités puis débattus, et puissent faire l'objet soit de réponses, notamment de la part du Maître d'Ouvrage, soit d'études complémentaires. Le débat public doit faire émerger tous les éléments nécessaires à l'évaluation du projet et constituer un exercice d'intelligence collective : il est un temps d'apprentissage collectif où des connaissances sont partagées, débattues, appropriées, critiquées. La CPDP fait en sorte que le débat favorise ce processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur.



I-B. L'organisation fonctionnelle du débat

1 - Le Secrétariat général

Le président et les membres de la CPDP conçoivent et animent le débat. Dans cette mission, ils sont largement aidés par le Secrétariat général chargé de l'administration, de l'organisation et du suivi du débat. Il fait le lien avec les acteurs, le public et les services de l'Etat pour que le débat se déroule dans les meilleures conditions. Sa direction a été confiée, par le président de la CPDP, à Frédéric Aucher, ancien cadre dirigeant des collectivités territoriales, précédemment Secrétaire général de la CPDP dédiée à la ligne THT Cotentin-Maine. Il s'est appuyé dans sa mission sur :

- Audrey Wu, Secrétaire générale adjointe, chargée de suivre la mise à jour des données du site Internet, de coordonner la préparation des réunions publiques et d'en élaborer les conducteurs,
- Virginie Balayé, assistante (Bordeaux),
- Pilar Artaloytia, chargée de mission, pour l'accueil téléphonique et la réception du public dans les bureaux de Bayonne et la traduction de la presse espagnole,
- Marlène Lemahieu, assistante (Bayonne), chargée du secrétariat du local bayonnais et responsable du système "Questions-Réponses".

2 – Des prestataires extérieurs spécialisés

La CPDP a aussi fait appel à des prestataires extérieurs spécialisés :

- à la société Leo Corporate de Boulogne-Billancourt, filiale de Publicis, agence conseil en communication. Après consultation, cette agence a été retenue pour le conseil et la communication de la CPDP, les Relations Presse, la création des outils de communications, l'organisation et la tenue matérielle des réunions publiques, l'affichage et le tractage. Elle a sous-traité la logistique des réunions à la société Côte Ouest de Bordeaux ;
- à la société Ubiquis pour la rédaction des synthèses de réunions en temps réel et des verbatim ainsi que pour l'enregistrement en direct des questions du public lors des réunions les plus importantes ;
- à la société Aleaur de Levallois-Perret pour le site Internet. Aleaur est le prestataire de la CNDP pour les sites des différentes Commissions particulières, selon une architecture prédéfinie et adaptative ;

- à l'imprimerie Sprint Copie de Bordeaux pour l'impression en urgence de certains documents, les tirages en grand nombre (jusqu'à 1 100 000 exemplaires) étant gérés par Leo Corporate.

3 - Les locaux et l'accueil du public

Pour le siège de la CPDP à Bordeaux, RFF a retenu, en accord avec le Président de la CPDP, des bureaux de type "service", tout équipés, comparables à ceux d'une pépinière d'entreprises. Situés au centre du "triangle d'or" de Bordeaux et faciles d'accès, ils sont directement reliés à la gare par le tramway.

Pour répondre à une demande qui se faisait sentir au Pays Basque, la CPDP a aussi ouvert à Bayonne une antenne idéalement située au cœur de la ville historique, face au musée basque, et d'une qualité exceptionnelle. RFF a loué ce local à l'Office du Tourisme et Syndicat d'Initiative bayonnais au profit de la CPDP jusque fin 2006 et l'a aménagé avec le matériel informatique et bureautique nécessaire.

L'accueil du public a été l'un des points mis en avant pour le choix du local de Bayonne qui a accueilli plus de 1 200 visiteurs du 27 juin au 29 décembre. Il était essentiel, pour la CPDP, que cette antenne soit bien située et qu'elle ait une vitrine "pignon sur rue" pour attirer un public très concerné par le projet. Aussi, les portes vitrines ont été couvertes d'une "vitrophanie" aux couleurs de la CPDP et comportant des messages invitant les passants à entrer. Un vaste "show room" a été agencé pour exposer les panneaux présentant la CPDP et le projet, et mettre les documents à disposition du public. Un coin réception et consultation de la documentation a aussi été aménagé ainsi que deux bureaux pour l'administration. Autre élément important : la large amplitude des heures d'ouverture (tard en soirée et le samedi) pour favoriser les visites.

La CPDP a également adopté un logo pour faciliter l'identification immédiate du débat et lever toute ambiguïté avec le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse et avec la concertation concomitante sur le grand contournement autoroutier de Bordeaux.

4 - Le budget

Le Secrétaire général et le Chef de projet de RFF, financeur du débat public conformément à la loi, ont établi, en accord avec le Président de la CPDP, un budget prévisionnel de 1,8 M€, calculé sur la base de 18 réunions publiques¹ (nombre moyen de réunions tenues dans un débat) et des spécificités de la région Aquitaine (étendue géographique, traduction des articles de presse espagnole et basque, etc).

Le budget final s'établit à 2,2 M€, en dépassement par rapport au budget initial, plusieurs postes ayant dû être revus à la hausse compte-tenu notamment du très vif intérêt suscité par le débat :

- 25 réunions publiques ont été organisées pour pouvoir répondre dans de bonnes conditions à la très forte attente d'information du public et des acteurs et couvrir le champ très large des questions, à la fois nombreuses et complexes,
- certains acteurs institutionnels ont souhaité que soient organisées, dans leurs instances, des réunions d'information pour pouvoir délibérer en toute connaissance du dossier ; 7 réunions de ce type se sont déroulées et ont nécessité des moyens adaptés d'enregistrement,

1 - L'organisation d'une réunion publique coûte, selon son importance, entre 18 000 et 30 000 € : location de la salle, équipement technique, impression et diffusion d'affiches et de tracts, achat d'espace presse pour les annonces, réalisation d'une synthèse en temps réel et retranscription de l'enregistrement des échanges, intendance (restauration, transport, hébergement).

- la révision à la hausse du nombre d'expositions (voir page 20-21) a nécessité de réaliser 147 panneaux (80 budgétés initialement),
- la diffusion de nombreuses notes complémentaires du Maître d'Ouvrage a augmenté le budget "impression",
- plusieurs maires du Sud Gironde s'étant plaints que la documentation présentant le projet et le débat ne soit pas parvenue dans les boîtes aux lettres de leurs administrés, la Commission a décidé une nouvelle impression et une seconde distribution de ces deux documents (voir page 20),
- la Commission a été saisie de 35 cahiers d'acteurs (20 initialement budgétés).

Enfin l'intérêt et la forte implication du public ont entraîné un surcroît de travail à l'équipe administrative (préparation, organisation et tenue des 32 réunions et suivi de leurs suites, réponses aux nombreuses sollicitations, mise à jour quotidienne du site Internet, suivi des questions et de l'élaboration des cahiers d'acteurs...). Une cinquième salariée a dû être recrutée à plein temps pour répondre, sur le site Internet, aux très nombreuses questions (plus de 1 200) du public.

| | |
|--|----------------------|
| Locaux | 127 000 € |
| Charge salariale, frais de déplacement | 390 000 € |
| Rédaction synthèses, verbatim, traductions | 117 000 € |
| Communication, conseil presse, édition | 528 000 € |
| Réunions publiques, logistique, location de salles | 560 000 € |
| Achat d'espace presse, tracts et affiches | 276 000 € |
| Routage, mise sous film | 166 000 € |
| Divers | 36 000 € |
| Total | 2 200 000 €* |

* Budget établi le 16 janvier 2007, avant l'arrêt des comptes définitifs.

Tous ces frais d'organisation du débat public sont pris en charge par RFF. A ce montant, il convient d'ajouter la somme de 121 500 €** correspondant aux postes directement financés par la CNDP, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la CPDP :

| | |
|---|----------|
| - indemnités versées aux membres : | 33 700 € |
| - frais de déplacement remboursés aux membres : | 39 800 € |
| - étude complémentaire SMA et ProgTrans : | 48 000 € |

** Budget établi au 5 janvier 2007



I-C. Les rencontres préalables avec les acteurs

De février à juillet 2006, le président et les membres de la CPDP ont rencontré, lors d'entretiens d'une heure environ, 150 responsables (liste en annexe p. 90) concernés par le débat public (élus, acteurs économiques, sociaux et associatifs, responsables des services de l'Etat) qui ont fait part de leurs positions par rapport au projet et de leurs attentes pour le débat. Même si tout public est acteur du débat, par convention la CPDP désigne comme acteurs spécifiquement ces différents responsables.

De plus, début avril, la CPDP a envoyé à une centaine d'acteurs en Aquitaine, un questionnaire portant sur l'organisation du débat public, les sujets de préoccupations, les thèmes à aborder, les lieux proposés pour la tenue de réunions. Elle a reçu 27 réponses.

Le 31 mai à Dax, lors d'une réunion ouverte à tous les acteurs ainsi contactés, la CPDP a présenté une synthèse des attentes et observations formulées lors des entretiens déjà réalisés et dans les réponses au questionnaire. Au cours de cette réunion, qui a rassemblé 85 participants, elle a aussi exposé les grandes lignes de l'organisation et du calendrier du débat, recueilli les observations et répondu aux questions.

1 - Les attentes vis-à-vis du débat

Les acteurs attendent une information complète et transparente sur l'intérêt du projet et ses conséquences économiques, sociales et environnementales. Cette information doit venir en amont du débat public et s'adresser à un très large public, au-delà du cercle des initiés politiques, socio-économiques ou associatifs. L'implication active des "politiques" est vivement souhaitée car ils sont les véritables "décideurs".

Les acteurs attendent de la CPDP d'une part, de veiller à ce que le débat se déroule dans un esprit de concertation prenant en considération toutes les opinions, les inquiétudes et les avis sur le projet, d'autre part de demander que des réponses claires soient apportées.

Ils souhaitent vivement que la décision de RFF après le débat tienne vraiment compte des échanges et des réflexions menées.

Beaucoup attendent du débat qu'il apporte des éléments nouveaux, des contre-expertises aux chiffres avancés par RFF pour donner un éclairage différent du projet. C'est de ce débat large, où la parole des experts sera soumise au doute, que se dégagera une réponse claire sur l'opportunité du projet.

2 - Les attentes vis-à-vis des sujets et thèmes à aborder

- Il est demandé à la CPDP que le débat puisse appréhender l'opportunité réelle du projet, en particulier :
 - les évolutions de trafic à l'horizon 2020-2025 sur le corridor aquitain pour les différents modes de transport,
 - le contexte global du projet ferroviaire et son articulation avec les infrastructures, existantes ou programmées, en France et en Espagne (routières, maritimes et ferroviaires),
 - les capacités du réseau ferroviaire actuel et les conditions d'amélioration pour répondre à la saturation du réseau ferroviaire et aux objectifs du report modal*.

- L'exigence de développement durable doit être très présente dans le débat. Il faut notamment :
 - anticiper la raréfaction du pétrole dont les conséquences seront lourdes sur les économies et les transports,
 - prendre en compte la lutte contre le changement climatique qui impose une réduction de la consommation des combustibles fossiles.

A cet égard, les interrogations portent sur :

- la croissance des déplacements de personnes et des transports de fret, et les alternatives sociétales permettant de l'éviter ou de la limiter,
 - la comparaison des différents modes de transports sur le plan de la sécurité et du développement durable.
- D'autres interrogations portent sur le report modal* du transport de fret et sur la pertinence de construire une LGV pour dynamiser le fret ferroviaire :
 - la LGV, qui sera exclusivement réservée aux TGV, ne dégagera-t-elle pas que peu de sillons* pour le fret sur les voies actuelles ?
 - Est-ce vraiment la solution pour diminuer de manière significative le "*mur de camions*" sur l'A63 et la N10 ?
 - Pourquoi ne pas aménager la ligne actuelle pour les passagers et créer une voie nouvelle parallèle pour le fret ?
 - Certains acteurs doutent de la volonté, à un niveau plus stratégique et politique, d'inciter au report modal et de l'accompagner par des politiques adaptées :
 - Quelles politiques seront menées ?
 - Quelles solutions envisagent RFF ou la SNCF ?
 - Quels dispositifs seront mis en œuvre à l'échelle du Sud-Ouest, nationale et européenne ?
 - Le public veut connaître les caractéristiques techniques de chaque scénario et les différences de fonctionnalités entre les scénarios. Pour certains, l'ampleur des coûts environnementaux et financiers d'un tel projet impose de considérer sérieusement l'aménagement des voies existantes, même si cette solution apparaît moins performante en terme de vitesse et de rentabilité.
 - Est-il possible d'adjoindre deux voies supplémentaires à grande vitesse à la ligne Bayonne-Hendaye (très accidentée) et à quelles conditions ?
 - Quel couplage avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse ?

* voir glossaire p. 95

Le débat public doit apporter un éclairage suffisant pour fournir les éléments du choix du scénario d'aménagement : le choix du tracé et les difficultés d'insertion, l'emplacement des gares, les types de dessertes et la mise en service de TGV régionaux, la complémentarité avec les autres modes de transports.

- Une fois présenté le projet dans ses termes techniques, RFF devra préciser les impacts du projet : enjeux humains, environnementaux et économiques pour la région.

- Le paysage et le cadre de vie

- Informer sur la réalité des nuisances induites par les TGV (bruit et vibrations) et les solutions concrètes envisagées par RFF pour les pallier.
- Expliquer les règles d'expropriation et d'indemnisation des riverains.
- Exposer les conditions optimales d'insertion de la ligne nouvelle dans son environnement, en particulier en forêt.
- Aborder les dommages collatéraux comme l'alimentation électrique des LGV.

- Les milieux naturels et l'environnement

L'analyse des impacts environnementaux et des solutions figure parmi les principales attentes vis-à-vis du débat. Les sensibilités du territoire les plus soulignées sont : la défense contre les incendies, la gestion des eaux, la gestion de la forêt des Landes de Gascogne, l'approvisionnement en granulats. Il est demandé d'utiliser des outils cartographiques pour définir les différentes contraintes.

- L'aménagement du territoire et le dynamisme économique

Le débat doit permettre :

- *d'analyser les conséquences de l'infrastructure sur l'aménagement du territoire.* Quels seront les effets induits de la LGV sur le développement des villes moyennes : irriguer ou assécher le territoire ? Quelles mesures compensatoires peuvent être envisagées ? Quelles sont les conditions pour que la dimension transfrontalière et européenne du projet conduise à un développement des relations et des échanges économiques entre l'Aquitaine et l'Espagne, la France et l'Espagne, et plus globalement, l'Europe du Nord et la péninsule ibérique ?
- *de comprendre le mode de calcul des coûts* (directs et indirects) des différents scénarios et les *modalités de financement du projet.* Il faut pouvoir comparer les scénarios, en particulier évaluer le coût de chaque minute gagnée dans chacun des scénarios, notamment entre Bordeaux et Dax. Ce coût devra être examiné au regard des répercussions humaines, économiques et environnementales de chaque scénario.

3 - La participation de la Commission européenne et du gouvernement espagnol

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne présenté par RFF a une portée européenne non négligeable puisque ce maillon essentiel reliera les réseaux ferroviaires français et espagnol, après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole entre Vitoria et Irun, dite "Y basque", en 2013.

Jean-Pierre Chaussade et Olivier Klein ont rencontré le 19 mai 2006 M. Etienne Davignon, Coordonnateur Européen de Transport chargé du dossier Arc Atlantique à la Commission européenne. Celui-ci leur a

présenté la politique européenne de transport et a précisé le rôle de la Commission dans le financement des infrastructures ferroviaires. Il a assuré la CPDP de sa présence à la première séance publique de lancement² et de la collaboration de la Direction générale Energie et Transports pour transmettre les documents de référence et d'information du public. Il a en particulier remis à la CPDP, dès septembre, son rapport annuel d'activité portant sur l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe ; ce document a été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.

Jean-Pierre Chaussade, accompagné d'Olivier Klein et de José Haro, ont aussi rencontré à Madrid M. Luis de Santiago Pérez, Director General de Ferrocarriles au Ministerio de Fomento, et trois de ses adjoints, pour leur présenter le débat public et répondre à leurs questions. Il a présenté le PEIT* espagnol, plan qui définit les engagements du gouvernement de Madrid pour les infrastructures de transport, ainsi que l'accord signé avec le gouvernement autonome de l'Euskadi pour la réalisation de l'Y basque. Concernant le débat public en Aquitaine, il a assuré la CPDP de son plein accord pour sa participation et celle de son ministère, soulignant l'intérêt de l'Espagne à la réalisation d'une ligne nouvelle en Aquitaine. Il a en outre recommandé de prendre contact avec le gouvernement de l'Euskadi pour définir sa contribution.

Jean-Pierre Chaussade a ainsi rencontré Madame Nuria Lopez de Guéreñu, Conseillère aux transports du gouvernement de l'Euskadi, et M. José Manuel Bujanda, directeur du GEIE* Plateforme logistique

Aquitaine-Euskadi. Tous deux ont marqué leur grand intérêt pour le projet ferroviaire en Aquitaine et en ont souligné la complémentarité avec le projet Y basque. Madame la Conseillère a désigné Monsieur Bujanda pour représenter le gouvernement de l'Euskadi au cours du débat public.



Le « Y basque ».
Bilbao - Vitoria - Saint Sébastien

- ➡ *En projet (trafic mixte)*
- ➡ *En projet (trafic exclusivement voyageurs)*

² - Un empêchement l'a contraint à se faire représenter à cette réunion par Alain Baron de la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne.

* voir glossaire p. 95



I-D. La préparation du dossier du débat

Il revient au Maître d'Ouvrage du projet, RFF, de rédiger un dossier ("*le dossier du débat*") présentant, en une centaine de pages, le projet, les éléments qui le justifient et les variantes proposées. Ce dossier du Maître d'Ouvrage est soumis à la CNDP qui doit l'accepter avant de prononcer l'ouverture du débat.

Le rôle de la CPDP est de préparer la décision de la CNDP, notamment de vérifier que ce document :

- apporte tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet,
- répond aux principales questions des acteurs rencontrés,
- est compréhensible par les non-spécialistes.

Dès février 2006, la CPDP a commencé à travailler avec RFF sur le dossier du Maître d'Ouvrage. Tenir l'objectif initial d'un démarrage du débat public début juin, pour s'écarter le plus possible des campagnes électorales de 2007, imposait de soumettre le dossier du Maître d'Ouvrage à la réunion de la CNDP du mois de mai, donc de restreindre la durée d'élaboration du dossier. Malgré l'insistance de la CPDP en ce sens, il est vite apparu que RFF ne pouvait tenir les délais imposés par cet objectif. Le rythme de rédaction, les délais de validation interne, encore entravés par l'attente des résultats définitifs de quelques études techniques, ont rapidement rendu illusoire ce calendrier.

Malgré cette pression sur les délais, la CPDP est demeurée vigilante quant au contenu et à la forme du dossier du Maître d'Ouvrage. Elle a notamment adressé à RFF plusieurs remarques afin que les trois scénarios proposés soient présentés de façon comparable, complète et intelligible. Elle a aussi particulièrement insisté pour que les enjeux environnementaux du projet soient abordés de manière approfondie et transparente.

Malgré l'insistance de la CPDP, ces aspects étaient encore insuffisamment traités dans le dossier soumis fin juin à la CNDP : cette dernière, confirmant l'avis de la CPDP, a demandé le 5 juillet à RFF de compléter son dossier pour les aspects environnementaux du projet.

Une version complétée du dossier a ensuite été soumise à la CNDP qui, réunie en séance extraordinaire le 26 juillet, l'a acceptée. Cette décision a marqué la fin de la phase préparatoire du débat public et a permis à la CPDP de définir le calendrier des réunions du débat dont le début a été fixé au 30 août 2006 et le terme au 29 décembre 2006.

Dès le 26 juillet, le dossier du débat public était consultable sur le site Internet de la CPDP.

Chapitre II

Le déroulement du débat





II-A. Les moyens d'information et de participation

Informer le public sur le projet et l'inviter à participer au débat est une mission majeure de la CPDP qui a opté pour une définition large de l'aire de diffusion des documents d'information, en retenant la population des trois départements concernés par le projet : la Gironde, les Landes, les Pyrénées-Atlantiques, ainsi que celle des agglomérations de Tarbes et Lourdes.

1 - Informer

Publication et diffusion de documents, expositions à l'antenne bayonnaise de la CPDP, dans les gares et dans les mairies, annonces presse par des achats d'espace, affichage, distribution de tracts... : la CPDP a mobilisé des outils nombreux et diversifiés pour informer le plus large public. Ce travail d'information s'est appuyé autant que possible sur de nombreux relais : mairies, associations, médias...

■ Le livret "mode d'emploi du débat public"

Dès avril, la CPDP a édité un fascicule présentant de façon générale, sans le placer dans le sujet considéré, ce qu'est un débat public, ses objectifs et son mode d'emploi. Tiré à 10 000 exemplaires, il a été adressé en mai par voie postale aux Préfets, élus nationaux, présidents et exécutifs du Conseil régional et des Conseils généraux, maires ainsi qu'à leurs directeurs de cabinet et directeurs généraux des services, associations...

■ La diffusion du dossier du Maître d'Ouvrage et sa synthèse

La CPDP a également veillé à rendre largement accessibles :

- *le dossier du Maître d'Ouvrage*, imprimé en 10 000 exemplaires. Il a été transmis (sous forme informatique ou papier) dès la fin juillet à tous les acteurs et, par la suite, sur simple demande adressée à la CPDP (par téléphone, courrier ou courriel). Au total, il a été distribué nominativement dans près de 3600 boîtes aux lettres, et il était aussi disponible lors de chaque réunion publique ;
- *sa synthèse* destinée au grand public a été envoyée, avec le N°1 du Journal du débat public (voir page suivante) par distribution en boîtes aux lettres³, avant le lancement du débat, à tous les habitants des départements de la Gironde, des Landes, des Pyrénées-Atlantiques et des agglomérations de Tarbes

³ - Pour ces envois, la CPDP a fait appel à un prestataire privé car Médiapost, filiale de La Poste retenue lors du débat LGV Bordeaux-Toulouse, n'avait pas donné satisfaction dans le Sud-Gironde.

et Lourdes (1,06 million d'exemplaires). Suite aux contestations sur cette distribution formulées principalement par des maires du Sud Gironde qui avaient déjà éprouvé des difficultés de réception lors du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, la Commission a fait effectuer un retraitage du document et une seconde distribution dans les communes du Sud Gironde, soit 65 000 boîtes aux lettres. Toutefois, les habitants dont les boîtes comportent un autocollant "Stop Pub" n'ont pu recevoir ce document. Un envoi nominatif aurait coûté 400 000€ de plus et a donc été exclu ;

- ainsi que treize études techniques préliminaires ayant servi de base à RFF dans la rédaction de son dossier, afin que les acteurs puissent les étudier avant de construire leur propre argumentation pour le débat.

2 CD-Rom réunissant le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse et ces études préliminaires ont été édités et diffusés (fin juillet pour le premier, puis fin août pour le second).

Ces informations ont aussi été mises en ligne sur le site Internet du débat public

■ Les quatre numéros du "Journal du débat"

Disponible à l'entrée de toutes les réunions publiques et mis en ligne sur le site de la CPDP, c'est le média de la Commission qui informe du déroulement et de l'actualité du débat. En fin de débat, le journal comptait 5108 abonnés.

Quatre numéros ont été édités. Sur la forme, la CPDP a choisi une présentation en nette rupture avec les documents du Maître d'Ouvrage pour bien souligner qu'elle portait le débat et non le projet. Les visuels et la mise en page du journal ont privilégié une sobriété conforme avec la neutralité de la CPDP et insisté sur la prise de parole et le dialogue, plutôt que sur la problématique ferroviaire.

Tiré à 1,1 million d'exemplaires, le premier numéro a été envoyé dans la semaine du 15 août aux grands acteurs et dans la semaine du 28 août à tous les habitants des territoires concernés par le projet, en même temps que la synthèse du dossier. Il présente la Commission, les modalités du débat, les moyens d'information et de participation, le calendrier des premières réunions publiques et un bref descriptif du projet rédigé par RFF. Il comporte aussi une carte-réponse préaffranchie de type T pour demander de la documentation, s'abonner aux publications du débat ou poser une question. 900 demandes de documents ont été adressées par ce moyen (sur 5108 au total), dont 42,70 % émanant de la Gironde, 22,83 % des Pyrénées-Atlantiques et 14,18 % des Landes.

Imprimés chacun à 16 000 exemplaires, les numéros 2 (octobre) et 3 (novembre) ont rendu compte de l'actualité du débat : bilan des réunions, micro-trottoirs à la sortie de chaque réunion, calendrier des prochaines rencontres et coordonnées du Secrétariat général.

Le dernier Journal du débat, tiré en 8 700 exemplaires, a été diffusé en décembre. Distribué à la réunion de synthèse à Bordeaux, il donne une large place à la restitution du débat à travers de nombreuses interviews de personnes ayant participé aux réunions publiques.

■ Les expositions

En accord avec la SNCF, onze gares⁴ ont accueilli, durant les quatre mois du débat, des stands d'information comportant quatre panneaux détaillant le projet, deux panneaux relatifs à la participation de la SNCF et trois autres présentant la CPDP.

⁴ - Bordeaux, Hendaye, Saint-Jean-de-Luz, Biarritz, Bayonne, Dax, Mont-de-Marsan, Morcenx, Biganos Facture, Langon, Arcachon.

Ces mêmes stands ont été disposés dans le hall des mairies une semaine avant la tenue de la réunion dans leurs communes.

Enfin, les locaux de Bayonne ont accueilli l'ensemble des panneaux d'exposition : quatre pour le projet RFF ; deux pour la présentation des enjeux environnementaux ; trois pour la CPDP et deux pour la CNDP.

■ Les annonces presse, l'affichage et le tractage

Un plan d'annonces média a été élaboré sur quatre départements (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Hautes-Pyrénées) : 68 achats d'espace presse ont permis d'informer le public et de l'inviter à chaque réunion, pour un budget de 90 670 €.

Ces annonces et l'information relayée par la presse ont été renforcées par un affichage et un tractage de proximité (500 à 1 200 affiches selon les lieux) et la diffusion de tracts d'information dans les lieux publics et sur les marchés les jours précédant chaque réunion (5 000 à 10 000 tracts).

2 - Inciter le public à participer

La fréquentation élevée du site Internet du débat, le nombre important de questions-réponses, cahiers d'acteur, avis et contributions écrites ont témoigné d'une forte participation au débat.

■ Site Internet : plus de 30 000 visites au 29 décembre 2006

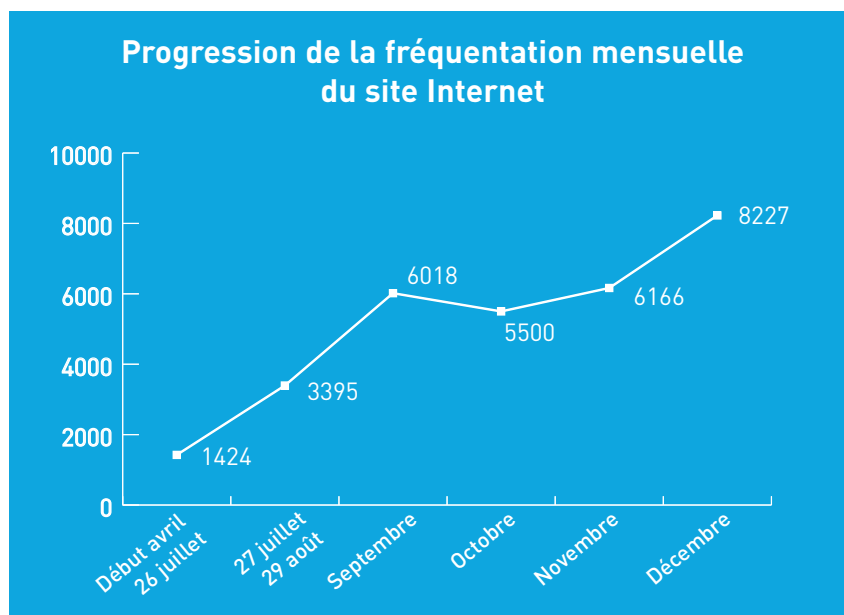
Le site (www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org) a constitué un outil d'un grand intérêt pour informer de manière interactive le public et la presse et sa fréquentation a régulièrement progressé. Au total, 30 749 visites ont été enregistrées et 610 242 dossiers consultés. Le site est consultable jusqu'au 29 décembre 2007 à l'adresse actuelle, puis sans limite de temps sur le site de la CNDP (www.debatpublic.fr).

Conçu selon la nomenclature de la CNDP commune à tous les sites Internet des CPDP, il a été construit par étapes. Depuis le début d'avril jusqu'au 26 juillet, date de la décision de la CNDP de lancer le débat, il a été le support d'informations générales (en particulier, présentation de la CPDP et des modalités du débat) et de documents de bibliographie (française, espagnole et européenne) relatifs au transport ferroviaire, notamment au report modal*. Après le 26 juillet, le dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse et le calendrier du débat ont été mis en ligne. Ensuite, et tout au long du débat, il a facilité le suivi de l'actualité du débat en diffusant les comptes-rendus et synthèses des réunions, les journaux du débat, les cahiers d'acteurs, les contributions et avis, les documents produits par RFF, y compris les études préalables et études complémentaires conduites pour son compte, les communiqués de presse, les réponses aux questions. Considérant le volume important et la grande diversité de documents, il a été doté d'un moteur de recherche facilitant la navigation et l'accès à l'information. De plus, sur la page d'accueil, un message flash annonçait les réunions de la semaine.

Le dossier du débat et les dossiers d'études préparatoires et d'études complémentaires ont été les plus demandés, suivis de près par les synthèses et verbatim des réunions publiques et par les cahiers d'acteurs.

* voir glossaire p. 95

La CPDP s'est interrogée sur l'opportunité d'organiser des forums interactifs sur le site Internet, avec la présence d'un invité-expert et du Maître d'Ouvrage, et n'a pas retenu cette idée, considérant que les espaces "Questions-Réponses", "Avis" et "Contributions" du site répondaient à ce souci d'expression et de questionnement de chacun.



■ 35 cahiers d'acteur

Contribution écrite éditée par la Commission selon des règles définies (qualité de la réflexion et de l'apport au débat notamment), le cahier d'acteur est un moyen d'expression privilégié des acteurs du débat (associations, élus, entreprises, particuliers, etc.). Par rapport à une intervention orale en réunion publique, il permet de présenter des opinions sur le projet dans sa totalité et présente l'avantage d'être clair et explicatif, car généralement bien pensé, argumenté et lisible.

La CPDP a publié 35 cahiers d'acteurs (voir annexe p. 82), pour la plupart en novembre/décembre, preuve que les acteurs ont préféré tenir compte du débat et écouter pour prendre à leur tour position.

■ 126 contributions écrites et 95 avis

Nombre d'écrits adressés à la CPDP n'avaient pas vocation à être édités sous forme de cahier d'acteur. La CPDP a choisi de les publier sur son site Internet sous deux rubriques : les contributions et les avis (souvent très brefs).

Une forte mobilisation est à noter sur ce type de participation écrite puisque 126 contributions écrites et 95 avis ont été mis à la disposition des internautes (voir annexe p. 87).

■ 1 218 « questions-réponses »

Très soucieuse du bon fonctionnement du système questions-réponses, fondamental pour la qualité du débat et l'appropriation de ses enjeux par le public, la CPDP a adopté un outil informatique (développé par le prestataire Aléaur) pour automatiser la gestion et le suivi du système, depuis l'enregistrement de la question jusqu'à la validation par la CPDP et la diffusion de la réponse sur le site.

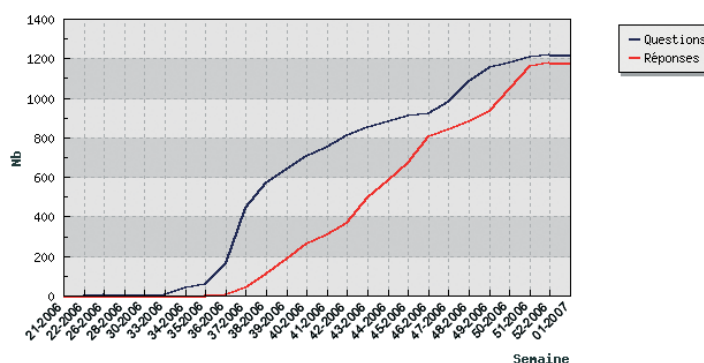
Les questions sont parvenues à la CPDP via les réunions publiques (38,7 %), la carte T jointe aux numéros 1 et 3 du Journal du débat (38 %), le site Internet (16,1 %), le mail (4,8 %), le courrier (2,2 %) et le téléphone (0,1 %).

Dès que la question est enregistrée, son auteur en est informé par accusé de réception. La CPDP attribue un thème à la question et la transmet au service compétent pour y répondre : RFF pour les questions relatives au projet, SNCF pour celles relatives aux services de transport, Direction Régionale de l'Équipement pour celles qui relèvent d'une problématique plus large ou plus politique, ou même encore à la CPDP s'il s'agit du débat lui-même.

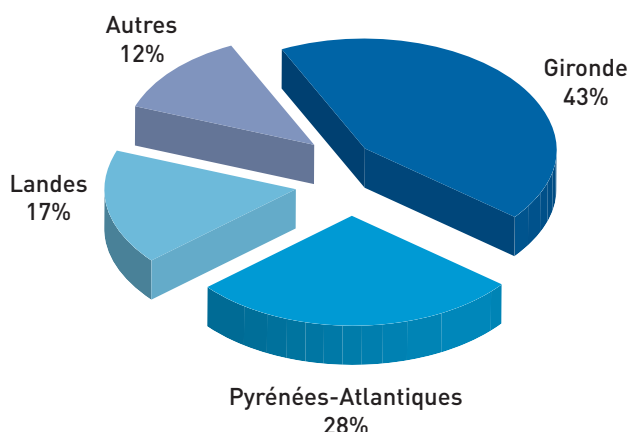
Une fois les réponses rédigées et retournées à la CPDP, celle-ci les valide : sans juger du fond, elle s'assure de la qualité de la réponse et de son adéquation à la question posée. 129 réponses ont ainsi été renvoyées à leur auteur pour compléments.

Une fois validée, la réponse est envoyée à l'auteur de la question et automatiquement insérée sur le site Internet de la CPDP, suivant un classement par thème.

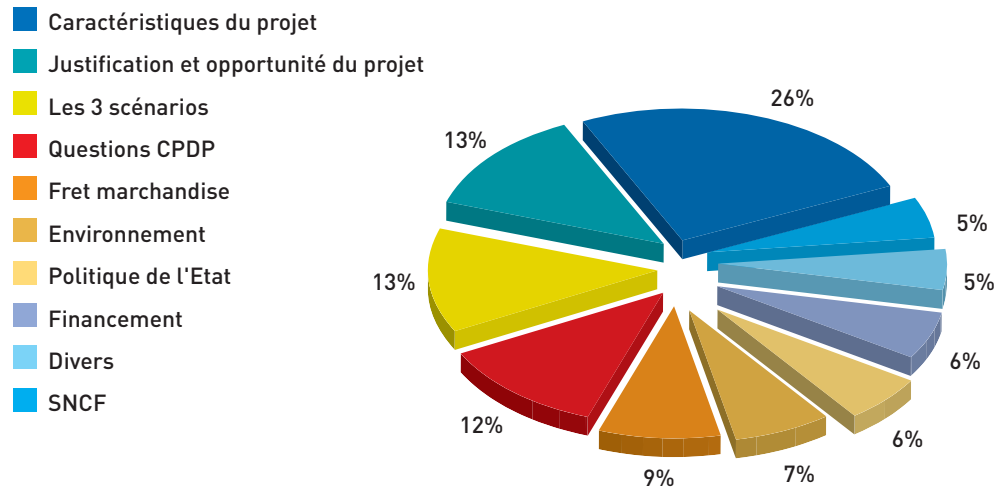
Evolution du nombre de questions et de réponses (chiffres cumulés)



Origine géographique des questions

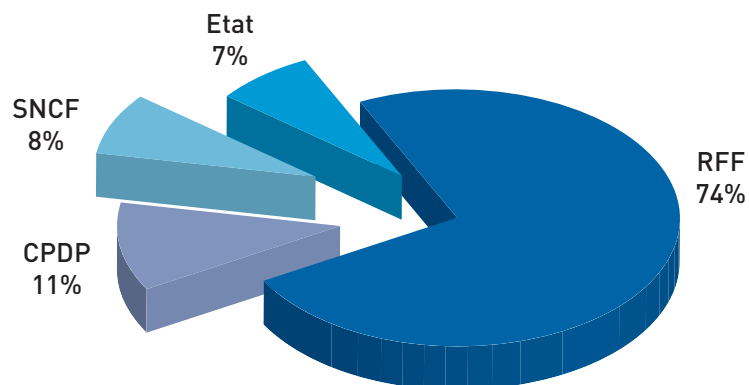


Répartition des questions par thèmes



La CPDP a de plus reçu 11 questions totalement hors sujet qui n'ont fait l'objet d'aucune analyse.

Répartition des questions selon leur destinataire final





II-B. Les réunions publiques

Dans le débat public, les réunions publiques occupent une place privilégiée. Elles sont les lieux de l'écoute et de la confrontation des points de vue. Elles sont aussi les moments où le public peut s'exprimer, poser ses questions, faire part de son incompréhension, de ses inquiétudes. Elles permettent à la CPDP d'entendre les réactions du public et d'intervenir dans le débat pour faire clarifier tel point du projet, ou "encourager" RFF à répondre vraiment aux questions posées pour aller le plus loin possible dans l'approfondissement du projet.

Les réunions publiques ont comporté trois réunions de lancement, douze réunions dites thématiques, huit réunions de proximité, une réunion pour le rendu de l'expertise indépendante et une réunion de synthèse à Bordeaux. A ces réunions, il faut ajouter sept réunions d'information organisées à la demande d'organismes institutionnels. Au total, un peu plus de 6 000 personnes ont participé à l'ensemble de ces réunions.

1 - Trois réunions de lancement

Après les conférences de presse du 30 août à Bordeaux et à Bayonne qui ont annoncé le début du débat public, trois réunions publiques de lancement se sont tenues :

- le 7 septembre à Bordeaux (350 participants),
- le 11 septembre à Mont-de-Marsan (350 participants),
- le 12 septembre à Bayonne (450 participants).

A ces occasions, la CPDP :

- a précisé l'objet du débat et souligné qu'il ne saurait (comme affirmé par certains acteurs ou par les médias) se réduire à un débat sur une LGV, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne répondant à des besoins beaucoup plus larges : transport de marchandises d'abord, mais aussi transport de voyageurs tant sur de longues distances, notamment vers l'Espagne, qu'à l'intérieur de l'Aquitaine (TER) ;
- a donné les grandes lignes de la programmation des réunions thématiques et de proximité, volontairement nombreuses pour approfondir tous les aspects du projet et couvrir de façon uniforme les trois départements concernés (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques) ;
- a présenté les conditions dans lesquelles se déroulent les réunions et les prises de paroles des interpellateurs (les acteurs : élus, représentants du monde économique ou associatif invités en tribune) et du

public dans la salle, les prises de parole du public s'appuyant sur des questions préalablement posées par écrit, pratique courante dans les débats.

Ces conditions ont été contestées dès la première réunion de lancement à Bordeaux (7 septembre) par des représentants du Sud-Gironde. De fait, cette pratique était nouvelle pour les participants au précédent débat public (2005) sur la LGV Bordeaux-Toulouse qui y ont vu l'intention de la CPDP de brider l'expression directe et spontanée des citoyens.

Attentive à ces critiques, la CPDP a instauré, dès le 11 septembre à la réunion de Mont-de-Marsan, un système mixte prenant en compte les réactions "à chaud" de la salle après chaque série d'interventions des interpellateurs, puis des questions ou demandes d'intervention transmises par les fiches écrites. La CPDP a explicité les avantages des fiches écrites. Premier avantage : la garantie de réponse puisque toutes les questions formulées sur ces fiches donnent lieu à une réponse écrite, sauvegardée sur le site Internet de la CPDP et adressée par courrier à son auteur. Deuxième avantage : la garantie d'exhaustivité car les réponses écrites sont plus réfléchies et complètent les réponses orales données en réunions. Troisième avantage : l'équité car ce système permet aux personnes les plus discrètes, ou les moins persévérantes pour lever la main, de pouvoir s'exprimer.

Ces trois réunions de lancement ont aussi donné l'occasion :

- au Maître d'Ouvrage, RFF, d'exposer le projet,
- et aux acteurs en tant qu' "*interpellateurs*" ainsi qu'au public via ses questions d'exprimer leurs premières réactions face au projet et leurs attentes vis à vis du débat.

Comme dans toutes les réunions, la documentation a été mise à la disposition du public, en distribution libre en entrée de chaque salle et mission était confiée aux hôtesse d'inciter les participants à prendre l'ensemble de cette documentation.

2 - Douze réunions thématiques

Les douze réunions thématiques, qui se sont déroulées du 14 septembre au 15 novembre dans les trois départements concernés, ont eu pour objet d'approfondir tous les sujets identifiés par les acteurs lors de la préparation du débat. Elles se sont déroulées en deux temps :

- *trois réunions thématiques générales* ont traité les trois principaux sujets liés au projet ferroviaire :
 - Pour quel développement régional ? (Arcachon 14 septembre)
 - Quelle contribution à l'amélioration des transports ? (Biarritz 19 septembre)
 - Quels enjeux environnementaux ? (Dax 20 septembre)
- *neuf réunions thématiques approfondies* sont revenues sur des points particuliers.

Ces réunions (de 19h à 22 h ou 22h 30) ont été organisées selon le même schéma :

- présentation du débat public par le président de la CPDP puis du projet ferroviaire par RFF,
- première série de questions réponses avec le public sur le projet en général,
- organisation de deux tables rondes avec, pour chacune, l'intervention des experts et des interpellateurs puis la prise de parole du public durant un temps volontairement long pour que la durée totale des échanges avec la salle soit au moins aussi importante que celle des interventions en tribune.

Les débats, dont la synthèse est présentée pages 29 à 55, ont mis en évidence que l'aménagement de la ligne actuelle pour améliorer sa capacité et ses performances était considéré comme la priorité, avant le projet ferroviaire lui-même. Certains ont même estimé que le projet devait s'arrêter là et qu'il ne devait pas être envisagé de doublement des voies existantes. Aussi la CPDP a-t-elle demandé à RFF de clarifier ce point essentiel et de rédiger une note complémentaire au dossier du Maître d'Ouvrage intitulée "*Travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne Bordeaux-Irun d'ici 2020*". Cette note, très appréciée de tous les acteurs du débat, décrit tous les investissements (1 milliard d'euros environ) nécessaires pour rénover la ligne et répondre à la croissance des besoins en trafic d'ici 2020.

3 - Huit réunions de proximité

Elles visaient un double objectif :

- donner l'opportunité à des populations éloignées des lieux des réunions de lancement ou des réunions thématiques de s'informer sur le projet et de participer au débat,
- aborder des sujets plus locaux, comme l'implantation des gares, les nuisances occasionnées aux riverains par la croissance prévisible du transport ferroviaire, ou l'impact local d'une nouvelle ligne.

Ces réunions, qui ont mis en évidence la croissance importante du fret ferroviaire sur la ligne actuelle dans les prochaines années, ont aussi contribué à susciter :

- chez les communes riveraines, une prise de conscience de la nécessité pour RFF d'engager, dès que possible, des études pour l'installation de protections phoniques,
- chez les habitants des agglomérations concernées (côte basque et sortie Sud-Ouest de Bordeaux), une prise de position en faveur du report d'une partie du trafic sur une nouvelle ligne à l'écart des zones d'habitat très dense.

De même, la présentation à Captieux du scénario 3 a provoqué une très vive opposition de la population : ce scénario conduirait à la création éventuelle, sur ce canton, d'un nœud ferroviaire de plusieurs LGV sous forme d'un triangle de 1 à 2 km de côté pour permettre les liaisons Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Mont-de-Marsan-Bayonne, Bayonne-Toulouse.

4 - Le rendu d'expertise le 5 décembre à Dax

Les deux bureaux d'études suisses, SMA et Prog *Trans*, mandatés par la CNDP pour effectuer deux expertises indépendantes (voir page 57), ont rendu leurs conclusions lors d'une réunion publique à Dax à laquelle participaient 170 personnes. Ces expertises portaient sur les prévisions de trafic fret d'ici 2020 d'une part, sur les capacités de la ligne actuelle d'autre part. Une synthèse de la réunion ainsi que le diaporama des présentations ont été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP dès le lendemain. Une note rassemblant les conclusions ainsi que la note technique détaillée ont été mises en ligne sur le site quelques jours plus tard.

5 - La réunion de synthèse le 19 décembre à Bordeaux

En fin de débat public, la réunion de synthèse est de nature très différente des autres. Elle permet aux acteurs principaux du débat, notamment ceux qui ont rédigé un cahier d'acteur, d'exprimer un résumé de leur position.

La séance a été ouverte par Alain Juppé, maire de Bordeaux. Après un bilan quantitatif du débat par le président de la CPDP montrant une participation très active et nombreuse du public et des acteurs du monde politique, économique, socio-professionnel et associatif, puis une synthèse par RFF de ce que le Maître d'Ouvrage a entendu tout au long du débat et en a retenu, trois séries de huit ou neuf acteurs ont exposé leur position sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Ces exposés ont enrichi la présentation des arguments (sur l'opportunité du projet, les différentes options et les conditions de leur réalisation) qui est décrite au chapitre suivant. Dans leur ensemble, les acteurs ont considéré que le débat avait bien eu lieu, qu'il était de qualité et qu'ils y avaient participé avec intérêt en approuvant la conduite du débat menée par la CPDP. Plusieurs ont souhaité être associés aux phases suivantes du projet au titre de la concertation, et ont souhaité la participation de la CNDP, comme garante du processus de concertation. Ce dernier point a également été demandé par RFF dans son exposé.

La réunion s'est terminée par un exposé du président de la CPDP, résumant en dix points les sujets principaux apparus au cours du débat et les positions exprimées. Ces derniers sont exposés dans le présent compte-rendu.

Il faut signaler que cette dernière réunion publique a été perturbée par deux cents personnes environ, venues du Sud Gironde, qui avaient décidé de crier et de siffler à chaque intervention d'un acteur en faveur du scénario 3. Ces protestations, dont on peut comprendre les motifs, étaient totalement déplacées dans le cadre d'une réunion de synthèse.

6 - Sept réunions d'information

Sept réunions d'information ont été organisées à l'initiative, et sous la responsabilité, d'organismes officiels pour nourrir leur réflexion, voire leur prise de position : Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine, CCI de Bayonne Pays Basque, Commission "Infrastructures" de la CCI de Bordeaux, Fédération des syndicats des Grands Vins de Bordeaux, Association des Maires de Gironde, Commission "Infrastructures et Transports - Intermodalité" du Conseil régional d'Aquitaine, Conseil de Développement et des Elus du Pays Basque.

(Voir tableau en annexe p. 80 : Calendrier des réunions)



II-C. Les thèmes du débat

1 - Le débat sur le débat

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est intervenu après deux débats organisés en application de la loi du 27 février 2002 et qui, selon la perception de la CPDP, ont pour le moins suscité chez certains acteurs une grande suspicion sur l'utilité même de débattre publiquement de ces projets :

- le débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux, considéré par plusieurs acteurs aquitains comme tronqué par une décision du CIADT de décembre 2003, prise avant la fin du débat public et jugée par conséquent prématurée voire méprisante ;
- le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Toulouse qui, pour certains, ne serait pas parvenu à purger plusieurs interrogations quant à l'opportunité du projet et à son insertion territoriale dans un secteur géographique directement concerné par un des scénarios présentés par RFF dans le cadre du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Au questionnement sur le "pourquoi d'un projet", qui permet aux participants de se positionner sur son opportunité, s'ajoute un autre type de questionnement, tout aussi fondamental : "Pourquoi ce débat ?" Plusieurs interrogations ont ainsi émergé tout au long du débat public.

■ Ce troisième débat public était-il opportun ?

De l'avis de nombreux participants débattre des projets ferroviaires est toujours opportun... À condition cependant que les scénarios mis au débat soient équitablement traités, en particulier par le Maître d'Ouvrage. Or, à tort ou à raison, de nombreux participants ont soupçonné RFF de privilégier une variante particulière. Ce doute quant à l'impartialité de RFF a été permanent tout au long du débat.

■ S'est-il déroulé au bon moment ?

« Pas du tout, car les échéances électorales de 2007 vont nécessairement entacher le débat public », déclarèrent certains avant la première réunion de lancement à Bordeaux le 7 septembre. *« Au contraire »,* rétorquèrent d'autres : *« il est essentiel que les futurs candidats se positionnent clairement sur ce projet ferroviaire, avant les élections. »*

« Trop en amont, car l'imprécision des tracés mis au débat nuit à l'appréciation objective de leurs incidences », estimèrent d'autres encore. *« Trop en aval »,* affirmèrent leurs détracteurs, *« car c'est de politique des transports en général qu'il convient de discuter, avant de choisir un mode ou un autre. »*

■ L'objet du débat était-il le bon ?

Pour ces derniers, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne n'aurait dû constituer qu'un volet d'un débat beaucoup plus vaste qui aurait porté sur les transports et l'aménagement du territoire dans son ensemble. Comme ils l'ont exposé lors de plusieurs réunions publiques, beaucoup d'autres projets d'infrastructures lourdes, non soumis à un tel débat, interfèrent avec le ferroviaire et impactent les conditions futures d'un acheminement des personnes et des biens à travers l'Aquitaine : élargissement de l'autoroute A63 sur les côtes basque et landaise, projet d'autoroute A65 entre Pau et Langon, projet de route transnavarraise entre Pampelune et Salies-de-Béarn, aménagement de la vallée d'Aspe.

En outre, l'accroissement des flux trouve sa source dans un ensemble de politiques économiques dont il serait souhaitable de débattre mais qui, de l'avis de ces acteurs, ne font apparemment pas l'objet du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, limité au seul flux transférable sur le rail, le long d'un itinéraire précis. Quitte à parler de ferroviaire, il fallait, de leur point de vue, tenir un débat public général sur le ferroviaire en Aquitaine, traitant simultanément des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, plutôt que deux débats publics à un an d'intervalle alors même qu'une partie commune aux deux projets est envisagée dans certains scénarios.

Enfin, estimèrent-ils, si le prolongement vers le Sud a bien été abordé (le "Y Basque" du PEIT* espagnol), le prolongement vers le Nord aurait dû être soumis à un examen approfondi, puisque certains acteurs majeurs de l'Aquitaine (grandes collectivités) lient la forme de leur participation financière au projet ferroviaire LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux au choix définitif des variantes des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne...

La CPDP n'a pas ignoré ces sujets. Quand elle en a eu l'opportunité, elle a incité les acteurs territoriaux à les aborder dans l'enceinte même des réunions publiques. Aller au-delà est apparu très difficile car la saisine de la CNDP, préalable à ce débat public, portait précisément sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Insérant son action dans un processus réglementaire, la CPDP ne pouvait guère s'en éloigner.

■ Les moyens mis à l'actif du débat public furent-ils suffisants ?

Cette question soulève deux interrogations : l'une sur l'information, l'autre sur la "désinformation".

- Peut-on considérer suffisantes l'information et la sensibilisation des citoyens, quand certains s'estiment peu informés, voire pas du tout, et n'ont pas manqué de protester contre ce qu'ils considèrent être une lacune dans la distribution des documents préalables à la tenue du débat public (voir page 20) ?

Dans les secteurs géographiques où les acteurs territoriaux ont déploré une information insuffisante, la CPDP a accordé des moyens supplémentaires : nouvelle distribution de documents, tenue de réunions publiques. Ces dispositifs, pourtant conformes aux moyens mis en œuvre dans tous les débats organisés sous l'autorité de la CNDP, n'auront cependant guère permis de convaincre, ni les incrédules, ni les tacticiens, de la bonne foi de la CPDP. Ces derniers, très minoritaires, paraient en effet que leurs griefs justifieraient un report de la fin du débat public, pour empiéter sur le début de la campagne des élections présidentielles du printemps 2007 et freiner la prise de décision. Saisie sur cette demande de prolongation du débat public, la CNDP n'y a pas donné suite, considérant qu'un délai supplémentaire ne serait pas de nature à apporter de nouveaux éléments.

- Tout processus d'information général révèle des défaillances, mais il ne s'agissait pas que de cela. Certains acteurs voulurent y trouver la preuve d'une volonté délibérée de limiter l'expression du public, ou de l'induire en erreur. D'ailleurs, affirmèrent-ils, certains chiffres portant notamment sur le nombre de circulations actuelles sur le réseau ferroviaire existant sont faux et il suffit, pour s'en

* voir glossaire p. 95

assurer, d'interroger l'indicateur vocal de la SNCF. Comment, dans ces conditions, accorder foi aux prévisions annoncées par RFF, qui font notamment apparaître la saturation à brève échéance du réseau existant ? Il est vrai que ces chiffres ont pu varier d'un document à l'autre, ce qui est proprement surprenant et, en tout cas, peu propice à rehausser à leurs yeux l'objectivité du Maître d'Ouvrage, au point que certains ont cru y déceler une tentative de manipulation.

Pour éclairer le débat public sur la question des fréquentations actuelles du réseau existant et des réserves de capacité, la CPDP a demandé à RFF de rédiger deux notes complémentaires au dossier du débat : "*Analyse la capacité de la ligne existante Bordeaux-Irun*" et "*Analyse de la capacité de la ligne existante entre Bordeaux et Langon*". Les notes furent disponibles mi-novembre. Malheureusement, le nombre de trains de voyageurs entre Bayonne et Hendaye inscrit par RFF était celui du Sud de Bayonne, incluant ceux vers Pau et vers Saint Jean Pied de Port. RFF a aussitôt été accusé de vouloir grossir les chiffres et une polémique a été relayée par les médias. Aussi, la CPDP a-t-elle demandé solennellement à RFF, le 5 décembre à Dax, de reprendre tout le détail du trafic pour supprimer toute confusion. La note a été disponible le 12 décembre. Tout a été clarifié, mais trop tardivement, dans le débat.

Pour les prévisions de trafic et les limites de capacité des lignes actuelles, la CPDP a proposé à la CNDP d'accéder à la demande de plusieurs acteurs de disposer d'une expertise complémentaire indépendante. Les résultats de cette expertise ont fait l'objet d'une réunion publique particulière le 5 décembre à Dax (voir page 57).

■ Alors, à quoi sert ce débat public ?

Au vu de ce qui précède, les décisions ne seraient-elles pas déjà prises ? Et sinon, l'avis des citoyens serait-il pris en considération ? C'est bien, en définitive, tout l'enjeu du processus participatif établi par la loi de démocratie de proximité.

Débattre collectivement des conditions qui permettent la prise de décisions ne signifie pas que le débat public doit se substituer à ceux qui ont la charge de ces décisions. En ce sens, démocratie participative et démocratie représentative ne s'opposent pas mais se complètent. Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne relevait de la première. Chacune de ses 25 réunions publiques aura mis en évidence la qualité des échanges entre "*simples citoyens*", représentants socio-économiques et associatifs, et "*petits ou grands élus*", apportant la démonstration d'un dialogue souhaitable, possible et nécessaire entre citoyens "*partisans du participatif*" et élus "*mandatés représentatifs*".

Utile, et même souhaitable, possible et nécessaire, le "*débat sur le débat*" a confirmé que si le dispositif retenu pour la tenue de ce débat est perfectible, c'est à l'ensemble des acteurs territoriaux qui l'ont animé qu'il revient de le poursuivre, l'étendre et le généraliser sur les sujets de leur choix. La CPDP l'a entendu et le répète : "*le débat public, c'est le débat du public*".

Le "*débat sur le débat*" s'est donc clos, de manière prévisible et naturelle, avec l'extinction des lumières de la réunion de synthèse du 19 décembre à Bordeaux. Mais cette fin est provisoire. Quelle qu'en soit la forme, il est certain que le débat entre acteurs territoriaux se poursuivra sur un sujet qui les implique tous : celui de l'aménagement du territoire, des transports et de l'environnement.

2 - La thématique du transport dans le débat public

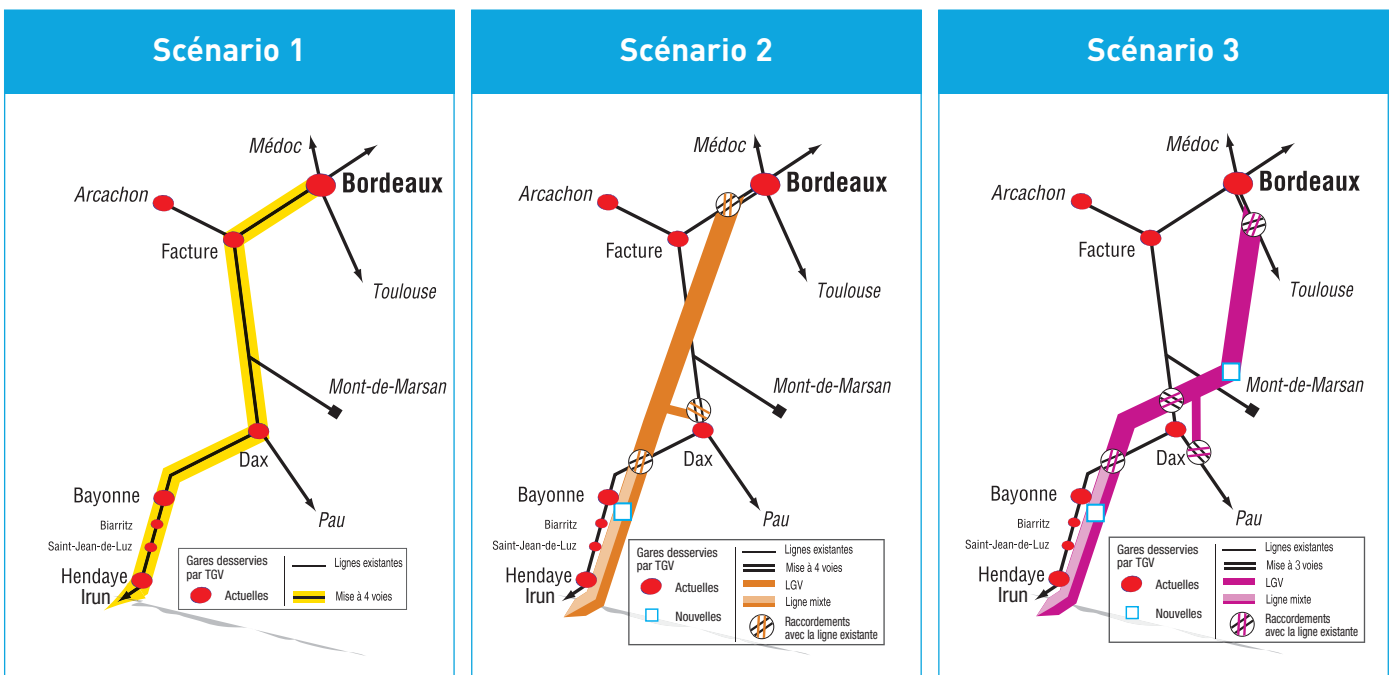
Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne proposé par RFF consiste à réaliser deux voies nouvelles tout au long de cet itinéraire selon trois scénarios :

- selon le scénario 1 de RFF, ces deux voies nouvelles sont accolées aux deux voies existantes ;
- selon le scénario 2, après une sortie de l'agglomération bordelaise par la ligne existante (au Sud-Ouest) portée de deux à quatre voies, le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle à grande vitesse dont le couloir de passage (10 km de large à cette étape de définition du projet) suit le tracé de l'autoroute A63 et de la N10. Au Sud de Dax, cette option du projet (comme le scénario 3) prévoit la construction d'une ligne mixte, circulaire par les TGV à 220 km/h et par les trains de fret internationaux ;
- le scénario 3 consiste à sortir de Bordeaux par le Sud-Est et la ligne actuelle de Toulouse (portée de deux à trois voies) puis à construire une ligne nouvelle à grande vitesse contournant le Parc naturel régional des Landes de Gascogne par l'Est, passant à proximité de Mont-de-Marsan puis de Dax pour rejoindre le même couloir de passage que le scénario 2 pour la traversée du Pays Basque en arrière de la zone côtière par une ligne mixte. Le scénario 3 prévoit un tronc commun de la nouvelle infrastructure avec la LGV Bordeaux-Toulouse, de Bordeaux jusqu'à la hauteur de Langon ou de Captieux.

Le débat sur le projet s'est déployé sur une large part de la région Aquitaine, en Gironde, dans les Landes et dans les Pyrénées-Atlantiques. Si certaines thématiques transversales sont revenues de façon récurrente, le déroulement du débat et le positionnement des acteurs ont été différents selon les zones géographiques : entre Dax et la frontière espagnole, entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes (scénario 3), entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante (scénario 1).

■ Les thématiques transversales

Plusieurs thèmes de discussions ont traversé les frontières entre territoires, et souvent les clivages partisans, pour revenir de façon récurrente dans le débat.



■ Priorité au chemin de fer pour résoudre les problèmes de transport

Le débat a fait apparaître un large accord sur la priorité à donner au chemin de fer, en particulier pour répondre au défi du "mur de camions" et offrir une alternative crédible à la voiture pour les déplacements de personnes. De ce point de vue, un large accord s'est exprimé sur les ambitions affichées par la Région Aquitaine pour la modernisation et le renforcement des dessertes TER.

Pour certains acteurs, économiques en particulier, cette priorité conduit à une approbation de l'opportunité du projet, jugé nécessaire pour développer les capacités d'acheminements ferroviaires. D'autres acteurs, d'origine plutôt associative, sont plus circonspects sur l'absolue nécessité de disposer de deux voies supplémentaires. Ils mettent l'accent sur la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente des transports favorisant le report modal* et sur la maîtrise de la demande de mobilité des biens et des personnes. Ils insistent aussi sur l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes et entendent limiter les investissements lourds au strict indispensable.

Dans leur ensemble, les acteurs ont insisté sur la nécessité d'engager rapidement les travaux (déjà prévus par RFF) de modernisation de la ligne existante avant 2020. Tous les intervenants se sont exprimés en faveur de la réalisation immédiate d'une politique de report modal* du fret et du trafic voyageurs de la route (et de l'aérien) vers le chemin de fer.

■ Les incertitudes d'évolution du transport ferroviaire de marchandises

Seconde thématique récurrente : l'incertitude sur les évolutions futures. Dans sa présentation, RFF a indiqué que ses perspectives d'évolution du trafic résultaient autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur des chemins de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier en matière de fret. Chacun a pu se rendre compte des incertitudes importantes qui demeurent.

Le service d'autoroute ferroviaire* par exemple doit, selon les projections de RFF, apporter environ la moitié du trafic fret du projet. Or, le retour d'expérience d'un tel service est faible. En France, il s'appuie sur le seul service expérimental initié en 2003 entre Aiton en Savoie, et Orbassano dans la banlieue de Turin. Ce service expérimental semble avoir validé l'opérationnalité technique du système Modalhor et la capacité de certains opérateurs à organiser l'acheminement de semi-remorques non-accompagnées (sans chauffeur). En revanche, fonctionnant sur de très faibles fréquences et limité pour l'essentiel aux remorques-citernes en raison du gabarit des tunnels, il ne renseigne guère sur la faisabilité économique d'une telle offre. En Europe, le retour d'expérience porte sur des services aux caractéristiques différentes : uniquement des poids lourds entiers (tracteur + semi-remorque) accompagnés de leur conducteur dans la traversée des Alpes, en Suisse et en Autriche par exemple.

De même, le recul est insuffisant (depuis avril 2006) pour apprécier la capacité des opérateurs concurrents de la SNCF à proposer des offres compétitives par rapport au transport routier. Quant à la SNCF, elle est engagée dans un plan de restructuration de son activité fret qui tarde à produire ses effets positifs (elle a perdu ou abandonné presque un quart de ses trafics entre 2003 et 2006 sans parvenir à équilibrer les comptes de son activité fret). Ses performances potentielles à plus long terme sont encore peu assurées. Ces fortes incertitudes liées au transport ferroviaire de marchandises s'ajoutent aux incertitudes plus globales liées aux perspectives économiques ou aux questions énergétiques et climatiques.

Ce contexte d'importante incertitude a, bien sûr, suscité des interrogations sur la probabilité d'occurrence des perspectives annoncées par RFF. Ce point a été l'un des thèmes de l'expertise indépendante diligentée par la CNDP à la demande de plusieurs acteurs (voir page 57). Le bureau d'expertise suisse consulté a globalement conclu au caractère plausible des perspectives annoncées par RFF en notant cependant un

* voir glossaire p. 95

relatif optimisme quant à l'horizon de réalisation de ces trafics et au volume de trafic captable par les services d'autoroutes ferroviaires*.

Dans ce contexte d'incertitude, la demande d'une démarche plus pragmatique a été exprimée. Pour les acteurs associatifs soucieux d'éviter la construction de nouvelles infrastructures de transport, cette démarche pragmatique consiste à orienter le projet dans le sens d'un programme progressif et adaptable d'investissements plutôt que d'un projet "*clé en main*" peu modulable et peu phasable. Pour d'autres, la gestion de ces incertitudes renvoie uniquement au processus progressif de décision dans lequel le projet est engagé : aujourd'hui, il ne s'agit "*que de décider d'engager des études approfondies du projet*" selon l'équipe de RFF, la décision n'intervenant que plus tard avec la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) et la décision gouvernementale d'engager les travaux.

Pour RFF, les incertitudes relatives au transport ferroviaire de marchandises semblent devoir être en partie levées à court terme. D'ici peu, des expériences d'autoroutes ferroviaires* auront été lancées (à partir de 2007 entre Bettembourg-Perpignan par exemple) dont on peut attendre des enseignements sur le niveau d'efficacité de services de ce type. Selon RFF, on devrait aussi, dans le même délai, mieux mesurer les effets de l'ouverture à la concurrence sur la compétitivité du fret ferroviaire. De même à cet horizon, la question de la capacité de la SNCF à retrouver une pertinence économique sur cette activité sera résolue, dans un sens ou dans l'autre.

La probabilité de voir se réduire à brève échéance les incertitudes pesant sur le dossier soumis au débat public amène plusieurs acteurs à la conclusion qu'une part importante du choix ne pourra être opérée qu'au moment où le contexte du projet pourra être mieux saisi. La question se pose alors de la possibilité d'intervention de la population sur ce dossier au moment où l'information disponible permettra de raisonner ces choix.

Un troisième aspect de l'incertitude des perspectives de trafic tient à la suspicion de voir RFF "*gonfler les chiffres*" pour justifier le projet. Le débat n'a pas permis de lever cette suspicion présente dès le début et qui s'est renforcée au fil des semaines. De fait, une part importante du débat a tourné autour de la crédibilité de RFF. Par-delà cet élément, il est intéressant de noter que la même "*mouvance critique*" vis-à-vis de RFF a revendiqué des objectifs plus ambitieux en matière de report modal*.

■ La cohérence des projets espagnols et français

Dans son exposé à la réunion de lancement du débat et dans son rapport remis à la Commission européenne, le coordinateur européen pour les connexions avec la péninsule ibérique a insisté sur la nécessaire cohérence des projets de part et d'autre de la frontière.

De fait, les projets espagnols ont pris une part importante dans le débat. Ils consistent à réaliser un ensemble de lignes ferroviaires nouvelles aux normes européennes, en particulier d'ici 2013 le "*Y basque*", infrastructure "*mixte*" (pour les trains de voyageurs jusqu'à 220 km/h et pour les trains de marchandises) entre d'une part au Sud, Vitoria et Bilbao et, d'autre part, la frontière française. Le PEIT* prévoit aussi la mise à l'écartement européen UIC* du réseau espagnol d'ici 2020. Ce programme est l'une des principales justifications du projet avancée par RFF puisqu'il implique la suppression de l'obstacle constitué par la différence d'écartement des rails entre les deux pays. De ce fait, à la lumière du volontarisme affiché par les autorités de Madrid et le gouvernement autonome basque, le rythme de réalisation de ce programme a été souvent interrogé durant le débat. L'incidence de tout retard du "*Y basque*", puis de la mise à écartement européen du réseau espagnol, sur l'évolution du trafic circulant par l'itinéraire Bordeaux-Espagne a été soulignée.

Autre point de cohérence entre les projets espagnols et français, la répartition des différents types de trafic entre les itinéraires existants et les itinéraires nouveaux a également été discutée. RFF a indiqué que la

* voir glossaire p. 95

ligne éventuellement construite du côté français serait surtout dédiée aux convois de fret. Au contraire, le responsable du ministère des transports espagnol a précisé, lors de la réunion le 7 septembre à Bordeaux, qu'au Sud de la Bidassoa, la ligne nouvelle serait principalement dédiée au transport de voyageurs, la circulation du fret se faisant à terme plutôt sur la ligne existante. La question de la connexion des infrastructures nouvelles et existantes a donc été posée. Elle n'est ignorée ni de RFF, ni de son homologue espagnol l'ADIF, ni du GEIE* Dax-Vitoria en charge du projet. Cet aspect devra cependant faire l'objet de toute l'attention nécessaire.

Enfin, le choix d'une vitesse de référence modérée (220 km/h) pour la traversée du Pays Basque, en particulier pour le "Y basque", a alimenté les questionnements sur l'intérêt d'un aménagement à très haute vitesse sur la partie girondine et landaise.

■ Articuler le projet d'infrastructure sur une politique des transports cohérente

L'articulation du projet ferroviaire avec une politique de transport plus globale est un autre thème transversal du débat. Une majorité d'acteurs a en effet estimé utile, voire indispensable, de renforcer le volontarisme affiché sur le transfert modal à travers le projet, par des mesures pour mieux maîtriser le trafic routier. Il s'agit pour certains acteurs de garantir le succès du projet, malgré les assurances des Services de l'Etat selon lesquelles la réalisation des prévisions de RFF n'implique pas d'infléchissement de la politique actuelle des transports. Pour les acteurs de sensibilité écologique, l'enjeu est clairement d'aller au-delà des ambitions, jugées insuffisantes, affichées par RFF pour le report modal*.

La question-clé, souvent évoquée, porte sur les mesures incitatives, voire coercitives, qui pourraient rendre effectif le transfert du trafic de la route vers le rail et assurer le succès du projet. Parmi les différentes suggestions, suite notamment aux propositions élaborées au plan national par la fédération environnementaliste France Nature Environnement, la création d'une éco-taxe sur le modèle de la RPLP (Redevance Poids Lourds sur les Prestations) suisse apparaît comme emblématique. La mise sous péage décidée du tronçon autoroutier de la N10, actuellement gratuit, dans la traversée des Landes, l'éventualité d'appliquer la surtaxe autorisée dans le cadre de la récente directive eurovignette pour la traversée des zones sensibles ont été présentées comme autant de pas à réaliser dans cette direction.

D'autres types de mesures ont été évoqués de façon plus épisodique, telle la limitation, ou le contingentement, du nombre de poids lourds autorisés en transit. L'enjeu des mesures destinées à confiner le trafic routier de transit sur les grands axes pour mieux en contrôler les nuisances et les rétributions a aussi été souligné.

Outre les mesures de taxation, c'est sur la cohérence des investissements en infrastructure que s'est concentré le débat. La plupart des acteurs associatifs ont souligné la contradiction, selon eux, à proposer un projet ferroviaire ambitieux tout en continuant des investissements routiers. Les liaisons autoroutières Nord-Sud en Aquitaine vont en effet bénéficier de l'élargissement de la rocade bordelaise et de l'A63 dans la traversée du Pays Basque, de la construction de l'autoroute A65 entre Langon et Pau, de la mise aux caractéristiques autoroutières de la N10 dans la traversée des Landes (même si la mise sous péage accompagnant cet aménagement atténue les critiques émises) et, à plus long terme, de la création d'un contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise qui a été décidé par le CIADT* de 2003 et a connu une phase de "concertation" très agitée en 2006. L'ensemble de ces investissements est jugé, par les uns, totalement contradictoire avec la volonté affichée d'un développement du transport ferroviaire et, par les autres, comme une nécessité, même avec le projet ferroviaire, pour éviter la paralysie totale du réseau routier.

On peut encore classer parmi les thèmes transversaux le constat que le scénario 2 n'a suscité aucune contribution dans le débat. Aucun acteur ne s'est prononcé en sa faveur ni ne s'est positionné en opposition

* voir glossaire p. 95

à cette option, objet de très peu de questions. Le débat, parmi les trois propositions soumises par RFF, n'a abordé que les scénarios 1 et 3.

Toutes les autres thématiques ont été abordées selon des modalités, dans des contextes et avec des argumentations très différentes selon les trois espaces de débat identifiés. On peut donc souligner que, malgré une présentation des trois scénarios comme des ensembles cohérents dans le dossier du Maître d'Ouvrage, le débat a nettement différencié la problématique Dax-frontière espagnole de la problématique Bordeaux-Dax.

■ Entre Dax et la frontière espagnole

Entre Dax et Hendaye, le débat a surtout porté sur l'opportunité du projet.

C'est ici que s'est exprimée dès le départ la seule opposition continue à un projet ferroviaire, à travers des arguments tendant à démontrer que les deux voies existantes suffisent pour absorber le trafic escompté. Cette opposition émanait d'une coordination locale d'associations de défense de l'environnement et de plusieurs élus locaux.

Ses arguments ont beaucoup consisté à remettre en cause les perspectives de nombre de trains présentées par RFF, avec l'idée sous-jacente de chiffres artificiellement gonflés pour mieux justifier le projet. Le manque de clarté des informations données par RFF sur les tonnages actuels de marchandises franchissant la frontière en train puis sur le nombre de trains circulant actuellement entre Bayonne et Hendaye a entretenu des polémiques sur ces deux points de détail (puisque'ils n'influencent pas les projections 2020 de RFF). La poursuite de ces polémiques a renforcé la suspicion d'une manipulation des chiffres par RFF. Pour éclairer le débat, la CPDP a obtenu de RFF des notes complémentaires détaillant la capacité des lignes existantes et le trafic actuel fret et voyageurs.

Concernant le fret, la remise en cause des perspectives de trafic attendu en 2020 a visé la pertinence de la croissance annoncée des flux ferroviaires alors même que la dynamique actuelle du trafic traité par le fer semble plutôt atone. Plus généralement, la faible capacité des opérateurs ferroviaires à proposer des offres suffisamment compétitives pour atteindre les prévisions de croissance du trafic énoncées par RFF a été soulignée. Certains ont développé l'idée d'attendre une concrétisation de la compétitivité retrouvée du ferroviaire avant de lancer un projet ambitieux.

La remise en cause du nombre de trains annoncé pour 2020 s'est aussi déployée autour d'un argumentaire plus technique visant un allongement des trains et une augmentation de leur emport moyen pour en limiter le nombre. Dans ce cadre, l'objectif de RFF de passer d'un emport moyen de 300 tonnes environ par train actuellement à 418 tonnes en 2020 a été jugé insuffisant par ces acteurs. Le même point a d'ailleurs suscité une interrogation de la part des experts indépendants commandités par la CNDP.

Cette défiance à propos de l'opportunité du projet s'est aussi appuyée sur la dénonciation d'un mode de production et de consommation multipliant les flux de marchandises. Le thème du maintien des activités fret en Pays Basque face au risque de les voir se déplacer à Vitoria voire dans la région de Madrid a aussi été développé. Enfin, et d'une manière qui peut paraître paradoxale, les conséquences du projet ferroviaire sur le trafic routier de marchandises sont jugées comme insuffisantes puisque le nombre quotidien de poids lourds à la frontière passerait de 8 500 en moyenne aujourd'hui à 12 000 en 2020 avec le projet, selon RFF.

Enfin, des solutions présentées comme alternatives au projet ferroviaire ont été mises en avant : développement des "autoroutes de la mer"^{*}, réhabilitation (thème souvent repris aussi dans la région de Pau) de la ligne Pau-Canfranc.

^{*} voir glossaire p. 95

Concernant les voyageurs, outre la dénonciation du *"mythe de la vitesse"*, l'argument de l'inadéquation d'une desserte TER dense par rapport aux besoins de déplacements régionaux a été avancé.

Parmi ceux qui soutiennent, admettent ou se résignent à la nécessité d'un projet ferroviaire, il faut souligner le consensus pour refuser la solution d'une mise à quatre voies de la ligne actuelle au Sud de Bayonne. En partant de la frontière vers le Nord, toutes les prises de position ou propositions ont avancé le principe des scénarios 2 et 3 de RFF d'une ligne nouvelle construite dans l'arrière pays. Puis, à partir d'Ustaritz où une première proposition place un raccordement vers Bayonne et la ligne actuelle, on voit ce consensus s'effriter pour épouser, à l'approche de Dax, les contours de l'opposition entre partisans du scénario 3 par l'Est des Landes et partisans du scénario 1 d'un aménagement le long de la ligne actuelle.

Les arguments développés au Pays Basque en faveur du projet reposent d'une part sur la nécessité d'apporter une réponse à la question du *"mur de camions"*. Le mode ferroviaire est unanimement reconnu comme l'un des éléments de cette solution, à côté du cabotage maritime. On retrouve chez certains la préoccupation de maîtriser la croissance de la demande de transport. Beaucoup plus largement partagée, l'idée qu'une politique des transports globale et cohérente doit venir appuyer la réalisation d'un tel projet a été reprise par de nombreux acteurs de tous horizons.

Les renforcements de capacité prévus sur les réseaux routiers et autoroutiers ont été discutés en partie de manière spécifique au Pays Basque, compte tenu du contexte local : le projet de *"transnavarraise"* a parfois été dénoncé comme la création d'un nouvel itinéraire de transit totalement contradictoire avec l'ambition ferroviaire affichée alors qu'il est défendu par d'autres comme porteur d'enjeux strictement locaux. Par ailleurs, les solutions alternatives avancées (autoroutes de la mer* et Pau-Canfranc) ont été soutenues mais, dans cette optique, jugées insuffisantes pour pouvoir être substituées au projet.

L'argumentaire plus spécifique au Pays Basque en faveur du projet insiste sur les bénéfices à retirer d'une desserte à grande vitesse pour les voyageurs, ou plus exactement sur le handicap que constituent les conditions actuelles de desserte du Pays Basque : les temps de parcours ferroviaires actuels vers Bordeaux et vers Paris obérerait d'autant plus le développement économique de ce territoire que les accès routiers sont, eux aussi, ressentis comme mauvais. Ces prises de position, émanant en partie des milieux économiques, insistent donc sur la nécessité *"d'une ligne à grande vitesse"* entre Bordeaux et l'Espagne et s'orientent vers le scénario 3 présenté par RFF.

On trouve aussi, en faveur de la construction d'une nouvelle ligne traversant le Pays Basque par le moyen pays, l'argument des nuisances occasionnées par la ligne existante. S'insinuant dans un tissu désormais presque complètement urbanisé, cette ligne occasionne déjà des nuisances sonores conséquentes à de très nombreux riverains. La construction d'une ligne nouvelle est vue comme l'opportunité de délester l'itinéraire historique de la plus grande partie de son trafic, de la partie la plus bruyante aussi : les trains de fret. Cela rejoint la demande de la Communauté de communes de Dax que la ligne mixte puisse contourner la ville et remonter jusqu'au Nord de Dax.

En revanche, même parmi ces acteurs favorables au projet, les positions quant à l'opportunité d'une gare nouvelle, située sur la ligne nouvelle dans l'arrière-pays, sont moins partagées et parfois beaucoup plus prudentes : la simple réservation d'une telle possibilité est souvent jugée suffisante. En ce sens, c'est essentiellement ses fonctionnalités en matière de fret qui justifient la traversée du Pays Basque par une ligne nouvelle.

Un autre point souvent abordé au Pays Basque concerne le rôle des zones logistiques existantes, notamment la zone de fret de Mouguerre. Aux opposants qui dénoncent un abandon de ces activités, les acteurs soutenant le projet répondent en réclamant le raccordement de la plate-forme de Mouguerre au nouvel aménagement. Ils estiment aussi que l'activité fret d'Hendaye pourra se maintenir grâce au trafic non pas de transit, mais provenant ou à destination d'Euskadi.

* voir glossaire p. 95

La prise de position du Conseil de Développement et du Conseil des Elus du Pays Basque insiste aussi sur l'importance des enjeux liés à la mobilité locale. Le projet ferroviaire, s'il déleste la ligne actuelle d'une grande partie de son trafic fret permettra de développer des services ferroviaires de proximité que chacun conçoit à l'échelle transfrontalière.

Enfin, il faut souligner l'unanimité à réclamer un aménagement qui *"respecte la qualité environnementale et la qualité de vie des habitants du Pays Basque"*. Dans cet esprit, les solutions en tunnel sont plébiscitées, surtout au Sud d'une ligne Bayonne-Ustaritz.

■ Entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes (scénario 3)

Entre Bordeaux et Dax, la solution par l'Est des Landes (scénario 3) a semblé être l'objet d'une large convergence des milieux politiques et économiques. Dans les Landes d'abord, l'intérêt de desservir Mont-de-Marsan a, semble-t-il, été partagé par tous les élus, sauf le maire de Dax, et les chambres consulaires. À l'échelle de l'Aquitaine, cette solution a été défendue publiquement pendant le débat par l'exécutif régional, au moins le Président et le Vice-Président chargé des transports, mais aussi par les CCI et la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI). Enfin, cette solution a semblé tout au long du débat recueillir l'assentiment de l'équipe projet de RFF.

Les prises de positions officielles de certains de ces organismes ont parfois confirmé sans nuance cet engagement (Conseil général des Landes, CCI, CRCI). D'autres assemblées ont en revanche adopté des délibérations plus ouvertes, affirmant l'opportunité du projet et une préférence pour le scénario 3 en lien avec la LGV Bordeaux-Toulouse (Conseil Economique et Social Régional). Certaines assemblées enfin n'ont pas délibéré à la date de fin du débat (Conseil général de Gironde, Conseil régional d'Aquitaine).

Quoi qu'il en soit, cette convergence résulte aussi pour partie des interférences entre le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne et celui de LGV Bordeaux-Toulouse à propos duquel la décision de RFF a laissé en attente le choix relatif à la section entre Bordeaux et Agen. Elle n'est pas non plus insensible aux négociations en cours concernant le financement du projet Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux pour lequel la Région Aquitaine essaye d'obtenir le concours financier de la Région Midi-Pyrénées.

Les acteurs s'exprimant en faveur du scénario 3 insistent d'abord sur l'intérêt que devrait retirer l'Aquitaine d'une desserte à grande vitesse pour son développement économique. Ils soulignent aussi l'intérêt, en termes d'aménagement du territoire, de la principale spécificité du projet qui est de desservir l'Est de l'Aquitaine à travers une gare nouvelle qui serait construite à proximité de Mont-de-Marsan. Ce projet est vu comme un moyen de rééquilibrer la démographie et le développement économique du département des Landes.

Le tronç commun que permet ce scénario à la sortie de Bordeaux, vers Toulouse d'une part et vers l'Espagne de l'autre, est aussi présenté comme un avantage car il permet d'effacer le surcoût financier et environnemental du détour impliqué par cette solution. Enfin, la sortie de l'agglomération bordelaise par l'Est semble plus facile à insérer dans le tissu urbain dense que par l'Ouest.

Le scénario 3 apporte selon ses défenseurs un double dividende au sens où il permet le développement du fret ferroviaire sur la ligne actuelle en réponse au *"mur de camions"*, tout en offrant l'opportunité de proposer aux voyageurs une offre ferroviaire à grande vitesse dans toute l'Aquitaine.

Il suscite aussi de très vives oppositions : d'une part celle des riverains du projet de ligne nouvelle, principalement dans le péri-urbain du Sud-Est bordelais et le Sud-Gironde, d'autre part une opposition d'inspiration plus directement écologique. Dans le Sud-Gironde en particulier, ces oppositions ont fortement mobilisé la population et les élus durant le débat public.

Les arguments développés sont donc d'abord environnementaux et concernent classiquement la préservation du milieu naturel (zones humides, forêts), la sauvegarde des espaces agro-sylvicoles et la protection du cadre de vie (en particulier du bruit). Dans cette optique, l'avantage d'un tronc commun partagé par les itinéraires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est dénoncé comme un faux-semblant car il implique pour ces deux itinéraires un détour dont la longueur fait plus que compenser l'économie initiale.

L'intérêt d'une desserte à grande vitesse pour des villes de taille modeste et des territoires ruraux ou péri-urbains a aussi été combattu. Les territoires du Sud-Gironde ne semblent pas envisager de pouvoir s'appuyer sur un tel équipement pour asseoir leur développement économique. Les retours d'expérience concernant les effets du TGV sur les petites villes seraient mitigés, voire négatifs.

Les arguments d'opposition au scénario 3 s'appuient aussi sur la recherche de la parcimonie des aménagements : ce scénario est dénoncé comme le plus onéreux, avec le handicap supplémentaire d'imposer une réalisation d'un seul tenant de Bordeaux à Dax. Il est aussi dénoncé comme le plus traumatisant pour l'environnement.

Il est enfin ressenti et combattu comme un détournement de l'objectif principal du projet qui devrait être le développement du fret ferroviaire au profit d'un choix *a priori* du TGV. À ce titre, l'efficacité du scénario 3 à remplir la mission dévolue au projet pour le transfert modal du fret est mise en doute, notamment parce qu'il suppose que la ligne actuelle supporte la totalité des trafics fret (de 165 à 200 trains quotidiens selon RFF) et des circulations TER (125 trains TER par jour moyen en 2020) fortement augmentées selon les ambitions affichées de la Région Aquitaine, alors que la ligne nouvelle ne serait empruntée quotidiennement que par une trentaine de TGV. Ainsi, à la sortie de Bordeaux, malgré la construction de la ligne nouvelle qui, elle, serait très peu chargée, la ligne actuelle se trouverait en état de presque saturation.

Plusieurs évolutions possibles dans le cadre du scénario 3 présenté par RFF ont été avancées au cours du débat.

- Émanant du Béarn et de Midi-Pyrénées, une proposition d'infléchissement vers le Sud de l'option de passage du scénario 3 vise à raccourcir encore les temps d'accès à Pau et à sa région, ainsi que vers les villes du piémont pyrénéen (Lourdes, Tarbes...). Elle cherche aussi à offrir au projet un nouveau débouché vers l'Espagne via la ligne Pau-Canfranc qu'il s'agirait de rouvrir. Ce "*scénario 3 bis*" a fait l'objet d'une demande d'étude adressée à RFF au cours du débat. Une autre solution du même ordre a été avancée, consistant à établir, entre les environs de Mont-de-Marsan et Pau, un barreau de connexion plus performant que celui prévu par RFF à la hauteur de Dax.
- La recherche d'une minimisation des impacts environnementaux a conduit plusieurs acteurs à demander une réflexion spécifique sur la possibilité de jumeler la nouvelle infrastructure avec d'autres existantes ou envisagées à court terme (en particulier l'autoroute A65 Langon-Pau dont la construction est imminente). Le débat a révélé les difficultés d'une telle solution qui doit conduire à adapter le tracé des deux infrastructures jumelées aux contraintes les plus fortes (celles du TGV). Cette solution est donc souvent plus onéreuse, sans que l'on sache bien qui devrait supporter ce surcoût. De plus, il semble que l'on puisse considérer le tracé de l'autoroute A65 comme figé depuis le choix du concessionnaire et l'avancée des études d'avant-projet détaillé. Dans ces conditions, le jumelage d'une LGV avec une infrastructure présentant des caractéristiques de tracé différentes s'effectue à l'échelle d'un couloir de passage avec des écarts qui peuvent faire perdre l'intérêt de cette solution et poser des problèmes spécifiques (celui des "*délaissés*", zones plus ou moins larges enclavées entre les deux tracés par exemple).
- Le même souci de préservation a conduit certains des élus refusant le scénario 3, à ne juger négociable qu'une solution qui utiliserait l'itinéraire existant de la ligne actuelle jusqu'à Langon.

- Le souci de mieux desservir les agglomérations a amené plusieurs propositions d'emplacement pour des gares nouvelles, à Mont-de-Marsan en complément de la gare existante, à Dax en remplacement de la gare existante.
- La volonté de mieux faire profiter les territoires traversés des bénéfices potentiels de l'infrastructure a porté l'idée de mettre en place sur le nouvel itinéraire une desserte régionale à grande vitesse (TER-GV) reliant Bordeaux à Captieux (avec une nouvelle gare spécifique), Mont-de-Marsan, Dax puis, au-delà, Pau ou la côte basque, voire l'Euskadi. Cette proposition, avancée par l'exécutif du Conseil régional, s'articule avec la possibilité envisagée par RFF de dessertes interrégionales à grande vitesse entre la côte basque et Toulouse.
- La possibilité pour la ligne nouvelle d'accueillir à terme des trains de fret (mixité) a été défendue afin de préserver les capacités nécessaires pour faire face à une croissance ultérieure des trafics. Elle a aussi été envisagée dans la perspective de la réouverture de Pau-Canfranc et surtout de la création à long terme d'une nouvelle traversée des Pyrénées.

Ces multiples propositions ont souvent été bien accueillies par l'équipe projet de RFF qui a validé le principe de plusieurs d'entre-elles : études des possibilités de jumelage, TER-GV, mixité de la ligne nouvelle. Elles ont contribué à enrichir la réflexion collective et constituent un apport important du débat public.

■ Entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante (scénario 1)

L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante (scénario 1) est clairement apparu dans le débat comme l'alternative au scénario 3. Ce type de solution a donc rassemblé les acteurs opposés à la création d'une nouvelle trouée ferroviaire sur le territoire aquitain. L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante est d'abord présentée comme la solution la moins traumatisante pour l'environnement : pas de nouvelle coupure, pas de nouveau bouleversement hydrologique, surfaces déboisées moindres, etc.

La progressivité rendue possible par ce type de solution a également répondu à la préoccupation d'une gestion parcimonieuse des aménagements nouveaux à travers la capacité à s'adapter aux stricts besoins à mesure de leur apparition. Même si les écarts de prix entre les scénarios présentés par RFF sont faibles, le scénario 1 entre Bordeaux et Dax a été défendu comme économe. À cet égard, l'intérêt d'une solution permettant d'étaler dans le temps les investissements a été mentionné.

Le scénario 1 a aussi été présenté comme le plus efficace, notamment grâce à la souplesse d'exploitation apportée par 4 voies contiguës par rapport au scénario 3 qui prévoit 2+2 voies connectées seulement aux deux extrémités, à Bordeaux et à Dax.

Les défenseurs d'une solution d'aménagement progressif ont particulièrement insisté sur la nécessité d'une politique des transports globale et cohérente, prônant une tarification écologique des transports routiers, la maîtrise de la croissance des flux et l'abandon des projets de renforcement de la capacité routière. Sur le premier point au moins, ils ont souvent été rejoints par des acteurs positionnés différemment quant au choix du scénario.

L'aménagement de voies supplémentaires le long de la ligne existante (scénario 1) a aussi suscité l'intérêt de certains territoires concernés par cette desserte : le bassin d'Arcachon de façon unanime et la ville de Dax, plus isolée. Dans les deux cas, il s'est agi de défendre, voire de renforcer, une desserte TGV jugée vitale pour le développement des activités touristiques.

L'opposition suscitée par le scénario 1 a beaucoup consisté, par comparaison, à défendre les avantages du scénario 3 en termes d'aménagement du territoire (desserte de l'Est des Landes) et de développement du

trafic voyageurs. Mais le scénario 1 a aussi suscité une opposition spécifique autour de la sortie de Bordeaux. La ligne actuelle traverse, à Pessac et Talence, des tissus très urbanisés et contraints. D'une part, la possibilité effective d'inscrire deux voies nouvelles le long des deux voies existantes est mise en doute. D'autre part, l'augmentation des nuisances sonores qui résulterait d'une forte augmentation de la circulation des trains est dénoncée par les riverains de la ligne actuelle.

Cette dénonciation se double d'une revendication d'aménagement rapide de protections pour les secteurs les plus concernés par le bruit ferroviaire. Les demandes sur ce point suscitent d'autant plus d'adhésions que les partisans du scénario 1 insistent eux-mêmes sur le haut niveau de trafic qui subsistera sur la ligne actuelle avec les autres solutions : la totalité des trains de fret et des TER.

Enfin, l'équipe projet de RFF souligne que le doublement de la ligne existante n'est pas aussi aisé qu'il y paraît, même en dehors de l'agglomération bordelaise (traversée de petites agglomérations, courbes corrigées créant des zones interstitielles délaissées...). De ce point de vue, l'intérêt environnemental de cette solution est mis en doute.

À propos de ce scénario 1, plusieurs idées nouvelles ont également été avancées.

- La première consiste à éviter les difficultés inhérentes à la traversée de l'agglomération bordelaise en initiant un contournement de celle-ci, lié au projet de grand contournement autoroutier abondamment débattu cette année. Il apparaît clairement que cette option est à elle seule d'une ampleur comparable au projet Bordeaux-Espagne et qu'elle est à situer sur le moyen-long terme. Néanmoins, elle s'insère dans les discours sur un aménagement progressif comme une perspective possible. Elle s'enrichit d'une proposition concernant la desserte de l'aéroport de Mérignac.
- Une seconde proposition consiste à renforcer les capacités au départ de la gare de Bordeaux-Saint-Jean en direction de Bègles, sur la ligne de Toulouse vers le Sud-Est donc, puis à construire un contournement ferroviaire le long de la rocade autoroutière de l'agglomération du Sud-Est vers le Sud-Ouest, enfin à longer l'A63 pour retrouver la ligne actuelle au-delà de la zone la plus densément urbanisée. Cette solution vise clairement à utiliser les couloirs de nuisance déjà existants. Elle pourrait aussi faciliter l'exploitation des installations fret en étant mieux reliée au triage d'Hourcade.
- Plusieurs acteurs défenseurs du scénario 1 ont néanmoins pris leur parti de la réelle difficulté d'inscrire deux nouvelles voies le long de la ligne actuelle dans la sortie Sud-Ouest de l'agglomération bordelaise. S'appuyant sur une conception délibérément progressive et pragmatique du projet, ils ont estimé que la mise à trois voies de la ligne existante était en revanche possible sans trop de difficultés et pouvait suffire à absorber une augmentation déjà conséquente du trafic. Ils ont donc plaidé pour la réalisation d'un scénario 1 moins ambitieux.
- Une évolution du scénario 1 a aussi été avancée pour réduire le handicap de cette solution relatif aux temps de parcours des trains de voyageurs (7 mn de plus sur le trajet Bordeaux-Dax par rapport au scénario 3). Elle consiste à rendre circulaire à grande vitesse les deux voies supplémentaires prévues par le scénario 1 sur les tronçons les plus favorables (la ligne droite des Landes de Lamothe à Morcenx). La circulation à 320 km/h au lieu de 220 km/h sur 60 km suffit à gagner 5 mn.
- Dans le même esprit, et pour répondre à la requête jugée légitime de l'agglomération montoise de voir sa desserte améliorée, la demande d'une amélioration significative de la ligne Morcenx-Mont-de-Marsan (relèvement de vitesse et éventuellement électrification) a été formulée. Il s'agit, surtout combinée à la proposition précédente (et à la suivante), de réduire dans le cadre du scénario 1 l'isolement relatif de l'Est des Landes.
- Enfin, la proposition a été avancée d'organiser la gare de Bordeaux-Saint-Jean comme une plateforme de correspondance facilitant d'une part les échanges régionaux et suburbains Nord-Sud et

Est-Ouest, d'autre part les correspondances entre trains régionaux et TGV. L'un des objectifs est de rendre les liaisons entre villes moyennes plus performantes en les appuyant sur les relations avec Bordeaux, plus fréquentes. L'autre objectif est de donner aux différents territoires de l'Aquitaine, accès aux gains de temps du TGV et aux fréquences élevées dont bénéficie une grande agglomération.

Ces propositions énoncées très tôt dans le débat sont également venues l'enrichir. Il convient cependant de ne pas enfermer les acteurs ayant avancé ces propositions dans une position arrêtée. En effet, les résultats de l'expertise indépendante (voir page 57) commanditée par la CNDP à la demande de plusieurs acteurs ont eu un impact majeur sur la réflexion autour de ce scénario 1.

EN RÉSUMÉ, TROIS SCÉNARIOS CONTRASTÉS SEMBLENT POUVOIR SYNTHÉTISER LES POSITIONS DU PUBLIC

Derrière leurs intitulés "*Gestion capacitaire*", "*Grande vitesse*" et "*Aménagement pragmatique*", ils sont évidemment schématiques mais présentent chacun un parti cohérent pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne :

- **Gestion capacitaire : l'utilisation maximale des capacités de la ligne existante**

Selon ce scénario, les deux voies actuelles sont suffisantes, même à long terme, pour répondre au besoin de développement du ferroviaire. Outre une modernisation de l'infrastructure (signalisation, alimentation électrique...), ce scénario implique une gestion qui privilégie systématiquement la capacité : trains longs et lourds mais aussi limitation des fréquences et des vitesses.

- **Grande vitesse : la construction d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes**

Le scénario 3 proposé par RFF prévoit une LGV de Bordeaux à Dax avec un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, puis une ligne nouvelle "*mixte*" vers l'Espagne. Ce scénario s'inscrit dans un schéma volontariste de desserte à grande vitesse du Sud-Ouest de la France améliorant les offres ferroviaires "*voyageurs*" internationales et nationales mais aussi inter-régionales et régionales. La ligne actuelle de Bordeaux à Dax, modernisée, est jugée suffisante pour assurer le développement attendu des trafics fret et TER.

- **Aménagement pragmatique : l'aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire à "haute performance"**

Décliné du scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Dax, ce scénario est souvent combiné avec la construction d'une ligne nouvelle mixte et très enterrée pour la traversée du Pays Basque. De Bordeaux à Dax, l'aménagement s'envisage de manière pragmatique et économe, en fonction des besoins, en visant plutôt un développement de la capacité de Bordeaux jusqu'à la bifurcation vers Arcachon, puis ouvrant l'opportunité d'augmentations de vitesse dans la traversée de la forêt landaise.

3 - L'aménagement du territoire et le développement régional

Le développement régional potentiel induit par la réalisation du projet ferroviaire a été principalement traité lors de deux réunions thématiques à Arcachon le 14 septembre et Capbreton le 10 octobre. Les réflexions développées par les intervenants des tables rondes pour nourrir les débats avec les participants ont traité notamment :

- de la mobilité des hommes et des marchandises, facteur de compétitivité,
- de l'attractivité liée à la grande vitesse,
- de la contribution possible à l'aménagement du territoire,
- des conséquences de ce projet pour le tourisme et le thermalisme.

Cette problématique du développement économique a aussi été largement abordée lors d'autres réunions thématiques ou de proximité, s'agissant des gares, des effets néfastes sur le milieu rural, des nuisances sonores, etc.

Des contributions pertinentes ont été présentées au cours des débats. Elles apportent un éclairage intéressant, susceptible parfois d'améliorer le projet ou d'en atténuer certains inconvénients.

L'ensemble des considérations, pour certaines en phase avec l'argumentation favorable aux thèses positivant l'apport du projet, pour d'autres moins favorables, voire hostiles quoique bien étayées, peut être regroupé autour de quatre grandes préoccupations :

- l'incidence du projet sur l'activité économique de l'Aquitaine,
- la LGV (ligne à grande vitesse) et le tourisme,
- l'apport d'une LGV au thermalisme landais,
- l'influence des lignes nouvelles et des gares TGV dans l'aménagement du territoire et le développement local.

Les associations, les élus locaux et régionaux, ainsi que les responsables socioprofessionnels et les citoyens, à titre personnel, ont largement contribué à l'analyse du projet et de ses conséquences. Ils ont été aidés, en cela, par les intervenants des tables rondes et par les contributions spontanées d'experts présents dans l'assistance.

■ Les répercussions possibles du projet sur l'activité économique

Ce délicat sujet de controverse a suscité de nombreuses interventions. Schématiquement, élus, associations et particuliers des communes de l'Est et du Sud Gironde affirment unanimement que la ligne nouvelle du scénario 3 n'aura aucun impact, sinon négatif, pour leur région. Ils évoquent les conséquences néfastes des perturbations sur les activités agricoles, sylvicoles et même commerciales. Par exemple, le maire de Saint-Symphorien estime que ce projet, s'il peut contribuer au développement des communautés urbaines, se ferait au détriment des territoires ruraux. De plus, tous rejettent l'argument des 16 000 emplois créés pour construire la ligne, des emplois éphémères et qui ne concerneront pas les habitants de la région.

En revanche, de l'autre côté de la Gironde, tous les élus et les chambres consulaires des Landes voient, dans le scénario 3, une réelle opportunité de développement liée au désenclavement de l'Est du département et du chef-lieu. Ils misent sur une dynamique de développement économique local rayonnant autour de la nouvelle gare de Mont-de-Marsan et résultant d'une plus grande mobilité.

Les associations de protection de la nature restent défavorables à ce scénario 3 à cause de ses dégâts potentiels, et dubitatives, quel que soit le scénario retenu, quant à la réalité des perspectives de développement. Cependant, comme elles souhaitent limiter le transport de marchandises par camions, elles optent pour le scénario 1. En effet, pour leurs représentants, la grande vitesse à 320 km/h ne doit plus être une priorité. Elles s'appuient aussi sur l'expertise complémentaire des cabinets SMA et ProgTrans pour rejeter tout scénario de ligne nouvelle.

De son côté, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie affirme qu'une liaison rapide entre Bordeaux et la frontière espagnole renforcera la position des entreprises sur cet axe en élargissant leurs aires de marché ainsi que les atouts des villes desservies suite aux investissements industriels et commerciaux qui y seront réalisés. Les déplacements d'affaires constitueront, comme cela est vérifié ailleurs, un bon levier de dynamisme commercial.

Le Conseil régional, par les voix de son Président et de plusieurs Vice-présidents, considère que la LGV constitue une chance pour le développement économique de la région, déjà en retard par rapport à celles qui en sont dotées, alors que l'Aquitaine dispose de pôles d'excellence qu'il faut conforter.

La même argumentation est avancée par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques et par l'association Béarn-Adour-Pyrénées qui rappelle le grand potentiel économique du Béarn, fort de nombreuses entreprises et d'une population de plus de 850 000 habitants. Cette association opte, comme le Conseil général, pour le scénario 3, en proposant même une variante pour se rapprocher de Pau en passant plus au Sud vers Hagetmau ; elle plaide aussi pour une meilleure desserte des Pyrénées-Atlantiques et de la Bigorre.

■ La Ligne à Grande Vitesse et le tourisme

Quel que soit le choix du scénario pour lequel ils optent, les élus et les responsables socioprofessionnels fondent beaucoup d'espoirs sur le projet ferroviaire pour le développement du tourisme qui représente 31 000 emplois permanents en Aquitaine, 70 000 en périodes estivales. Si les élus de la côte aquitaine tablent sur une fréquentation plus étalée de la zone littorale, ceux du Sud-Est des Landes espèrent un rééquilibrage au profit du tourisme intérieur. Très engagée dans la promotion du tourisme rural, en particulier via le réseau "*Bienvenue à la ferme*", la Chambre d'Agriculture des Landes est favorable au scénario 3 sous réserve de moyens adaptés pour rejoindre les sites proposés. Selon un de ses représentants plus de 1 000 agriculteurs d'Aquitaine ont trouvé, dans l'agrotourisme, une diversification améliorant leurs revenus. Pour Madame Hontabat, Conseillère régionale chargée du tourisme et du thermalisme, la grande vitesse est indispensable au développement touristique de l'Aquitaine (première région de France pour le tourisme intérieur même si le littoral est son atout majeur). La clientèle touristique est certes à 80 % française mais de nombreux touristes étrangers recherchent une liaison rapide avec Paris. Dans le même sens, le député-maire de Capbreton a souligné l'intérêt du projet pour un tourisme littoral qui se transforme avec des séjours courts et étalés dans l'année : relier Paris aux Landes en moins de 3 heures permettrait de profiter, au mieux, de ce temps de séjour limité et de préférer le TGV à la voiture particulière, à condition toutefois qu'un réseau TER relie correctement les gares TGV aux stations littorales. Autre avantage du scénario 3 qui recueille sa faveur : il est le mieux à même de faciliter la liaison entre l'Ouest et l'Est (Bilbao-Bayonne-Dax-Toulouse-Méditerranée).

Selon le maire de Dax, 70 % des 90 000 curistes accueillis dans la région Aquitaine font du tourisme. Et peuvent, pour moitié d'entre eux, être accompagnés, C'est donc 80 000 touristes supplémentaires que le thermalisme apporte au département, ce qui n'est pas négligeable.

Outre les retombées économiques d'un développement du tourisme par le train, on peut aussi escompter un report de ces touristes de la voiture vers le rail. Présentée par l'Union Nationale des Associations de Tourisme, une étude réalisée dans la région PACA a montré que, de 1997 à 2003, les

déplacements touristiques en voiture étaient passés de 72,2 % à 60,1 %, le recours au train passant de 14,8 % à 21,3 %.

■ L'apport d'une LGV au thermalisme landais

"La région Aquitaine occupe, pour le thermalisme, la première place en France et Dax en est la première station", a rappelé Madame Hontabat, conseillère régionale, qui déplore un moindre recours des curistes au train (25 % d'entre eux l'utilisaient en 1995, 19 % en 2004) lié au développement d'un autre mode de transport et d'hébergement : le camping-car. La clientèle étant à 90 % française et provenant majoritairement de la région et de l'Île-de-France, il faudrait très vite, pour faire évoluer la fréquentation, mettre Paris à 3 heures des onze stations thermales d'Aquitaine.

Soulignant aussi l'importance du thermalisme pour l'économie landaise, le maire de Dax redoute l'impact du scénario 3 qui, entre Mont-de-Marsan et Dax, passerait au-dessus des couches géologiques profondes par lesquelles s'infiltrent les eaux, venues des Pyrénées, alimentant les sources thermales. Il a insisté pour que soit retenu le scénario 1 qui dessert directement la gare de Dax où arrivent 20 % des curistes. Faisant suite au souhait du député-maire de Capbreton que soient réalisées des études complémentaires pour évaluer l'existence d'un risque particulier pour la qualité des sources, Christian Maudet a précisé que, si le scénario 3 était retenu, RFF diligenterait des investigations complètes et mettrait tout en œuvre pour ne pas compromettre cette ressource précieuse qu'est l'eau thermale.

■ L'influence des lignes nouvelles et des gares sur l'aménagement du territoire et le développement local

La question des gares occupe une place particulière pour l'aménagement du territoire et le développement local.

Comme l'a rappelé Monsieur Rabin, conseiller auprès de l'association des villes et régions européennes de la grande vitesse, les quatre plus grandes villes de France sont reliées par la grande vitesse. Entre Paris et Lyon, les villes intermédiaires ont des "gares bis", plus ou moins proches du centre des villes et ne disposant que de peu d'arrêts TGV. Ces "gares bis" n'ont pas entraîné de développement pour ces villes. La fréquence de la desserte est plus importante pour le développement des villes que la grande vitesse. Autre point souligné, il faut relier les gares des lignes à grande vitesse à d'autres systèmes de transport qui irriguent le tissu local : le TGV seul n'amènera rien s'il ne s'inscrit pas dans une stratégie complète, touristique, économique et d'aménagement des territoires.

De même, la gare doit-elle s'intégrer dans un projet global de ville pour avoir un effet positif sur le développement économique. Ainsi, les parkings, les palais des congrès, l'environnement commercial, le quartier de la gare, etc. sont des éléments très importants. Pour le directeur du développement économique de la CCI de Bayonne, le TGV n'est pas, en tant que tel, un générateur du développement mais un simple accélérateur de dynamique. L'arrivée des TGV impose aux villes de développer des stratégies et des spécialisations ainsi que des actions concertées pour éviter des neutralisations inter cités, comme exposé par Monsieur Rabin à propos des palais des congrès de villes voisines reliées aux gares TGV.

La question de la gare de Dax, largement débattue, n'a pas fait pas l'unanimité. Le maire de Dax, qui réfute le bien fondé du scénario 3, souhaite conserver la gare TGV actuelle alors que le président de la CCI des Landes, favorable au scénario 3, propose de réaliser deux gares nouvelles : l'une près de Mont-de-Marsan, l'autre près de Dax. De l'avis du représentant de la SNCF, la gare de Dax offre, quel que soit le scénario retenu, des "possibilités" d'aménagement et d'extension suffisantes, à examiner en priorité avant d'envisager une gare nouvelle.

Le conseiller général du canton de Captieux relève les effets néfastes du faisceau de trois lignes nouvelles induites par le scénario 3 sur son canton. Ce "triangle" de Captieux réduirait à néant tout développement local en rendant irréalisable le projet de parc d'activités pour lutter contre la désertification.

Certains maires, dont les communes pourraient être concernées par l'un des scénarios, s'inquiètent des incertitudes quant aux tracés possibles alors qu'ils achèvent les études des plans locaux d'urbanisme.

4 - Les enjeux environnementaux

Comme dans la plupart des débats publics sur des projets d'infrastructures linéaires, les questions d'environnement ont pris une place très importante dans les discussions qui ont animé les réunions publiques, pour certaines spécifiquement dédiées aux enjeux environnementaux du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (Dax le 20 septembre, Biarritz le 8 novembre, Morcenx le 15 novembre). Quatre préoccupations se sont fait jour. Trois concernent des enjeux plutôt régionaux ou locaux, la quatrième un enjeu beaucoup plus vaste :

- les impacts directs des différents scénarios du projet ferroviaire sur le territoire : milieux naturels et terres dévolues à l'agriculture et à la production forestière ;
- les équipements ou aménagement associés ;
- l'impact du projet sur la qualité de la vie des habitants directement concernés par le projet : nuisances sonores et incidences paysagères ;
- la problématique des transports et du changement climatique : incidences directes et indirectes du projet ferroviaire sur les émissions de gaz à effet de serre.

Toutes ces questions ont bénéficié des éclairages apportés par des interpellateurs qui ont donné un point de vue d'expert ; ce dernier a bien souvent été complété par des interventions de la salle, montrant que si nos concitoyens se disent préoccupés par l'évolution de leur environnement, ils souhaitent aussi, quand ils le peuvent, exprimer une opinion ou défendre leur point de vue.

■ La prise en compte des milieux naturels, de l'exploitation forestière et de l'activité agricole

Si la prise en compte des milieux naturels est inhérente à une politique d'aménagement durable du territoire, les Aquitains qui se sont exprimés sur ce sujet n'ont fait que renforcer cette attente, dans une région où la part d'espaces naturels est particulièrement importante. Des éclairages particuliers ont enrichi les débats, offrant l'image d'un territoire régional contrasté, dont les milieux naturels constituent l'élément fondamental d'une richesse écologique authentique et reconnue comme telle par de nombreux acteurs.

• LES MILIEUX NATURELS

Les cours d'eau et les zones humides

L'Aquitaine tire son nom de l'omniprésence des eaux de surface. Cours d'eau, lacs et étangs, zones humides et tourbières constituent un maillage de milieux où s'épanouissent des organismes vivants d'une variété considérable, ont souligné trois acteurs majeurs de l'environnement en Aquitaine : la SEPANSO (Société

pour l'étude et la protection de la nature du Sud-Ouest), la fédération des chasseurs des Landes et la direction régionale de l'environnement Aquitaine (DIREN). Comme il a été rappelé, le patrimoine naturel aquitain subit de nombreux impacts liés à la réalisation d'infrastructures ou à la poursuite de l'urbanisation. Quel qu'en soit le tracé, une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse constituerait une atteinte supplémentaire, comparable au projet d'autoroute A65 Langon-Pau, par l'emprise et le linéaire prévus et le nombre d'ouvrages de franchissement. Sa réalisation impacterait forcément les lits majeurs des cours d'eau et milieux humides périphériques, riches d'une faune et d'une flore en régression à l'échelle nationale sinon communautaire.

Quant aux oiseaux migrateurs, en particulier les anatidés (oies et canards) et les grands échassiers (hérons, cigognes), s'ils fréquentent avec assiduité les zones humides et parages des cours d'eau aquitains, c'est parce qu'ils peuvent y satisfaire leurs besoins en nourriture et en tranquillité. Les barthes de l'Adour (zones d'expansion des crues) et leur population de cigognes ou le Marais d'Orx et ses milliers d'oiseaux hivernants constituent des exemples remarquables et bien d'autres sites, peut-être moins prestigieux, contribuent aussi au réseau aquitain des milieux humides.

Le massif forestier landais

"Arrêtons de considérer le massif landais comme un ensemble homogène dans lequel on peut « tailler » de nouvelles coupures sans problème !" ont exprimé en substance nombre de participants. Dans cet ensemble naturel très vaste (un million d'hectares), où les activités humaines ne sont pas absentes, la pinède constitue certes un élément visible dominant, mais elle est entrecoupée de milieux naturels divers. Des plans de préservation et de gestion de plusieurs espèces ont été définis. Toute nouvelle infrastructure pourrait se traduire par un morcellement des habitats naturels, une fragmentation des territoires et une perte sèche de milieux actuellement occupés par la faune et la végétation naturelle. De l'avis des représentants du Parc naturel régional des Landes de Gascogne, cette juxtaposition de milieux naturels forme un ensemble de grande cohérence qui sert de support à un développement socio-économique durable et endogène, basé sur la valorisation de l'environnement.

Les zones et sites protégés au titre de la protection de l'environnement

Zones de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la protection des oiseaux dans le Sud des Landes (barthes de l'Adour, réserve naturelle d'Orx, réserve de Saint-Martin de Seignanx), sites inscrits à l'inventaire Natura 2000 (forêts galeries de la Leyre, vallée du Ciron), sites protégés au titre de la réglementation nationale (réserve naturelle de Saucats, par exemple) : de nombreux sites naturels bénéficient d'un statut de protection élevé assuré par la réglementation. Nombre de participants n'acceptent pas que le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne puisse les remettre en cause et beaucoup considèrent le Parc naturel régional des Landes de Gascogne comme un territoire de grande qualité que les grandes infrastructures doivent épargner. Plus généralement, les participants ont voulu témoigner l'attachement à leur territoire, lieu de ressourcement personnel pour certains, support d'activité économique ou sociale (tourisme, cèpes, palombes...) pour d'autres, et élément de reconnaissance d'origine pour la plupart. *"Dégrader la nature ne fait pas de votre projet ferroviaire un élément de développement durable"* : cette affirmation entendue à plusieurs reprises résume assez bien la teneur des discussions.

Les espèces naturelles à statut élevé au titre de la protection de la nature

Le vison d'Europe est un des mammifères les plus menacés d'Europe occidentale. Son cas, largement évoqué, a permis d'illustrer ce que les spécialistes appellent *"les bio-sentinelles"*. Bardé de statuts

réglementaires élevés, inféodé aux rives et berges de cours d'eau, lacs et étangs, il subit de plein fouet la mutation des milieux naturels, comme le fâdet des marais (un papillon) ou l'écrevisse à pattes blanches. "Sentinelle écologique" dont l'état des populations reflète la qualité des milieux naturels, il bénéficie de mesures particulières (plan de restauration des populations, préservation de ses habitats) et tout projet doit, selon la réglementation européenne, faire la démonstration qu'il n'aura pas d'incidence significative sur cette espèce. Ce point technico-juridique rappelé à RFF peut être entendu comme un avertissement : pour beaucoup, le projet ferroviaire devra être exemplaire, être un projet du futur et non du passé, c'est-à-dire associer la fonctionnalité de son usage à une insertion territoriale respectueuse de l'environnement et de ses habitants.

• L'EXPLOITATION FORESTIÈRE

La réalisation de toute nouvelle infrastructure se traduirait par la perte objective d'une partie de l'espace forestier : 7 à 9 hectares par kilomètre de voie nouvelle selon RFF, auxquels s'ajouteraient les emprises des éventuelles gares nouvelles et les chemins d'accès pour l'entretien des voies.

De plus, l'exploitation forestière des Landes de Gascogne est soumise à des aléas, en particulier la pullulation de ravageurs, principalement chenilles processionnaires qui se multiplient à cause de la douceur des hivers et se disséminent surtout le long des lisières, ainsi que le risque incendie. Une nouvelle ligne ferroviaire en site propre se traduirait par une augmentation linéaire des lisières, donc une hausse du risque de dégradation des peuplements forestiers rivulaires due aux attaques des chenilles. Quant au risque incendie, c'est une réalité dont témoignent les départs de feu constatés le long de l'actuelle voie ferrée (projection d'étincelles sur les broussailles sèches), même si RFF constate qu'ils sont en nette diminution et qu'ils proviennent uniquement des trains de fret à cause de leur système de freinage. La hausse attendue du nombre de circulations ferroviaires, quel que soit le scénario, conduirait à une intensification du risque incendie auquel RFF et les exploitants doivent se préparer, en particulier en maintenant des bandes de terrain nu le long de la voie.

• L'AGRICULTURE

Assez paradoxalement, le sujet agricole n'a été que peu abordé en réunions par les agriculteurs. Certes, à Dax le 20 septembre, un représentant de la profession a exprimé la position de la chambre d'agriculture des Landes, favorable au scénario 3. Au cours de plusieurs réunions publiques cependant, des participants ont souligné que les terres agricoles n'avaient pas à être considérées comme de seules réserves foncières par les Maîtres d'Ouvrages de projets d'infrastructures. Cette remarque sous-tend que l'espace agricole possède une valeur socio-économique et culturelle intrinsèque. Enfin, on n'a pas manqué de souligner la spécificité des contextes agricoles, synonyme d'économie viti-vinicole dans les vignobles du Bordelais, et de production de haute qualité (filière ovine en particulier) au Pays Basque. La SAFER* Aquitaine a évoqué plus particulièrement la reconstitution, au titre de la réorganisation foncière dont elle a la charge, du potentiel foncier agricole au bénéfice des exploitants.

■ Les aménagements et équipements associés

Il n'a pas été très simple d'aborder ce sujet : compte tenu du niveau d'avancement de ses études, RFF ne pouvait guère apporter de précisions alors qu'au fil des réunions, les participants se rendaient compte que les trois scénarios du projet induisaient des incidences supplémentaires, au-delà de la réalisation de lignes nouvelles.

* voir glossaire p. 95

• L'EXTRACTION DES GRANULATS

Plusieurs participants se sont émus des conséquences d'un éventuel chantier ferroviaire sur la qualité de vie des habitants des sites d'extraction de granulats (distants de plusieurs dizaines de kilomètres au domicile) et ont considéré que le débat public devait les associer aux réunions publiques et leur permettre d'intervenir. Sauf à rappeler que RFF, s'il voit ses études se poursuivre à l'issue du débat public, devra prendre acte de cette revendication, il est à noter qu'en l'état actuel du dossier aucune précision n'a été apportée sur la localisation des gisements potentiellement mobilisables. Il est clair que la partie centrale du tracé, tous scénarios confondus, serait déficitaire en matériaux propres à constituer la sous couche d'une voie ferrée. D'où proviendraient précisément les millions de tonnes nécessaires à un nouvel équipement ? La question de l'origine et du transport de granulats a été évoquée par un représentant d'une association de riverains d'une carrière d'extraction. A cette occasion, l'assistance a pu constater le manque de cohérence d'ensemble, quand les règlements d'urbanisme locaux rendent possible la réalisation de lotissement contigus à des parcelles qui se révèlent propices à de telles activités extractives.

• L'URBANISATION INDUITE

Introduit sous l'angle de l'artificialisation des sols, ce sujet a été évoqué à plusieurs reprises, traduisant un questionnement manifeste, surtout de la part des associations. Le développement de nouvelles offres ferroviaires et la perspective de gares nouvelles dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques pourraient renforcer les tendances (très vives sur la côte Aquitaine) à l'extension de l'urbanisation. Cette question s'est singulièrement focalisée sur le Pays Basque et le Sud des Landes. Il n'est du reste pas faux de constater une certaine carence de la prospective territoriale en la matière alors que le développement de nouvelles infrastructures et l'extension urbaine exigent une cohérence globale, synonyme, aux yeux de certains, d'une utilisation parcimonieuse de l'espace. A nouveau est apparu ce clivage fondamental entre partisans d'un aménagement du territoire tendanciel ("*nous répondons à la demande*") et citoyens préoccupés par l'emprise croissante d'aménagements lourds qu'ils considèrent attentatoires à l'environnement.

• LES RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

Quel que soit le scénario, une hausse des circulations de trains progressant à une vitesse supérieure nécessiterait, comme l'a exposé RTE (gestionnaire du réseau français de transport d'électricité), de renforcer l'alimentation électrique. Faudrait-il implanter de nouveaux équipements ? La réponse est incertaine pour le scénario 1, plus affirmative pour les scénarios 2 et 3 puisqu'une ligne à grande vitesse nécessite, tous les 50 à 60 km, une sous-station haute tension alimentée par le réseau haute tension.

Pourquoi ne pas inscrire un projet de ligne ferroviaire nouvelle dans les couloirs de passage du réseau électrique actuel à très haute tension, se sont interrogés les participants ? Pour des raisons d'interférence entre les équipements par exemple et de distances de sécurité, une telle juxtaposition renforcerait l'effet de coupure d'une nouvelle infrastructure sur le territoire, dénoncé avec constance au cours des réunions.

S'il paraît clair que de nouveaux équipements électriques seraient indispensables à la réalisation des scénarios 2 et 3, aucune précision sur leur implantation possible n'a pu être donnée, le débat se déroulant trop en amont des procédures d'études habituelles. Reste qu'il s'agit d'un point très sensible pour les habitants et les acteurs territoriaux qui sont en droit d'appréhender correctement la manière dont RFF et RTE entendent le traiter, c'est à dire le plus en amont possible pour que soient privilégiés les approches concertées et l'examen minutieux des solutions de moindres nuisances.

• LE JUMELAGE DES INFRASTRUCTURES

Ainsi, la question du jumelage des infrastructures s'est vite révélée incontournable. *"Une ligne ferroviaire à grande vitesse peut-être ou pourquoi pas"*, disaient en substance certains, mais à condition de *"concentrer les nuisances"* dans un couloir d'infrastructures en jumelant le projet ferroviaire aux infrastructures routières ou de transport aérien d'électricité existantes ou même encore à la ligne ferroviaire actuelle. Même si la confrontation des opinions n'est pas allée jusqu'à envisager les conséquences d'une telle concentration d'infrastructures sur ses riverains directs, les interventions des représentants de Tractebel et de CETE Sud-Ouest à la table ronde du 15 novembre à Morcenx ont mis en exergue la complexité d'un tel jumelage éventuel. Les caractéristiques des infrastructures dont les finalités, les performances et les conditions d'exploitation sont très différentes, exigent que leur jumelage potentiel soit pris en compte très en amont de la définition des tracés pour adapter ceux des infrastructures les plus souples à celui de la plus contraignante. En clair, une LGV ferroviaire exigeant des déclivités maximales et des rayons de courbure minimaux très différents d'une autoroute, c'est à cette dernière d'adapter son tracé pour qu'il soit jointif de la ligne ferroviaire envisagée. Or, cette hiérarchie ne peut pas être respectée à travers l'Aquitaine : l'A63 / RN10 est réalisée depuis longtemps et le tracé du projet d'autoroute A65 Langon-Pau, dont la déclaration d'utilité publique est imminente, semble désormais stabilisé. Ce dernier élément, rapporté par la direction régionale de l'équipement, n'a guère été apprécié par l'assistance qui en a déduit ses propres conclusions : toute perspective d'un jumelage important (car s'il n'est effectif que sur une portion mineure du parcours, l'effet de coupure ne serait guère atténué) se trouverait écartée uniquement parce que les autorités en charge de la planification territoriale auraient instruit séparément les deux dossiers A65 et LGV Bordeaux-Espagne alors même que l'un et l'autre feraient l'objet d'une réflexion, sinon d'une intention de réalisation, depuis une quinzaine d'années.

■ Les incidences du projet sur la qualité de la vie : nuisances sonores et incidences paysagères

• LES NUISANCES SONORES

Aucun autre thème mis au débat n'aura montré une telle divergence d'appréciation entre la perception du bruit par le public et la description des experts de la table ronde consacrée au sujet. Caractéristiques physiques du bruit rappelées par un expert et exposé technique sur la façon dont RFF effectue ses mesures et entend se conformer à la réglementation en vigueur d'un côté, témoignage d'un riverain de l'A63 dans sa traversée du Pays Basque, de l'autre : le sentiment régnait que l'on ne parlait pas de la même chose, entre bruit moyen mesuré sur une plage horaire, et bruit soudain perturbant la vie de ceux qui y sont confrontés, précisément aux moments où ils aspireraient à un peu de quiétude. Le débat n'a pu lever certaines interrogations. En particulier, le décalage entre, d'une part, le renforcement de la réglementation européenne qui paraît inéluctable et laisse supposer, à l'échelle de temps du projet ferroviaire, une amélioration future de la prise en compte de la qualité de la vie des riverains et, d'autre part, l'attitude des représentants de l'autorité et du Maître d'Ouvrage semblant se cramponner à la législation en vigueur au jour du débat. Clivée entre l'affirmation que *"tout le monde sait qu'un train qui passe fait du bruit"* et *"la mesure des décibels montre que nous respectons la réglementation"*, la manière dont ce thème a été abordé n'a pu le départir d'un certain malaise qui n'exonère pas RFF de la nécessité d'être très vigilant sur le sujet, voire de proposer une prise en compte innovante : l'étalement urbain du Pays Basque et du Sud des Landes, ainsi que des sorties de Bordeaux ne permet certainement pas d'y échapper.

• LA PRISE EN COMPTE DES PAYSAGES

A l'inverse, la question de la prise en compte des paysages a fait l'objet d'un consensus constant : quelle que soit l'option retenue, elle ne devra pas se traduire par une dégradation des paysages qui contribuent en grande partie à l'attractivité touristique de la région Aquitaine et à la qualité de vie de ses habitants. Diaporamas à l'appui, certains ont montré l'impact qu'aurait le chantier d'une nouvelle ligne ferroviaire en site propre, rappelant l'effet de coupure généré par les scénarios 2 et 3 compte tenu des difficultés à s'insérer dans les couloirs d'infrastructures déjà équipés. Dans l'ensemble cependant, ce plaidoyer pour la préservation des paysages aquitains doit être nuancé, entre partisans du projet ferroviaire qui plaident pour une "*insertion exemplaire*" du projet dans son environnement, et opposants pour lesquels celui-ci constituerait une "*balafre de trop*". C'est dire que cette question devra être traitée très soigneusement par RFF. A noter qu'il n'a pas été possible d'aller plus en détail pour les modalités d'insertion paysagère d'un projet de ce type, faute d'un degré de précision suffisant des éléments soumis à la discussion.

■ Un enjeu global : le changement climatique

La question du changement climatique gagne en substance au fur et à mesure que l'actualité sensibilise nos concitoyens sur ce sujet vaste et complexe, abordé lors de plusieurs réunions. Deux d'entre elles ont permis d'entendre trois interpellateurs s'exprimer sur l'incidence du transport sur le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre des divers modes de transport et les outils de régulation potentiels. Outre un constat unanime sur la nécessité de réduire ces émissions, les participants n'ont pas manqué de relever la part sans cesse croissante du secteur des transports.

Dans l'ensemble cependant, personne n'a démenti qu'à la tonne ou au voyageur.kilomètre, le mode ferroviaire offrait les meilleures performances pour la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, comme exposé par les experts et les associations dont l'une d'elles, la SEPANSO, a réclamé la mise en place, en France, du dispositif de Redevance Poids Lourds sur les Prestations (RPLP), système institutionnalisé en Suisse et en Autriche qui incite au transfert modal au profit du rail. Au-delà, il a été rappelé à plusieurs reprises qu'il fallait maîtriser la "*croissance exponentielle des transports*" en luttant contre les "*transports inutiles*" qui font traverser l'Europe à des marchandises pour un bénéfice global peu visible aux yeux de certains.

Enfin, l'utilité d'un « bilan-carbone » portant sur la réalisation des infrastructures a été affirmée par les associations comme un moyen d'aider au choix du scénario ferroviaire le plus opportun.

Atténuation contre décroissance : deux philosophies se sont côtoyées, l'une considérant que le rail est un moindre mal, l'autre, plus radicale, estimant que seul un abandon des pratiques macro-économiques qui conduisent à l'augmentation continue des échanges serait propre à sauver la planète d'une crise climatique majeure.

5 - Les enjeux fonciers

Sauf à Ustaritz où, contrairement à toute attente, le public s'est déclaré peu intéressé par cet aspect du projet, la question des acquisitions foncières, à l'amiable ou par la voie de l'expropriation, a été évoquée à plusieurs reprises et traitée en détail à Morcenx et à La Brède.

Les représentants de la SAFER* Aquitaine ont rappelé les principaux outils (acquisition amiable, échange, préemption) dont dispose cette société pour maintenir et développer l'agriculture, participer au développement local et préserver l'environnement quand la réalisation d'un ouvrage important va perturber l'économie d'une région. Il est important que la SAFER intervienne très en amont, dès la décision de réaliser l'ouvrage.

* voir glossaire p. 95

Les propriétés non agricoles peuvent faire l'objet d'acquisitions amiables (le recours au juge de l'expropriation paraissant finalement limité) ont relevé les représentants des directions départementales des services fiscaux et de RFF qui ont insisté sur le fait que les indemnités devaient couvrir l'intégralité du préjudice subi et que la recherche d'un accord entre expropriant et exproprié constituait une priorité. Plusieurs participants se sont néanmoins inquiétés, par avance, du montant qu'ils toucheraient si leur bien devait être acheté par le Maître d'Ouvrage, et des méthodes d'évaluation de l'indemnité. Les représentants des services fiscaux ont, certes, clairement exposé comment ils procèdent pour évaluer les indemnités (principale et accessoires), il n'en reste pas moins que, pour certains, l'appréhension de devoir se séparer d'une maison familiale, ou d'un immeuble à la réalisation duquel ils ont consacré toute une vie, est particulièrement sensible. Or, le préjudice moral n'est pas pris en compte.

De plus, l'acquisition concerne les immeubles situés sur l'emprise de l'ouvrage : quelle solution existe-t-il pour ceux qui se retrouveront à côté de cette emprise ? Leurs propriétaires seront en droit de demander réparation du préjudice qu'ils subiront.

Deux autres aspects des enjeux fonciers ont été évoqués : le gel des transactions de biens immobiliers dans l'attente du choix du tracé (pour autant que le projet de RFF soit déclaré d'utilité publique) et la difficile gestion des sols par le document d'urbanisme d'une commune susceptible d'être concernée par le passage d'une ligne nouvelle sur son territoire. Force est de constater simplement que l'un et l'autre se révèlent comme des conséquences inévitables, bien que néfastes, d'une procédure de concertation qui se situe très en amont de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

6 - Les thématiques économiques et financières

Le débat public a nettement fait apparaître l'importance des questions économiques et financières pour un projet de cette ampleur. Dans le champ économique, les discussions ont porté sur le coût du projet et sur le bilan comparé des différents scénarios. Le volet financier a abordé non seulement la question de la répartition de la charge d'investissement mais aussi celle des modalités de gestion du projet.

■ L'économie du projet

L'appréciation du projet à travers un bilan économique chiffré est traditionnellement difficile à appréhender par une grande part du public. Néanmoins la question a plusieurs fois été abordée au cours du débat.

• DES COÛTS D'INVESTISSEMENT ÉLEVÉS

Le principe même d'un projet dont les revenus qu'il génère ne couvrent pas les dépenses qu'il implique n'a pas été globalement remis en cause. Les avantages que pourrait procurer le projet en termes de limitation de nuisance (par transfert d'une partie du trafic routier ou aérien vers le rail), d'opportunités d'aménagement pour les territoires traversés ou de gains de temps pour les voyageurs ont semblé justifier le principe d'une contribution publique dont l'ensemble des acteurs a pressenti que sa part relative serait importante. Seules quelques interrogations se sont élevées concernant les tarifs qui seraient pratiqués par la SNCF sur les services TGV.

C'est davantage sur le montant de l'investissement que se sont orientées les discussions. Pour les tenants du scénario 3 et pour l'équipe projet de RFF, les trois scénarios proposés sont d'un coût estimatif très voisin et ce critère n'a pas semblé devoir fonder le choix. En revanche, les opposants au scénario 3 ont

systématiquement dénoncé son coût plus élevé (4,05 Mds € contre 3,56 Mds € pour le scénario 1 et 3,52 Mds € pour le scénario 2). Ils ont aussi remis en cause le calcul de RFF consistant à imputer au projet Bordeaux-Espagne seulement la moitié du coût du tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, ramenant le coût affiché du scénario 3 à 3,75 Mds €. Les partisans d'un aménagement progressif de la ligne existante ont fortement fait valoir l'intérêt économique d'un étalement des investissements et défendu l'idée selon laquelle un aménagement progressif et pragmatique permet une gestion parcimonieuse des investissements limitant le montant de la contribution publique au strict nécessaire.

Au Pays Basque, la plupart des acteurs ont clairement mis en avant les contraintes environnementales pour réclamer un aménagement incluant de larges portions souterraines. L'incidence sur le coût du projet de la longueur de tunnel a été soulignée. L'équipe projet de RFF a fait valoir le montant forfaitaire élevé des coûts au kilomètre de ligne qu'elle avait prévue dans cette région.

• LE BILAN COMPARÉ DES DIFFÉRENTES OPTIONS

L'appréciation comparée des coûts et avantages du projet à travers un taux de rentabilité socio-économique n'a pas constitué un argument très porteur. L'équipe projet de RFF a mis en évidence les résultats meilleurs des scénarios 2 et 3 (taux de rentabilité socio-économique de 7 et 6 % respectivement) que du scénario 1 (4,4 %, supérieurs cependant aux 4 % recommandés). Les calculs de RFF ont aussi fait état d'une contribution importante au bilan du projet, et identique pour les trois scénarios, du report du trafic marchandises de la route vers le rail. Les différences ne s'expliquent que par les performances en matière de desserte voyageurs.

La présentation systématique par RFF des résultats d'évaluation des différents scénarios en considérant une hypothèse unique de Bordeaux à Hendaye a également gêné la prise en compte d'indicateurs chiffrés : le débat et les termes du choix étant très différents au Nord de Dax et au Sud de cette ville, plusieurs acteurs ont souhaité pouvoir comparer les scénarios 1 et 3 entre Bordeaux et Dax seulement. Cette comparaison a visé à faire reconnaître l'intérêt d'un "scénario 1 amélioré" consistant à construire dans les sections favorables (en particulier dans la grande ligne droite des Landes entre Lamothe et Morcenx, sur 80 km) deux voies circulables non pas à 220 km/h, mais à 320 km/h. Ces acteurs ont défendu l'idée qu'un tel aménagement permettrait sans surcoût de donner au scénario 1 des performances équivalentes (en termes de temps de parcours) au scénario 2. Cette solution au Nord de Dax combinée à l'aménagement d'une nouvelle ligne au Sud de Dax devrait alors conduire à un bilan aussi favorable pour ce "scénario 1 amélioré" que celui du scénario 2, le phasage possible des investissements permettant même de dépasser ce niveau. Sur ce point, la réponse de l'équipe projet s'est limitée à souligner la difficulté environnementale de cette solution impliquant le contournement des zones bâties le long de la voie à Ychoux et Labouheyre.

Les incertitudes pesant sur le bilan économique du projet ont aussi été soulignées. Celui-ci repose sur un double pari :

- un important report modal du fret, qui contribue pour une part essentielle à la rentabilité,
- un quasi-doublement du nombre de voyageurs en cas de LGV qui a suscité quelques interrogations, beaucoup moins insistantes cependant que sur le fret : inquiétudes d'usagers sur le prix du billet, doutes sur les prévisions de trafic élaborées par la SNCF, en l'absence notamment d'engagements sur les dessertes.

Pour l'équipe projet de RFF, ces "paris" résultent d'analyses sérieuses (ce que l'expertise indépendante commanditée par la CNDP a confirmé) et peuvent donc être raisonnablement tenus. Ils traduisent aussi un engagement politique en faveur du chemin de fer qui justifie le projet.

Pour les acteurs les plus sceptiques, ces incertitudes résultent d'un excès d'optimisme de RFF dû à sa volonté de justifier artificiellement le projet pour l'imposer.

Enfin, les tenants d'un aménagement progressif et pragmatique, sans récuser le volontarisme dont ils souhaiteraient une traduction plus nette dans la politique routière, font de ces incertitudes un argument essentiel pour prôner une démarche parcimonieuse des investissements publics.

■ Un financement difficile

De nombreuses interventions ont concerné la capacité des finances publiques à supporter un tel investissement. La question de la répartition de cette charge a aussi été abordée et les modalités de gestion du projet débattues.

• LA RÉPARTITION DES CHARGES D'INVESTISSEMENT

Le principe d'une participation européenne à la réalisation d'un tel ouvrage ne suscite guère de critique. Les interrogations ont porté sur la hauteur de cette participation. La possibilité d'une prise en charge de la moitié des coûts d'étude a été confirmée par le coordinateur européen sur le projet "Arc atlantique". L'importance d'engager ces fonds sur la période 2007-2013 a été soulignée. Concernant l'investissement lui-même, les interrogations demeurent : 10 %, 20 % ou davantage ? Le coordinateur européen a néanmoins précisé que cet apport de financement ne dépend pas du choix du scénario qui est explicitement de compétence nationale. Il a aussi indiqué la priorité donnée à la zone transfrontalière, sans cependant l'étendre à la totalité de l'itinéraire Bordeaux-Espagne ou la limiter au seul tronçon au Sud de Dax.

Concernant la participation de la collectivité nationale au projet, on peut d'abord noter que la question de l'opportunité de cet investissement a souvent été abordée à travers le problème de la dette publique. *A contrario*, l'engagement et le soutien de l'Etat dans le développement des transports ferroviaires ont également souvent été réclamés. Ces revendications ont pu concerner le projet Bordeaux-Espagne, mais elles ont plus souvent abordé la question de l'entretien, ou du manque d'entretien, du réseau classique.

Les autorités compétentes de la Région ont affirmé à maintes reprises leur détermination à participer au financement du projet, même si elles s'interrogent sur la capacité contributive des collectivités territoriales auxquelles l'Etat laisse une part de financement de plus en plus importante. La Région Aquitaine est déjà impliquée dans deux projets de LGV et engagée dans une politique ambitieuse en faveur des TER. Sa capacité à tenir l'ensemble de ces engagements en matière de transport a ainsi été abordée. Elle renvoie assez directement à un meilleur soutien de la part de l'Etat. La dimension internationale particulière du projet Bordeaux-Espagne a été soulignée pour réclamer une évolution du partage de la charge de financement entre l'Etat et les collectivités locales. L'utilisation du produit de la surtaxe "zones sensibles" permise par la nouvelle directive eurovignette pour le financement du projet figure parmi les propositions avancées.

• PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ OU GESTION PUBLIQUE DU PROJET ?

Les modalités de gestion de cet investissement ont été discutées. Les enjeux et les apports potentiels des différentes possibilités de Partenariat Public-Privé (PPP) ont été expliqués au public par RFF et par les représentants du ministère des transports : partage de risque plus efficace, gestion financière plus souple. Les solutions de PPP ont été appréciées comme les plus réalistes, en particulier par les acteurs affichant le souci d'une réalisation effective du projet.

De telles solutions ont *a contrario* été dénoncées par plusieurs acteurs associatifs et syndicaux comme désavantageuses pour la collectivité. Le risque de voir leur multiplication sur les projets de LGV (réputés les seuls à dégager des marges) assécher progressivement les ressources du système ferroviaire public a été souligné avec insistance. Le financement public des projets en s'appuyant sur un pôle financier articulé sur la Caisse des Dépôts et Consignations a été défendu.

En fin de compte, il a été souligné que, quels que soient le montage financier et le partage des charges, il n'y a en réalité que deux sources ultimes de financement : les usagers et les contribuables.

Chapitre III

Les apports de l'expertise complémentaire



Dès la première réunion publique et à chaque réunion de septembre 2006, la CPDP a annoncé la possibilité, pour les acteurs qui le souhaiteraient, de faire une demande écrite et argumentée pour une étude indépendante de RFF. Elle a pris le soin de préciser que cette demande ne serait recevable qu'à deux conditions : contribuer à éclairer le débat et la décision du Maître d'Ouvrage, pouvoir être réalisée dans le temps du débat et rendue avant sa fin.

Dans ce cadre, la CPDP a pris en compte les demandes d'expertises formulées par le groupe des Verts du Pays Basque et les associations CADE et SEPANSO et elle n'a pas retenu trois demandes d'études dont les durées auraient largement excédé celle du débat. La CNDP, lors de sa réunion du 4 octobre 2006, a donné son accord aux propositions de la CPDP et a décidé de financer ces expertises qui concernaient les prévisions de trafic de fret d'ici 2020 et l'évaluation de la capacité des lignes actuelles.

Après avoir consulté des bureaux d'études européens et obtenu six propositions, la CNDP a retenu, sur l'avis de la CPDP, les bureaux d'études suisses SMA et ProgTrans qui, pour les questions posées, semblaient les mieux à même d'apporter un éclairage différent des études à la base du projet de RFF, donc une contribution indépendante au débat.

Comme prévu, SMA et ProgTrans ont présenté en réunion publique à Dax, le 5 décembre 2006, les résultats de leurs expertises : le diaporama de cette présentation et la synthèse de cette réunion ont été mis sur le site Internet de la CPDP le 6 décembre. Ils ont publié, le 11 décembre, une synthèse de leur étude, mise en ligne sur le site et envoyée à tous les correspondants de la presse de la Région Aquitaine, ainsi que, le 15 décembre, l'étude technique détaillée, également disponible sur le site Internet de la CPDP.



III-A. Les résultats de l'expertise

Les principales conclusions de l'expertise sont les suivantes :

- pour les perspectives d'évolution du trafic fret à l'horizon 2020, les experts estiment que les chiffres de RFF sont plausibles mais peut-être optimistes (en particulier sur le trafic du service d'autoroute ferroviaire) et qu'ils pourraient se réaliser dans des délais plus longs que ceux annoncés ;
- pour la capacité de la ligne existante, les experts montrent la possibilité de faire circuler sur la ligne actuelle, sans augmenter le nombre de voies, le volume de trains annoncés par RFF à l'horizon 2020, moyennant :

- la réalisation des travaux de modernisation déjà programmés par RFF avant le projet,
- la création de quelques voies d'évitement supplémentaires au prix d'un investissement estimé modique,
- le renforcement des capacités de traversée de la gare Saint-Jean de Bordeaux, de toute façon nécessaire de l'avis même de RFF.

Les experts soulignent que leurs hypothèses de travail n'incluent aucune augmentation de la vitesse des trains par rapport à la situation actuelle. En conclusion, ils précisent que ces niveaux de trafic semblent un maximum et que, pour augmenter les capacités ou accélérer par exemple les trains de voyageurs, un aménagement d'infrastructure lourde serait indispensable.



III-B. Une lecture des résultats différente selon les acteurs

Ces résultats d'expertise ont constitué un événement majeur du débat. Plusieurs lectures en ont été faites par les différents acteurs.

1 - Confirmation de la nécessité du projet ou ...

Certains acteurs, ainsi que l'équipe projet de RFF, s'appuyant sur la dernière remarque des experts, ont estimé que ces résultats confortaient la nécessité du projet *"puisque au-delà de 2020, celui-ci devient indispensable"*. De ce point de vue, l'opportunité du projet présenté par RFF (la réalisation de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole) est confirmée.

Dans sa note *"Premiers commentaires de RFF sur les expertises demandées par la CPDP"*, RFF enregistre que les experts jugent plausibles ses hypothèses d'évolution du trafic fret conventionnel. RFF justifie aussi son *"optimisme"* concernant le trafic capté par le service d'autoroute ferroviaire en soulignant le soutien de l'Etat, la programmation des investissements de court et moyen terme nécessaires et l'engagement de multiples partenaires dans l'expérimentation lancée en 2007 entre Bettembourg et Perpignan. RFF met enfin l'accent sur l'importance de la qualité des sillons* disponibles sur le réseau ferroviaire pour la réussite de l'opération.

* voir glossaire p. 95

Concernant l'expertise de capacité de la ligne actuelle, RFF indique que les calculs de SMA n'incluent pas d'amélioration des temps de parcours des TGV, qu'ils ne prennent pas en compte toutes les contraintes découlant des ambitions affichées par la Région Aquitaine en matière de desserte TER et qu'ils libèrent moins de sillons* en journée pour les trains de fret. En conclusion, RFF estime nécessaire de vérifier que les objectifs du projet en matière de transfert modal* du trafic marchandises, d'amélioration de l'accessibilité du Sud Aquitain et de développement des TER peuvent être atteints avec les deux voies existantes.

Lors de la réunion de clôture du débat le 19 décembre, le président de la Région Aquitaine a été plus direct en estimant que les hypothèses prises en compte ne répondent pas aux ambitions de la Région et que la construction de deux voies supplémentaires est une nécessité.

2 - ... confirmation de l'absence d'opportunité ou ...

Pour d'autres acteurs, le résultat de l'expertise confirme que le projet n'est nullement nécessaire. De cet autre point de vue, les deux voies actuelles suffisent et le projet n'a pas lieu d'être.

3 - ... démonstration de la nécessité d'une démarche pragmatique

La majorité des partisans du scénario 1 ont interprété ces résultats d'experts comme la confirmation du bien-fondé d'une approche progressive et pragmatique, guidée par l'utilisation maximale des capacités déjà disponibles. Sur cette base, certains ont admis la possibilité d'aménagements lourds, mais ponctuels, répondant à chaque fois à un objectif clairement identifié (relèvement de vitesse, renforcement de desserte TER, création de sillons* fret de qualité, augmentation du niveau de fiabilité de l'exploitation...). De ce dernier point de vue, on est très loin de l'approbation d'un projet consistant à réaliser deux voies nouvelles de Bordeaux à l'Espagne. Dans le même temps, ces acteurs récusent une position de strict refus qui condamnerait à l'avance toute possibilité de dynamisme du trafic ferroviaire. Ils se situent donc sur une position médiane de rejet des propositions de RFF mais favorable à un programme adaptable d'amélioration de la ligne existante pouvant reprendre plusieurs des propositions d'évolution du scénario 1 avancées lors du débat.

* voir glossaire p. 95



III-C. Un apport sur le fond et un élément de confiance

L'expertise indépendante a ainsi constitué un apport très positif au débat. Sur le fond, ses résultats ont contribué à éclairer les enjeux du projet. Alors que le projet était présenté par l'équipe de RFF comme une absolue nécessité pour assurer le développement, attendu d'ici 2020, de l'offre ferroviaire d'un point de vue quantitatif et qualitatif, les résultats de l'expertise ont conduit à insister sur les enjeux de plus grand avenir, à préparer dès aujourd'hui. De leur côté, les acteurs opposés à la solution privilégiée, selon eux, par l'équipe projet et les "grands élus" ont été amenés à préciser leur position quant au développement souhaitable du transport ferroviaire : si quelques-uns restent convaincus que les deux voies actuelles sont suffisantes même à long terme, la majorité des opposants au scénario 3 ont nettement pris parti pour un renforcement des performances de la voie ferrée actuelle, incluant si nécessaire des travaux importants.

L'expertise indépendante a aussi modifié la perception de la CPDP et du débat par des acteurs qui soupçonnaient cette procédure de n'être qu'une tentative de manipulation en faveur d'un choix pré-déterminé. Nombre d'acteurs ont été surpris de l'indépendance dont témoignent les résultats de l'expertise. Le mérite en revient d'abord aux deux bureaux de consultants qui ont su faire abstraction des intérêts supposés de tel ou tel acteur. L'expertise n'en a pas moins constitué un élément fondamental de la relation de confiance qui s'est instaurée entre la procédure de débat public et ses participants.

Chapitre IV

La presse et le débat public





IV-A. Les retombées en chiffre

De la conférence de presse du 12 avril pour annoncer le débat public à fin décembre 2006, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a suscité 377 retombées dans la presse écrite, 40 dans les médias radio et 36 à la TV.

Entre articles factuels, rappelant l'agenda des réunions, et sujets plus polémiques, les médias se sont, au fil des mois, fait l'écho de l'avancée du débat public, des prises de position des différents acteurs et des contestations soulevées par les opposants au projet.

De nombreuses interviews du Président de la CPDP ont été diffusées à la radio et à la télévision (notamment sur France 3) avec sa présence en direct sur deux plateaux du 19/20 (Invité du jour le 30 août et Grand Témoin le 18 décembre), donnant ainsi une visibilité optimale au débat.

Pour la première fois, un grand quotidien régional a publié un supplément intégralement consacré à un débat public. Le supplément de *Sud Ouest* (32 pages) édité le 7 septembre traitait en effet exclusivement du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, en toute indépendance rédactionnelle.



IV-B. Le traitement médiatique

1 - Analyse chronologique

Le traitement médiatique a connu une forte évolution au cours du débat : les articles qui s'en tenaient à une stricte neutralité informationnelle ont peu à peu été enrichis de prises de positions et de divers discours polémiques. On note une réelle valorisation de la participation du public et de l'importance d'une prise de décision qui doit prendre en compte les conclusions du débat.

■ Un projet présent dans les médias dès la décision de la CNDP de lancer un débat public

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est mentionné dans la presse dès janvier 2006 et son traitement médiatique a évolué durant le premier trimestre.

- De janvier à fin février : un traitement lié à la LGV Bordeaux-Toulouse. le projet est surtout traité au travers du débat Bordeaux-Toulouse et de son actualité : quel financement si les deux projets sont réalisés en parallèle ? Quel projet aura la priorité ? Plusieurs acteurs aquitains estiment que le débat Bordeaux-Espagne aurait dû se dérouler en premier.
- A partir du 24 février : un traitement spécifique du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. La mobilisation des acteurs politiques et économiques du Pays Basque français et espagnol lors d'un colloque, le 24 février, marque le lancement médiatique du sujet Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en tant que problématique autonome.

■ Première conférence de presse de la CPDP le 12 avril : pédagogie et clarification

Dans un contexte de prises de parole de certains acteurs sur le projet, il était important que la CPDP se présente à la presse et au public. Elle a organisé une conférence de presse à Bordeaux et à Bayonne pour expliquer le débat public (nature, enjeux, modalités et objectifs).

Les médias régionaux, *Sud Ouest* en tête, ont clairement fait apparaître la volonté de neutralité, de transparence et d'indépendance de la CPDP. La presse basque a, pour sa part, accordé une plus large part à la parole de la CPDP, notamment avec une longue interview de Jean-Pierre Chaussade dans la *Semaine du Pays Basque* (13 avril).

De mai jusqu'au 6 juillet, le débat fut peu présent dans les médias et son traitement fut réservé et expectatif.

■ 6 juillet : deux conférences de presse (Bordeaux et Bayonne) de la CPDP pour annoncer l'ouverture du débat le 30 août 2006

Le 6 juillet, les conférences de presse auxquelles participait Yves Mansillon, président de la CNDP, annonçaient l'ouverture du débat le 30 août à condition que RFF complète le dossier soumis au débat par un chapitre entier consacré aux questions sur l'environnement, avant la réunion de la CNDP du 26 juillet. Un dossier de presse a été remis aux journalistes, expliquant les moyens de s'informer et de participer au débat. Ces conférences de presse ont généré de nombreuses retombées caractérisées par une bonne reprise des messages et une forte valorisation de l'indépendance de la CPDP, notamment dans *Sud Ouest*.

Le 26 juillet, un communiqué de presse annonçant le lancement du débat le 30 août est envoyé à la presse, avec un rappel des outils d'information. L'information est reprise de façon factuelle par les principaux supports de presse.

■ 30 août : deux conférences de presse (Bordeaux et Bayonne) de lancement du débat

A ces occasions la CPDP a rendu public le calendrier des premières réunions et rappelé les moyens d'information mis à disposition en mettant l'accent, pour valoriser sa volonté de transparence, sur la gestion des questions posées. La CPDP avait aussi invité RFF à exposer le projet ferroviaire et ses attentes vis-à-vis du débat public.

Le traitement médiatique oscille entre "*information neutre et factuelle*" et "*vision polémique*" du débat : certains supports mettent le projet ferroviaire en perspective avec le débat Bordeaux-Toulouse, d'autres le présentent, en reprenant des propos d'acteurs, comme un sujet polémique. Au-delà du projet lui-même, les informations pratiques sur le débat occupent une place significative.

■ 14 septembre : envoi d'un communiqué de presse "*Premier bilan et modification des modalités du débat*"

Après les trois séances de lancement à Bordeaux, Mont-de-Marsan et Bayonne, la CPDP a envoyé à la presse un communiqué sur le premier bilan du débat public et les principaux thèmes abordés. Ce fut l'occasion, après les critiques émises à Bordeaux, d'expliquer l'évolution des règles de prise de parole du public aux réunions (adjonction aux questions écrites, des réactions spontanées après les interventions). *Sud Ouest* reprend le contenu du communiqué.

Le traitement du débat entre dans le vif du sujet dès le début septembre : les articles sont nombreux, notamment les deux premières semaines (jusqu'à 26 la semaine du 11 au 15 septembre), et donnent largement la parole aux opposants au projet d'une ligne nouvelle.

■ Octobre et novembre : la presse acteur du débat

La presse aquitaine devient partie prenante du débat avec, mi-octobre, une première contestation des chiffres présentés par RFF. Les associations écologiques s'expriment, les tribunes libres fleurissent, la

CPDP est critiquée et une large place est donnée à la contestation et à la parole des opposants au projet de ligne LGV. Cette multiplication des prises de parole et des confrontations d'opinions contribue à valoriser et nourrir le débat.

■ Décembre : dernière ligne droite pour les opposants

Le rendu des résultats de l'expertise complémentaire le 5 décembre et leur diffusion marquent une nouvelle étape dans le traitement médiatique. Le nombre d'articles s'accroît fortement (30 articles la semaine du 4 au 12 décembre). Les prises de positions se multiplient et se durcissent. Cependant, le traitement médiatique reste relativement neutre, la presse ne faisant que rendre compte des critiques émises.

2 - Analyse thématique

■ Les thèmes traités par la presse

Ils sont en corrélation avec ceux des débats :

- l'enjeu du développement du transport ferroviaire en Aquitaine (voyageurs grandes lignes, TER, fret),
- la priorité à donner (volonté politique) au développement du fret et la croissance inéluctable des nuisances afférentes (bruit, vibrations),
- le déchirement inter aquitain entre opposants et défenseurs des scénarios 1 et 3,
- la spécificité basque : demande d'une ligne nouvelle en zone intermédiaire avec une nouvelle gare, de rénovation de la ligne actuelle et de son aménagement phonique,
- les enjeux environnementaux (hydrogéologie, tourisme, granulats...) et économiques (foncier et indemnisations).

■ La part accordée à la CPDP

Globalement, la presse tend à valoriser le débat, son organisateur et son déroulement. On loue souvent la disponibilité des interlocuteurs, l'ouverture au droit d'expression, la capacité d'écoute. La CPDP a pourtant essuyé le feu des critiques relayées par la presse à deux reprises :

- courant octobre lorsque lui étaient reprochées des failles dans la diffusion de l'information et, de ce fait, une mobilisation de la population moins importante,
- fin novembre alors que le débat était qualifié de "*grande cacophonie*".

■ Le compte-rendu des débats : un traitement différencié

Au fil du temps, une nette césure apparaît entre presse locale et presse régionale dans la façon de rendre compte des débats.

La presse locale se distingue par une objectivité apparente, caractérisée par un traitement factuel et neutre de l'information, alliée à une surexposition, voire une omniprésence, des acteurs opposés (CADE et SEPANSO principalement) qui aboutit, *in fine*, à une présentation partielle du débat susceptible d'influer sur la perception du grand public. Un quotidien du Pays Basque se distingue

particulièrement par le nombre et la régularité des tribunes libres accordées aux opposants à une ligne nouvelle.

La presse régionale se caractérise par son objectivité et sa neutralité dans la présentation des points de vue des acteurs et des critiques faites à RFF. Critiques et points de vue divergents ne sont presque jamais émis par l'auteur de l'article mais toujours rapportés suite aux déclarations des acteurs et participants. Ils occupent une place raisonnable au regard de la couverture médiatique. Une place notable reste donnée aux points de vue de la CPDP ou de RFF.

Conclusion

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne aura été très mobilisateur, exemplaire dans son déroulement et particulièrement fécond. Tels sont les points clés que tient à souligner la CPDP au terme de sa mission.



1 - Un débat qui a tenu ses promesses

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a donné à chacun, l'occasion d'écouter, de s'exprimer, de se forger une opinion, de débattre. A la lumière de l'implication active de très nombreux acteurs (politiques, économiques ou associatifs) et du grand public, et de la qualité des débats et des contributions, la CPDP estime avoir accompli sa mission.

Des contributions très argumentées ont enrichi le débat et, tout au long des réunions, a prévalu une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions, à de rares exceptions près.

2 - Un débat riche de propositions constructives et d'enseignements pour le Maître d'Ouvrage

Le débat a mis en lumière un large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire, en particulier pour répondre au défi du "mur de camions" mais aussi pour offrir une alternative crédible à la voiture en matière de déplacement de personnes. Le débat a clairement montré la priorité et l'importance des décisions d'aménagement de la ligne actuelle qu'il faudra prendre pour augmenter sa capacité et pouvoir, dès les prochaines années, offrir les moyens d'un report modal important du fret de la route sur la voie ferrée.

Une majorité d'acteurs estime utile voire indispensable d'articuler le projet d'infrastructures sur une politique des transports cohérente et de renforcer le volontarisme affiché par les pouvoirs publics sur le transfert modal en prenant des mesures incitatives.

De même, l'indispensable nécessité de prendre en compte dans le projet les questions touchant à l'environnement a continuellement été affirmée tout au long des réunions publiques, et pas uniquement celles réservées à ce thème. Une attention toute particulière sur les protections phoniques est demandée à RFF par les riverains de la ligne actuelle avec la croissance très importante de son trafic.

Certains acteurs ont souligné les incertitudes sur les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises, en particulier sur le service d'autoroute ferroviaire. Cette position s'est trouvée renforcée par l'expertise complémentaire indépendante qui a préconisé une démarche prudente et pragmatique. Certains en concluent à l'inutilité du projet de doublement du nombre de voies en Aquitaine.

Le débat sur les trois options pour le doublement de la ligne a nettement différencié la problématique Dax-frontière espagnole de la problématique Bordeaux-Dax. De plus, le scénario 2 n'a suscité aucune contribution dans le débat.

Entre Dax et Hendaye (scénario 1 ou 2-3), le débat s'est focalisé sur l'opportunité du projet.

Une partie du public considère qu'il n'y a pas lieu d'envisager le doublement des voies, considérant que les prévisions de trafic sont surestimées et que la capacité de la ligne actuelle est largement suffisante avec les améliorations envisageables.

Une autre partie considère que ce doublement des voies est à étudier ou à envisager. Mais il se dégage un consensus pour refuser la solution d'une mise à quatre voies de la ligne actuelle au Sud de Bayonne. La seule solution envisageable serait une ligne mixte nouvelle, mais à la condition qu'elle soit largement conçue en tunnels. Elle délesterait l'itinéraire actuel de l'essentiel du trafic fret.

Entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes, la ligne LGV (scénario 3) a conduit à des débats locaux très vifs.

Elle suscite de très vives oppositions des riverains du projet et des élus du Sud-Est bordelais et du Sud-Gironde et celles d'associations d'inspiration plus directement écologique comme la SEPANSO. Leurs arguments sont principalement environnementaux : préservation du milieu naturel, sauvegarde des espaces agro-sylvicoles et de la chasse, qualité du cadre de vie.

Le scénario 3 a semblé être, néanmoins, l'objet d'une large convergence des milieux économiques (CRCI, CCI de Gironde, CCI, Chambre d'Agriculture et Chambre des métiers des Landes) et d'une partie de la classe politique, notamment le Président de la Région et son Vice-Président chargé des transports ainsi que tous les élus des Landes sauf le maire de Dax. Ceux-là insistent sur l'intérêt d'une desserte à grande vitesse pour le développement économique de la Région et pour l'Est des Landes avec une gare nouvelle près de Mont-de-Marsan. Selon eux, le tronç commun avec Bordeaux-Toulouse minimise le surcoût financier et environnemental de cette solution. De plus, la sortie de l'agglomération de Bordeaux par l'Est leur semble plus simple que par l'Ouest.

Plusieurs évolutions du scénario 3 ont été proposées pour raccourcir les temps d'accès à Pau, au Béarn et à la région Midi-Pyrénées (scénario dit 3 bis).

Entre Bordeaux et Dax, le doublement de la ligne existante (scénario 1) a rassemblé les acteurs opposés au scénario 3 qui y voient la solution la moins traumatisante pour l'environnement, et aussi la possibilité d'adapter les investissements à la croissance des besoins.

L'opposition au scénario 1 doute de pouvoir construire deux voies nouvelles à la sortie Ouest de Bordeaux et elle dénonce l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains.

Plusieurs idées nouvelles ont été avancées pour le scénario 1 et notamment celle de construire une LGV jumelée à la voie actuelle sur les tronçons les plus favorables (Lamothe-Morcenx) afin de gagner 5 minutes.

Le compte-rendu a largement montré tous les apports au débat de l'expertise complémentaire indépendante concernant d'une part les perspectives de RFF d'évolution du trafic fret jugées plausibles mais peut-être optimistes, d'autre part les capacités de la ligne actuelle que l'on peut améliorer jusqu'à faire circuler le nombre de trains prévus par RFF à l'horizon 2020. Mais les experts concluent que si l'on voulait encore augmenter les capacités ou accélérer les trains de voyageurs, alors un aménagement d'infrastructure lourd serait indispensable.

Plusieurs interprétations ont été faites par les différents acteurs. Certains ont estimé que ces résultats confortaient la nécessité du projet de doublement des voies au-delà de 2020. D'autres y ont vu la confirmation que ce projet n'avait pas lieu d'être. D'autres enfin ont interprété ces résultats d'experts comme la confirmation du bien-fondé du scénario 1 qui privilégie une approche progressive et pragmatique.

Pour synthétiser les différentes positions du public, la CPDP les a illustrées selon trois scénarios évidemment schématiques qui sont détaillés dans le compte-rendu. Le scénario « *gestion capacitaire* » utilise les capacités maximales de la ligne existante pour répondre au développement ferroviaire même à long terme. Le scénario « *grande vitesse* », scénario 3 est celui de la construction d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes, LGV de Bordeaux à Dax, puis ligne nouvelle « *mixte* » vers l'Espagne. Le scénario « *aménagement pragmatique* » consiste en l'aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire à "haute performance". Décliné du scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Dax, ce scénario est souvent combiné avec la construction d'une ligne nouvelle « *mixte* » et très enterrée pour la traversée du Pays Basque.

Voilà, en quelques phrases, le résumé très incomplet de ce que retient la CPDP. Mais le débat public vécu pendant quatre mois n'est qu'une étape dans un processus qui, selon la décision de RFF, peut s'étaler sur une quinzaine d'années. Certains acteurs ont évoqué l'après-débat, souhaitant par là que le processus de participation des acteurs à la réflexion sur le projet ne s'arrête pas en si bon chemin. Lors de la réunion de synthèse le 19 décembre à Bordeaux, RFF ainsi que plusieurs acteurs se sont fait l'écho de la qualité du débat public. Aussi ont-ils émis le souhait que la CNDP soit représentée, en cas de poursuite du projet, tout au long de son élaboration pour être garante de la participation des acteurs au processus de concertation.

Annexes

| | |
|--|-------|
| Les principales décisions de la CNDP | p. 72 |
| Les membres de la CPDP | p. 78 |
| Code éthique et déontologique | p. 79 |
| Calendrier des réunions | p. 80 |
| Liste des cahiers d'acteur | p. 82 |
| Liste des contributions | p. 87 |
| Tableau des rencontres | p. 90 |
| Glossaire | p. 95 |



Ouverture du débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JANVIER 2006

DÉCISION N° 2006 / 01 / PLGV BE / 1

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- considérant que le projet présenté constituerait le prolongement vers l'Espagne de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique, qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais un intérêt européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport,
- considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine,
- considérant l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
- considérant les faibles indications contenues dans le dossier sur le mode de financement du projet,
- considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
- considérant enfin que l'article L.121.12 du code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :

- les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page 61),
- des indications plus précises sur le financement de l'ouvrage.

Article 3 :

La préparation et le déroulement du débat public devront veiller à bien associer la partie espagnole.

Le Président
Yves MANSILLON

Nomination du Président de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JANVIER 2006

DECISION N° 2006 / 02 / PLGV BE / 2

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu la décision n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article unique :

M. Jean-Pierre CHAUSSADE est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Le Président
Yves MANSILLON

Désignation des membres de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 1ER FEVRIER 2006

DECISION N° 2006 / 11 / PLGV BE / 3

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public, et n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE Président de la commission particulière,
- sur proposition de Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article unique :

Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole :

- Mme Michèle BORDENAVE,
- M. Jean-Stéphane DEVISSE,
- M. José HARO,
- M. Olivier KLEIN,
- M. Jean-Yves MADEC.

Le Président
Yves MANSILLON

Prolongation du délai de présentation du dossier RFF

Le Président , Paris, le 5 Juillet 2006

COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 5 JUILLET 2006.

Lors de la réunion du 5 Juillet 2006, la Commission nationale du débat public a pris les décisions suivantes :

2 – Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

M. Jean-Pierre CHAUSSADE, Président de la Commission particulière, expose les divers éléments de contexte de ce débat public (notamment le récent débat public sur le projet de LGV Bordeaux Toulouse et l'actuelle consultation sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux).

Il expose les contacts établis avec la centaine d'acteurs des trois départements français concernés, avec la Commission de l'Union Européenne, avec les autorités espagnoles du niveau central et du Pays Basque ; la CPDP a pu ainsi recueillir toutes les informations utiles sur les préoccupations et les attentes des uns et des autres.

M. CHAUSSADE présente ensuite le projet de dossier du débat préparé par RFF et souligne qu'il nécessiterait d'être complété en ce qui concerne les questions environnementales (enjeux globaux et impacts sur les milieux naturels et humains de la zone d'étude) afin de répondre pleinement aux attentes déjà exprimées par les acteurs.

La CNDP, après discussion à laquelle participent presque tous ses membres, considère que le projet de dossier doit recevoir un complément regroupant et renforçant l'analyse des aspects environnementaux.

La CNDP souhaite cependant en même temps que cela n'aboutisse pas à décaler le calendrier envisagé. Elle attend donc que le projet de dossier de débat ainsi complété lui parvienne de façon à ce qu'elle puisse l'examiner au cours d'une séance exceptionnelle qu'elle fixe au Mercredi 26 Juillet prochain ; elle arrêtera le même jour le calendrier du débat public qui pourra ainsi commencer dès la fin de l'été.

Approbation du dossier, des modalités et du calendrier du débat

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 26 JUILLET 2006

DECISION N° 2006 / 26 / PLGV BE / 4

PROLONGEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE
ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE.

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France datée du 1er Décembre 2005 reçue le 1er Décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.
- vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 Janvier 2006 décidant un débat public, n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE Président de la commission particulière, et n° 2006/11/PLGV BE/3 désignant les membres de la commission particulière,
- vu le dossier transmis par le Président de Réseau Ferré de France le 20 Juillet 2006.
- sur proposition de Monsieur Jean-Pierre CHAUSSADE,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

DÉCIDE

Article 1 :

Le dossier du Maître d'Ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 30 Août au 29 Décembre 2006.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président
Yves MANSILLON

Les membres de la CPDP

Jean-Pierre Chaussade, président de la Commission particulière du débat public

Ingénieur de l'Ecole centrale de Paris, ses domaines de compétence concernent l'énergie, l'environnement et la gestion de crise ; ancien cadre-dirigeant à EDF, il y achève sa carrière en juillet 2005 en tant que délégué au débat public ; il a été coopté en novembre 2005 comme membre du conseil d'administration d'Observ'ER, l'observatoire des énergies renouvelables, en tant que personne qualifiée.

Michèle Bordenave

Expert agricole et foncier, membre de la Compagnie des commissaires enquêteurs Adour-Pyrénées-Gascogne.

Domiciliée et originaire de Pau, Michèle Bordenave a d'abord suivi un enseignement supérieur en lettres classiques (jusqu'à l'obtention d'un doctorat), avant d'entreprendre des études en droit et d'exercer la profession d'expert agricole et foncier au sein d'un cabinet libéral qu'elle dirige depuis quelques années. Elle figure, en qualité d'expert en immobilier, sur la liste des experts établie par la Cour d'appel de Pau et exerce, ponctuellement, des fonctions de commissaire enquêteur. Titulaire d'un diplôme d'études approfondies en droit de l'environnement, elle a en charge le secteur technique "Législation, enquêtes publiques, réglementation, jurisprudence" de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs.

Jean-Stéphane DEVISSE

Membre de la CNDP

Chargé de Mission au WWF

Originaire du Pays Basque et actuellement domicilié à Tarnos dans les Landes, Jean-Stéphane Devisse a exercé les fonctions de Conservateur de la réserve naturelle du Marais d'Orx avant d'être chargé des questions relatives au changement climatique, à l'énergie et à l'aménagement du territoire par le WWF (Fonds mondial pour la nature). Membre de la Commission nationale du débat public depuis 2001, il a participé à de nombreux débats publics : extension du port de Marseille, réservoir de soutien d'étiage de la Garonne, ligne électrique à très haute tension à travers le Quercy.

José Haro

Ingénieur général honoraire du Génie Rural, des Eaux et des Forêts.

Après un début de carrière en Algérie, en 1956, José Haro a exercé les fonctions d'Ingénieur à la direction des services agricoles de la Lozère, d'enseignant d'économie en Normandie, de directeur de deux lycées agricoles puis de directeur départemental de l'agriculture du Tarn et de Gironde. Il a été, ensuite, nommé directeur régional de l'agriculture d'Aquitaine et, en 1995, ingénieur général chargé d'inspection interrégionale en régions Centre et Pays de la Loire, puis en Aquitaine et Poitou-Charentes. Il est retraité depuis septembre 2002. Outre ces fonctions, il a été chargé, par les ministres de l'agriculture, de plusieurs missions : fruits et légumes, viticulture, coopération avec l'Argentine. Il est officier de la Légion d'Honneur et du Mérite agricole.

Olivier Klein

Enseignant à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat

Chercheur au Laboratoire d'économie des transports.

Domicilié à Lyon, Olivier Klein est enseignant-chercheur à l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat et au Laboratoire d'économie des transports (ENTPE-CNRS-U. Lumière Lyon 2). Ses travaux portent

principalement sur l'évaluation des projets et des politiques de transport, sur l'analyse de la mobilité interurbaine et sur l'insertion territoriale des grands projets ferroviaires. Il a récemment été membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de LGV PACA et coorganisateur d'un "atelier citoyen" dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Jean-Yves MADEC

Président du tribunal administratif de Pau depuis le 4 décembre 2006

Précédemment président de chambre à la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Après quelques années dans l'enseignement, Jean-Yves Madec a intégré, à sa sortie de l'Ecole nationale d'administration, le corps des magistrats des tribunaux administratifs et y a fait l'essentiel de sa carrière, à l'exception de la période 1986-1990, où il devient conseiller juridique au cabinet du ministre de l'Intérieur du Sénégal. Ancien vice-président des tribunaux administratifs de Poitiers puis de Pau, il a présidé une chambre de la Cour administrative d'appel de Bordeaux.

Code éthique et déontologique adopté par la CPDP

Chaque membre veille à ce que toutes les informations existantes sur le projet soient mises à la disposition du public de façon claire, compréhensible, avec la plus grande objectivité possible.

Il s'engage à favoriser l'expression de tous les publics concernés qui désirent poser des questions, obtenir des réponses ou donner leurs points de vue lors du débat.

Il s'engage à remplir son rôle avec équité, intégrité et impartialité. Il se veut au service du public. Il veille au respect de chacun et refuse les incivilités.

Il assure son rôle en toute indépendance.

Il ne doit avoir aucun intérêt personnel dans le projet soumis au débat.

Il informe, au cours du débat, le président de la commission particulière de tout changement de sa situation qui pourrait lui être reproché.

La commission particulière n'a ni avis ni position à émettre au cours ou à l'issue du débat. Chaque membre est soumis à une stricte neutralité. Il doit observer un droit de réserve sur le projet. Il évite toute position ou tout propos qui pourrait être considéré comme contraire à celui-ci.

S'il a connaissance au cours du débat d'informations confidentielles, son devoir de confidentialité s'exerce pendant et au-delà du débat.

Il s'assure de la saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre pour le déroulement du débat public.

Calendrier des réunions

RÉUNION DE CONCERTATION

| | |
|-----|--------|
| Dax | 31 mai |
|-----|--------|

RÉUNIONS PUBLIQUES

RÉUNIONS DE LANCEMENT

| | | |
|----------------|--------------|-----------|
| Bordeaux | 7 septembre | 350 pers. |
| Mont-de-Marsan | 11 septembre | 350 pers. |
| Bayonne | 12 septembre | 450 pers. |

RÉUNIONS THÉMATIQUES GÉNÉRALES

| | | |
|---|--------------|-----------|
| Arcachon | | |
| <i>Un projet ferroviaire pour quel développement régional ?</i> | 14 septembre | 50 pers. |
| Biarritz | | |
| <i>Un projet ferroviaire, quelle contribution à l'amélioration des transports ?</i> | 19 septembre | 120 pers. |
| Dax | | |
| <i>Un projet ferroviaire, quels enjeux environnementaux ?</i> | 20 septembre | 350 pers. |

RÉUNIONS THÉMATIQUES APPROFONDIES

| | | |
|--|-------------|-----------|
| Hendaye | | |
| <i>Quelles solutions en Aquitaine pour le transport des marchandises ?</i> | 4 octobre | 280 pers. |
| Capbreton | | |
| <i>Aménagement du territoire, tourisme et thermalisme</i> | 10 octobre | 160 pers. |
| Langon | | |
| <i>Quel développement pour les transports régionaux de voyageurs ?</i> | 11 octobre | 150 pers. |
| Saint-Jean-de-Luz | | |
| <i>Quel développement pour les transports régionaux de voyageurs ?</i> | 18 octobre | 150 pers. |
| Bordeaux | | |
| <i>Sorties de Bordeaux Sud-Est et Sud-Ouest (le bouchon ferroviaire)</i> | 19 octobre | 150 pers. |
| Pau | | |
| <i>Quelles incidences pour les dessertes voyageurs grandes lignes ?</i> | 24 octobre | 120 pers. |
| Dax | | |
| <i>Aspects économiques et financiers du projet</i> | 25 octobre | 150 pers. |
| Biarritz | | |
| <i>Environnement et qualité de la vie</i> | 8 novembre | 70 pers. |
| Morcenx | | |
| <i>Environnement naturel et jumelage des infrastructures</i> | 15 novembre | 100 pers. |

RÉUNIONS DE PROXIMITÉ

| | | |
|--------------------------|-------------|-----------|
| Saint Vincent de Tyrosse | 2 novembre | 120 pers. |
| Biganos | 9 novembre | 50 pers. |
| La Brède | 16 novembre | 400 pers. |
| Saint Symphorien | 22 novembre | 160 pers. |
| Pessac | 28 novembre | 630 pers. |
| Ustaritz | 29 novembre | 400 pers. |
| Roquefort | 6 décembre | 110 pers. |
| Captieux | 13 décembre | 520 pers. |

RÉUNION DE RENDU D'EXPERTISE

| | | |
|-----|------------|-----------|
| Dax | 5 décembre | 200 pers. |
|-----|------------|-----------|

RÉUNION DE SYNTHÈSE

| | | |
|----------|-------------|-----------|
| Bordeaux | 19 décembre | 550 pers. |
|----------|-------------|-----------|

AU TOTAL

6 140 pers.

RÉUNIONS D'INFORMATIONS AUPRÈS D'ORGANISMES OFFICIELS

| | |
|---|--------------|
| CESR d'Aquitaine | 25 septembre |
| CCI de Bayonne Pays Basque | 28 septembre |
| CCI de Bordeaux | 3 octobre |
| Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux à appellations contrôlées | 26 octobre |
| Association des Maires de Gironde | 13 novembre |
| Conseil régional d'Aquitaine, Commission Infrastructures | 16 novembre |
| Conseil de Développement et Conseil des Elus du Pays Basque | 22 novembre |

35 cahiers d'acteur

Classement chronologique par ordre de publication des cahiers

- **Landes Graves Palus Environnement (LGPE)**

Les auteurs affirment que les gains de temps par une LGV entre Bordeaux et Hendaye sont ridicules par rapport à l'énormité des investissements. Ils soutiennent, si nécessaire, l'option 1 de mise à 2X2 voies jusqu'à Dax mais pas dans le Pays Basque.

- **Collectif des Associations Défense Environnement (CADE)**

Le Cade doute de la véracité des chiffres présentés par RFF et préconise d'opter pour le scénario des voies existantes, améliorées, voire doublées, si nécessaire, en certains points.

- **Ecole Supérieure des Technologies Industrielles Avancées (ESTIA)**

L'ESTIA recommande de construire d'ici 2016 une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et la frontière, soutient le scénario 3 empruntant des tunnels au Pays Basque.

- **Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (SEPANSO Aquitaine)**

Pour la SEPANSO le rééquilibrage modal de la liaison Bordeaux-Espagne en faveur du rail est nécessaire et dépend autant de la modernisation et de l'adaptation de la capacité du réseau existant que de la volonté politique de l'Etat et du pouvoir régional de transférer massivement et dès maintenant le trafic routier sur le rail. Le développement progressif de la voie existante entre Bordeaux et l'Espagne constitue la solution la plus performante pour l'efficacité du report modal et la minimisation des impacts environnementaux. Elle s'oppose au scénario 3.

- **Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque**

La CCI de Bayonne fait le choix du scénario 3 pour offrir à l'économie régionale et aux entreprises des conditions de transport modernes et au meilleur coût, répondre aux besoins de mobilité des populations et choisir les modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

- **Bernard Albizu**

Bernard Albizu, ingénieur de l'Ecole Centrale de Paris, retraité du BTP, se prononce contre le simple aménagement de la ligne actuelle, en pensant aux milliers de riverains, et en faveur du scénario 3. Au Pays Basque, il préconise, pour résoudre les problèmes environnementaux, une succession de cinq tunnels malgré un surcoût éventuel.

- **Union des Ingénieurs et des Scientifiques du Bassin de l'Adour (UISBA)**

L'UISBA recommande d'engager la construction d'ici 2016 d'une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Hendaye et de développer l'autoroute ferroviaire et le trafic ferroviaire de fret.

- **Conseil Economique et Social Régional Aquitaine**

Le CESR préconise de mettre à l'étude en priorité la nouvelle ligne mixte Sud des Landes-côte basque, et d'arrêter la décision pour les sorties de Bordeaux, simultanément avec le projet de LGV vers Toulouse. Une grande majorité des membres des commissions du CESR d'Aquitaine sont favorables au scénario 3.

- **Association Béarn Adour Pyrénées (BAP)**

L'association BAP a une exigence : mettre Pau à trois heures de Paris et opte pour l'étude d'un scénario 3 bis avec une meilleure desserte du Béarn et de la Bigorre.

- **Syndicats des Travailleurs-ses du Pays Basque (LAB)**

Ce cahier veut être un résumé d'un document du Réseau pour un Train Social (RTS) : le TGV éloigne les individus et les populations, l'hyper mobilité nuit à l'économie et un train à caractère social maintiendrait davantage d'emplois.

- **CGT des cheminots de Gironde**

La CGT Cheminots souhaite que des investissements soient réalisés d'urgence sur le réseau pour augmenter ses capacités. Elle préconise l'option 1 dans le cadre d'une politique cohérente pour favoriser un réel report modal.

- **Association Nive Environnement**

Pour Nive Environnement, les nuisances sonores sont le souci numéro un des Français. Elle considère que le choix ne doit pas être le même en zone ouverte et en zone urbaine. Elle suggère de doubler et de rénover la ligne dans la forêt landaise, pour éviter les nuisances d'une deuxième coupure et de créer plus au sud une ligne spécifique fret évitant la zone urbaine basque, pour réserver la ligne actuelle au trafic voyageur de transit ou local.

- **Association Pays Paysage**

Cette association basquaise se félicite qu'une étude indépendante soit réalisée et espère que ses résultats attesteront que les voies existantes sont largement suffisantes. Elle avance cependant une solution qui consisterait à utiliser les voies existantes de Dax à Villefranque-Ustaritz (après réaménagements) et à créer ensuite une voie en tranchées couvertes et tunnels, depuis Ustaritz jusqu'à la connexion avec le "Y basque", à San Marcial.

- **Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie**

La CRCI rappelle la position des trois CCI d'Aquitaine, à savoir le choix du scénario 3 qui offre un tronçon commun entre Bordeaux et l'Espagne et un autre vers Toulouse via Agen. La CRCI croit urgent de lancer dès le prochain contrat de projets Etat Région (2007-2013) des travaux d'amélioration de la ligne existante entre Bordeaux et l'Espagne pour en accroître les capacités.

- **Chambres consulaires des Landes**

Pour les chambres consulaires des Landes une nouvelle ligne est un enjeu capital pour les Landes car le TGV est, à leurs yeux, un accélérateur de développement. Elles choisissent le scénario 3 avec deux nouvelles gares dans deux agglomérations de leur département, l'une à Mont-de-Marsan, l'autre à Dax.

- **IUT Bordeaux**

Des étudiants en économie des transports de l'IUT pensent que le transport ferroviaire doit se développer. Pour eux, le scénario n°3, bien que plus nuisible pour l'environnement, présente une meilleure desserte de l'Est des Landes (notamment Mont-de-Marsan) et un tronçon commun avec la ligne Bordeaux -Toulouse.

- **Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau des Transports En Commun (COBARTEC)**

Cette association du bassin arcachonnais donne la priorité à la modernisation de la voie actuelle pour permettre le transfert rapide du fret routier vers le rail. Elle se dit opposée aux scénarios 2 et 3 car elle juge prioritaire la desserte de la façade atlantique. Elle imagine un tracé 1 bis avec certains passages à 320 km/h.

- **Association Bassin d'Arcachon Ecologie**

Cette association pense qu'il convient de faire de l'amélioration et de la modernisation du réseau ferroviaire français et européen une priorité qui doit, de façon volontariste, s'inscrire dans les projets nationaux et internationaux préférentiellement aux multiples projets autoroutiers aquitains. Une amélioration du réseau existant fournirait ainsi l'opportunité attendue d'une liaison Bordeaux-Espagne plus performante.

- **Les Verts de Pessac**

Les Verts de Pessac pensent que la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre suppose d'arrêter immédiatement tout investissement routier et de modifier profondément les modes de déplacement dans l'agglomération bordelaise. L'étoile ferroviaire doit contribuer à cet objectif en étant le support d'un RER. Un travail de prospective détaillée sur ce RER doit être réalisé avant que la décision sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ne soit prise.

- **Fédération départementale des Chasseurs de la Gironde**

La Fédération des Chasseurs de la Gironde stigmatise une société "à grande vitesse" et pensent que la nature a été oubliée dans ce projet. Ils ne veulent pas que des voies rapides conduisent à fuir la Gironde, devenue selon eux invivable.

- **Association Echanges Pays Basque**

Echanges Pays Basque salue le débat public qui fait prendre conscience à tous de l'importance des enjeux, permet aux opinions de s'exprimer et aux propositions d'être faites. Elle est favorable au scénario 3 et souhaite que le débat soit approfondi sur le tracé de la nouvelle ligne au Pays Basque avec des propositions comme celles de Bernard Albizu.

- **CCI de Bordeaux**

La CCI de Bordeaux soutient que l'Aquitaine doit bénéficier d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour relier les 6 millions d'habitants de l'euro-région qu'elle forme avec le Pays Basque et pour soutenir la compétitivité des entreprises. Elle rappelle que ce projet est inscrit depuis 1994 parmi les priorités du réseau transeuropéen des transports. A ses yeux, l'Aquitaine doit être intégrée au grand réseau de transport et ne peut pas être le maillon manquant d'une ligne internationale totalement opérationnelle dès 2016.

- **Commune de la Brède**

La commune de La Brède (33) rappelle son opposition exprimée en 2005 à l'occasion du débat public Bordeaux-Toulouse et assure qu'elle s'opposera vigoureusement à tout projet qui ne respecterait pas les principes que son conseil municipal a voté : protection de la réserve naturelle géologique de Saucats-La Brède, périmètre Natura 2000 avec ses zones d'activités secondaires et tertiaires, périmètre de protection du forage de La Brède, site inscrit du château de La Brède.

- **Conseil général des Landes**

Cette contribution est la compilation conclusive des positions communes d'Henri Emmanuelli, président du Conseil général des Landes, de Jean-Louis Carrère, sénateur des Landes et premier vice président du Conseil régional, de Jean-Pierre Dufour, directeur de recherches au CNRS et vice président du Conseil régional, de Jean-Pierre Dufau, député maire de Capbreton. Tous plaident et argumentent pour le scénario 3 passant à l'Est des Landes et desservant Mont de Marsan.

- **Guy Etchessahard**

Cet ancien président de la COBARTEC (Bassin d'Arcachon) souhaite un transfert du transport routier au bénéfice du rail. Il dénonce la dévalorisation volontaire, par RFF, du scénario 1, seul à même de répondre au développement du trafic fret. Il propose que ce nouveau tracé soit "phasé" en deux temps, tout en prenant en compte les considérations environnementales.

- **Conseil Economique et Social Régional Charente Poitou**

Pour le CESR Charente Poitou, la réalisation du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est avant tout un projet d'aménagement européen visant à relier la façade atlantique au réseau européen à grande vitesse. Pour le CESR, ce projet doit répondre à trois enjeux essentiels : le report modal, l'environnement et le financement.

- **Les Verts du Conseil régional Aquitaine**

Les verts du CRA avancent les urgences absolues de la décroissance de l'empreinte écologique des activités humaines, et de la lutte contre le changement climatique. Pour eux, le rail est une alternative incontournable au tout routier. Pour autant, ils formulent cinq exigences pour la réalisation du projet Bordeaux-Espagne. Ils font le choix implicite du scénario 1 en dénonçant les inconvénients des tracés 2 et 3.

- **Commune de Villenave d'Ornon**

Le maire et le conseiller général de cette ville de la CUB, Communauté urbaine de Bordeaux, sont favorables au doublement des voies existantes à l'Ouest du département (scénario 1). Ils demandent que l'impact sonore sur les populations soit traité de façon appropriée. Ils sont pour une autoroute ferroviaire adossée au futur grand contournement de Bordeaux et souhaitent la création d'une nouvelle gare multimodale à l'Ouest de l'agglomération.

- **Conseil général de la Gironde**

Cette contribution regroupe les avis de Philippe Madrelle, président du Conseil général de la Gironde, Jean-Luc Gleyze, conseiller général de Captieux (33), Philippe Carreyre, conseiller général de Saint-Symphorien (33) et Isabelle Dexpert, conseiller général de Villandraut. Les associations LEA et SEPANSO se sont jointes à ce cahier d'acteur. Tous sont farouchement opposés au scénario 3 qui passerait sur leur territoire.

- **Gilles Savary, député européen**

Le parlementaire européen considère, vu la pression du fret routier ibérique en Aquitaine et ses perspectives d'évolution, qu'il est absolument impératif que la France propose résolument une alternative ferroviaire forte, et à grande capacité, à la péninsule ibérique. Il affirme que la disponibilité de subventions européennes et de recettes de péages routiers, sur l'ensemble de la chaîne pyrénéenne, renforce incontestablement l'intérêt d'une programmation prioritaire d'infrastructures ferroviaires performantes sur le secteur transfrontalier des Pays Basques français et espagnol.

- **Association Défense du Pays Brédois**

L'association de Défense du Pays Brédois demande une expertise sur une option de nouvelle gare multimodale près de l'aéroport de Mérignac pour valoriser le futur trajet de grand contournement Ouest routier et ferroviaire de l'agglomération bordelaise.

- **Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac**

Ce syndicat pense que, sur la base du scénario 3, qu'il estime être le scénario des solidarités avec des mesures d'accompagnement nécessaires, ce projet comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne, rééquilibrera le territoire aquitain vers l'Est, facilitera l'ouverture stratégique vers l'Arc méditerranéen, contribuera au respect du protocole de Kyoto, facilitera le report modal vers le ferroviaire tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

- **CCI Pau Béarn**

Cette contribution regroupe les avis motivés de la CCI de Pau Béarn, du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, de la Communauté d'agglomérations de Pau Pyrénées, de la Communauté de communes de Lacq, de la mairie de Pau et de plusieurs députés : Martine Lignières-Cassou, François Bayrou, David Habib, Jean Lassalle. Tous militent pour l'étude d'un scénario 3 bis qui permettrait la desserte de Pau et du Béarn à partir d'une gare à Mont de Marsan.

- **Comité de Vigilance (33)**

Le Comité de vigilance LGV Aquitaine situé au Sud-Est de la Gironde regroupe six conseillers généraux et huit associations. Présidé par Jean-Luc Gleyze, conseiller général de Captieux, il se dit favorable au développement ferroviaire mais surtout pas en passant dans le Sud-Est de la Gironde. Il estime que le transfert modal est un mauvais alibi et que les coûts présentés sont sous-évalués. Il demande que le projet ne crée pas de nouveau couloir et que priorité soit donnée à l'amélioration immédiate de la ligne existante.

- **Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest**

Les Sylviculteurs perçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie d'utilité commerciale ou industrielle. Ils initient un autre scénario avec l'élargissement du couloir de lignes électriques 400 KVA Saucats-Morcenx : il s'agit d'un équipement parfaitement rectiligne entre Cabanac en Gironde et pratiquement l'Adour.

Liste des contributions

Associations et organisations professionnelles

1. Pays Paysages
2. Réseau "Sortir du nucléaire"
3. Trait d'Union
4. Bassin d'Arcachon Ecologie
5. Pays Paysage
6. Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transports En Commun (COBARTEC)
7. Association de Défense des Tarnosiens
8. Collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris
9. Association Régionale de Défense des Forêts contre l'Incendie Aquitaine (DFCI)
10. Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC)
11. ALTRO
12. CFDT Aquitaine. Union interprofessionnelle des Syndicats du Béarn
13. Association HEMEN
14. Collectif de citoyens de Saint-André-de-Seignanx (Landes)
15. Association Française des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)
16. Association Attac Landes Côte Sud
17. Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux
18. Associations des usagers des transports des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées
19. Association Bordelaise des Amis des Chemins de fer
20. CFDT Aquitaine
21. Chasse Pêche Nature et Tradition, Pau
22. Fédération des Syndicats de quartiers de Pessac
23. Collectif des Associations de Défense de l'Environnement Pays Basque Sud des Landes
24. Comité Régional Aquitaine PCF
25. Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France
26. Association du Pays du Grand Pau
27. SEPANSO Landes

Chambres consulaires

1. Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre d'Agriculture et Chambre des Métiers des Landes
2. Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées
3. Conseil général des Hautes-Pyrénées, CCI de Tarbes et des Hautes-Pyrénées, Chambre de Métiers et Chambre d'Agriculture 65, Comité Départemental de Développement Économique 65, Grand Tarbes, Tarbes et Lourdes

Délibérations

1. Mairie de Fargues de Langon
2. Communauté de Communes de Lacq
3. Conseil général des Landes
4. Mairie de Saint Selve
5. Chambre des Métiers et d'Artisanat des Landes
6. Conseil de Développement du Pays du Bassin d'Arcachon

7. Mairie de Léognan
8. Conseil de Développement et Conseil des Elus du Pays Basque
9. Mairie de Mont-de-Marsan
10. Mairie de Villenave d'Ornon
11. Mairie de Bayonne
12. Mairie de Préchac
13. Mairie de Goos
14. Mairie de Cestas
15. Mairie de Talence
16. Communauté de Communes Cestas-Canéjan
17. Mairie de Lue
18. Communauté de Communes de Montesquieu
19. Mairie de Sort en Chalosse
20. Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)
21. Mairie de Cadaujac
22. Mairie de Vicq d'Auribat
23. Communauté de Communes du Val de l'Eyre
24. Communauté de Communes de Montfort en Chalosse
25. Mairie de Montfort en Chalosse
26. Mairie d'Escaudes
27. Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux
28. Mairie de Captieux
29. Mairie de Goualade
30. Mairie de Lartigue
31. Mairie de Saint-Médard-d'Eyrans
32. Mairie de Saint-Jean-de-Lier
33. Mairie de Giscos
34. Mairie de Saint-Morillon
35. Mairie de Pessac
36. Mairie de Bègles

Élus

1. Elus socialistes du Conseil municipal de Talence
2. Elus verts du Conseil municipal de Pessac
3. Elus communistes des Landes
4. Communauté de Communes Nive-Adour
5. Communauté de Communes Sud Pays Basque
6. Mairie de Guétary
7. Mairie de Biriato
8. J. BARREILLE, Maire d'Arbonne
9. Mairie d'Ascain

Établissements publics

1. Syndicat Mixte du SCOT de Tarbes-Ossun-Lourdes
2. SYSDAU, SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise

Parlementaires

1. C. ROBIN-RODRIGO, Députée des Hautes-Pyrénées, Vice-présidente du Conseil général
2. M-H. des ESGAULX, Députée de la Gironde, Maire de Gujan-Mestras

Particuliers

1. J-R. THOMAS
2. D. GACHADOUAT
3. M.LACANETTE
4. J. HAÏTSE
5. S. ETAIX
6. R. CANDEBAT
7. B. BORNETTE
8. M. et Mme MAGNE
9. M. et Mme FAUSSAT
10. J-L. STANEK
11. P. PAULINI
12. Ch. CABILLE
13. D. COUNILH
14. A. BIGNON
15. B. LOYGUE
16. J. LASSERRE
17. A.M DUBEDAT
18. F. PARIS et L-P. CLEMENTI
19. F. PARIS et L-P. CLEMENTI
20. C. MULCEY-LONGAU
21. E. ANDRE-BACHAUD
22. J-P. BETI
23. P. et M-H. BOUCHET
24. L. SERVANTIE
25. M. GRAVIER
26. J. SAINT-MARTIN
27. C. CASTERA
28. A. LOUSTALOT
29. F. HUN
30. L. FOUCHE
31. J. CAPES
32. S. BARDET
33. D. TAUZIN
34. M.F. CHOISNARD
35. J.P. BOUQUENNE
36. L. SERVANTIE
37. J-L AJAS
38. E. PERCHERON
39. J. FRILLEUX
40. J-F. HOGU
41. G. GOUVERNEUR
42. H. STRUXIANO
43. F. FAURE
44. Ch. CERNIAUT
45. R. LEGROS
46. J-R. DUFORT
47. M. et Mme JUTANT

Tableau des rencontres

| Date | Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP |
|------------|---|
| 27/01/2006 | Préfet de la région Aquitaine et SGAR, Francis IDRAC et Frédéric MAC KAIN |
| 27/01/2006 | Préfet des Landes, Pierre SOUBELET |
| 01/02/2006 | Président du Conseil régional Aquitaine et de la CUB, Vice-président et Directrice générale adjointe du Conseil régional, Alain ROUSSET, Jean-Louis CARRERE et Emmanuelle BAUDOIN |
| 06/02/2006 | Préfet des Pyrénées-Atlantiques, Marc CABANE |
| 08/02/2006 | Président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, Jean-Jacques LASSERRE |
| 10/02/2006 | Président du Conseil général des Landes, Henri EMMANUELLI |
| 14/02/2006 | Président de la CCI de Bordeaux, Laurent COURBU |
| 14/02/2006 | Directeur de la Chambre Régionale d'Agriculture d'Aquitaine, Pierre POUGET |
| 16/02/2006 | Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, Jean-Marie BERCKMANS |
| 16/02/2006 | Président du Conseil de Développement du Pays Basque, Bernard DARRETCHÉ |
| 16/02/2006 | Directrice générale adjointe du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, Délégation de Bayonne, Jacqueline ELICHONDOBORDE |
| 23/02/2006 | Président de la Chambre d'Agriculture de la Gironde, Bernard ARTIGUE |
| 23/02/2006 | Président du Conseil Economique et Social de la Région Aquitaine, Jean-François GARGOU |
| 23/02/2006 | Directeur régional de l'Équipement Aquitaine, Yves MASSENET |
| 27/02/2006 | Président du Conseil des Elus du Pays Basque, Alain LAMASSOURE |
| 28/02/2006 | Président de RFF, Michel BOYON |
| 28/02/2006 | Directeur général de la Mer et des Transports, Patrice RAULIN |
| 01/03/2006 | Président du Conseil général de la Gironde et Sénateur- maire de Monségur, Philippe MADRELLE et B. DUSSAUT |
| 02/03/2006 | Directeur de la SNCF Aquitaine et Directeur des opérations Sud Ouest, Xavier OUIIN et Jean-Marie ROMERO |
| 07/03/2006 | Président de la SEPANSO, Pierre DAVANT |

| Date | Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP |
|------------|--|
| 07/03/2006 | Sous-préfet de Bayonne, Pierre-André DURAND |
| 07/03/2006 | Président du CADE et Associations membres (Association contre les voies nouvelles, Association Environnement Bayonne Rive Droite, Association de Défense de la Nivelle, Association de Lons), Victor PACHON, Ch GARAY, Odile ZUFFI, M. PAYET et M. DARIGOL |
| 08/03/2006 | Directeur du Conseil de Développement du Pays Basque, Battitta BOLOQUY |
| 08/03/2006 | Président et Directeur de la Communauté d'agglomération Bayonne Anglet Biarritz, Didier BOROTRA et J-C. IRIART |
| 21/03/2006 | Conseiller chargé des Transports au Conseil régional et à la CUB, Philippe ESSIG |
| 22/03/2006 | Maire de La Brède, M. DUFRANC |
| 22/03/2006 | Conseiller général du Canton de Captieux, Jean-Luc GLEYZE |
| 28/03/2006 | Directrice générale Adjointe chargée des Infrastructures, Conseil régional et CUB, Emmanuelle BAUDOIN |
| 28/03/2006 | Président et Membre de l'association de Défense du Pays Brédois, Lionel BRETONNET et Robert LASTENNET |
| 28/03/2006 | Co-présidentes et Membres de Landes Environnement Attitude, Denise CASSOU et Dominique ORGERON, Gérard GOUVERNEUR, J-R. THOMAS, A. DESCAT |
| 28/03/2006 | Maire de Léognan, Bernard FATH |
| 28/03/2006 | Directeur régional de l'Environnement d'Aquitaine, Responsable des dossiers LGV et Chef de service Jean-Pierre THIBAUT, M. BACHERE et J-M. COUDESFEYTES |
| 29/03/2006 | Directeur régional de l'Agriculture et des Forêts d'Aquitaine, Fabien BOVA |
| 29/03/2006 | Président de la Chambre Régionale d'Agriculture d'Aquitaine, Dominique GRACIET |
| 29/03/2006 | Directeur de la DRIRE, M. RUSSAC |
| 03/04/2006 | Président de l'AFAC, Jacques OTTAVIANI |
| 03/04/2006 | Président de la Fédération départementale des chasseurs de Gironde, Henri SABAROT |
| 07/04/2006 | Député-Maire de Cestas, Pierre DUCOUT |
| 11/04/2006 | Président et Vice-président de la Communauté des Communes du Grand Dax, Président de l'Association Barthes Nature et Maire de Tercis les Bains et la Directrice des Services, Jacques ANTHIAN et Jean-Marc DUBIS, |
| 11/04/2006 | Sous-préfet des Landes, Jean-Luc BLONDEL |

| Date | Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP |
|------------|---|
| 11/04/2006 | Maire de Dax et Directrice générale des Services Jacques FORTE et Nicole FRITSCH |
| 11/04/2006 | Vice-président, Directeur général et Directeur de la CCI des Landes, M. JACQUEMIN, M. DUCASSE et P. DUSSIN |
| 11/04/2006 | Sénateur-maire de Mont de Marsan, Philippe LABEYRIE |
| 11/04/2006 | Président et Directeur de la Chambre des métiers des Landes, Marcel LARCHE et Adolphe MUL |
| 13/04/2006 | Directrice Stratégie de la SNCF et Directeur des projets TGV Ouest Européens, Elisabeth BORNE et Eric RADENAC |
| 13/04/2006 | Directeur International Fret de la SNCF et Directeur des projets TGV Ouest Européens, Denis DOUTE et Eric RADENAC |
| 13/04/2006 | Président du Comité de bassin Adour-Garonne, Jean FRANCOIS-PONCET |
| 02/05/2006 | Président de la Chambres des Métiers des Pyrénées-Atlantiques, Bernard CAZALA |
| 02/05/2006 | Président de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Atlantiques, Marcel MIRANDE |
| 03/05/2006 | Président de E.L.B Confédération Paysanne, Michel BERHOCOIRIGOIN |
| 03/05/2006 | Délégué régional et Chargé d'entreprises de FNTR, Jérôme BESSIERE et Jacques BARRERE |
| 03/05/2006 | Conseiller général du Canton d'Anglet Nord, Jean ESPILONDO |
| 03/05/2006 | Secrétaire du Secteur Cheminots CGT de Bordeaux, Christian GONZALES accompagné de Eric HALGAND |
| 03/05/2006 | Directeur de TLF et Directeur de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, Franck PUHARRE et Henri-Vincent AMOUROUX |
| 04/05/2006 | Président de ABAC et AUTRA, Alain CAZAL |
| 04/05/2006 | Président de Landes Graves Palus Environnement, Simon CHARBONNEAU |
| 04/05/2006 | Directeur régional de la FNAUT, Guy d'ARRIPE |
| 04/05/2006 | Président et Chargé des Affaires juridiques du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest, Jean-Louis MARTRES et Marc GIZARD |
| 05/05/2006 | Maire de St Jean de Luz, Pecuyo DUHART |
| 06/05/2006 | Président de l'association des Maires de Gironde, Gérard CESAR |
| 09/05/2006 | Député Européen et Conseiller général de la Gironde, Gilles SAVARY |
| 10/05/2006 | Entretien téléphonique, Jacques CHAUVINEAU et Olivier MESTRE |
| 10/05/2006 | Secrétaire régional de SUD RAIL, Nicolas DUBERNET, accompagné de P. MOYROUSSO et J. CHIRARO |

| Date | Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP |
|------------|--|
| 10/05/2006 | Président de la Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine, Jean-François DUCHAILLUT |
| 10/05/2006 | Secrétaire régional et Secrétaire régional Adjoint de l'Union Régionale de la CGT FO Cheminots Charles LEFEVRE et Jean-Pierre SYLVAIN |
| 10/05/2006 | Député des Pyrénées-Atlantiques, Martine LIGNIERES-CASSOU |
| 11/05/2006 | Directeur départemental délégué de l'Agriculture et de la Forêt Gironde, Directeur régional de l'Agriculture et des Forêts d'Aquitaine, Directeur Départemental des Pyrénées-Atlantiques, Directrice Départementale des Landes, Directeur Adjoint à Bayonne, Chef de Service régional de la Forêts et du Bois et Chef de Service régional de la Statistique Agricole Claude MAILLEAU, Fabien BOVA, Claude BAILLY, Véronique BONNE-AZOULAI, Bernard RIBOUR, Jean-Marie ALOUSQUE et Bertrand ROUCHER |
| 12/05/2006 | Délégué régional et Ingénieur de l'INAO, Jacques GAUTIER et Christian LARTIGUE |
| 12/05/2006 | Président de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, Jean-Michel UHALDEBORDE |
| 16/05/2006 | Député-maire de Bayonne, Jean GRENET |
| 18/05/2006 | Président de la COBAN, Serge BAUDY |
| 18/05/2006 | Député-maire de Capbreton, Jean-Pierre DUFAU |
| 18/05/2006 | Maire d'Arcachon, Yves FOULON |
| 19/05/2006 | Ministre de la Défense, Michèle ALLIOT-MARIE |
| 19/05/2006 | Coordonnateur européen pour les traversées pyrénéennes et Membre de la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne (cellule coordonnateurs réseaux transeuropéens de transport), Etienne DAVIGNON et Alain BARON |
| 19/05/2006 | Président de la Fédération des Grands Vins de Bordeaux, Directeur du Syndicat des Graves, Président des Pessac Léognan et de la Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux et Président de l'Entente Syndicale des Graves et Pessac Léognan, Jacques BERTRAND, Jean-Louis VIVIERE, Laurent COGOMBLES et Xavier PERROMAT |
| 20/05/2006 | Vice-président du Conseil régional Aquitaine, Jean LISSAR |
| 22/05/2006 | Chef de Service et Membre de la Fédération CFTC Cheminots, Jean-Louis BAURI et Emmanuel HUBERT |
| 22/05/2006 | UNSA, Conseiller au CESR et ancien cadre responsable fret Patrick LABRUE, J.-P. EYHERABIDE, et D. BRISSET |
| 22/05/2006 | Secrétaire de l'UPR de la CFDT CHEMINOTS, Secrétaire Adjointe, Secrétaire Adjoint et Chargée de Communication M. ROUSSELOT, Laetitia FOURGEAUD, Vincent LOUCHEZ et Christèle CASTANDET |

| Date | Personnalités rencontrées par les membres de la CPDP |
|------------|--|
| 23/05/2006 | Directeur général des Chemins de Fer auprès du Ministère des Travaux Publics espagnols, Chargé de mission Transports à l'Ambassade de France à Madrid, Vocal Accesor et Directeur général de la Planification et des Projets Luis de SANTIAGO PEREZ, Pierre MICHAUD, Manuel Nino GONZALES et Eduardo Molina SOTO |
| 30/05/2006 | Vice-présidente de l'association LEIA, Président du syndicat agricole ELB et Chargée de mission à Euskal Herriko Laborantza ganbara ("Chambre d'agriculture" du Pays Basque), Christine MEYNARD, Michel BERHOCOIRIGOIN et Prisca BOITEAU DI MARIO |
| 31/05/2006 | SGAR, Frédéric MAC KAIN |
| 13/06/2006 | Conseillère aux Transports du Gouvernement Communauté Autonome de l'Euskadi, Nuria LOPEZ de GUERENU |
| 14/06/2006 | Président du Groupe UMP du Conseil régional d'Aquitaine, Dominique DUCASSOU |
| 21/06/2006 | Maire de Bordeaux, Hugues MARTIN |
| 27/06/2006 | Président du Groupe UDF du Conseil régional d'Aquitaine, Jean DIONIS du SEJOUR |
| 28/06/2006 | Chargé de Mission chargé des Transports à l'ADEME, Alain LHUILLIER |
| 28/06/2006 | Directeur Adjoint du Comité Départemental du Tourisme, Henri LOQUET |
| 28/07/2006 | Président du Conseil général des Hautes Pyrénées, François FORTASSIN |
| 06/09/2006 | Candidat à la mairie de Bordeaux, Alain JUPPE |

Sigles et glossaire

Autoroute ferroviaire (ou ferroutage) : service de transport de marchandises dans lequel le véhicule poids lourd (ou simplement la remorque) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet. (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

Autoroute de la mer (ou merroutage) : service de transport de marchandises dans lequel le véhicule poids lourd (ou simplement la remorque) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

CIADT : comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

Ecartement international UIC : distance séparant les deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement de 1 435 mm est le plus utilisé dans le monde (60 % des lignes) et représente l'écartement "standard" ou "international" (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

GEIE : groupement européen d'intérêt économique.

Intermodalité : possibilité à un endroit donné de changer de mode de transport (exemple : gare) (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

LGV : ligne à grande vitesse.

Multimodalité : utilisation alternative ou successive de plusieurs modes de transport : rail, route, air ou voie d'eau.

PEIT : plan estrategico de infraestructuras y transportes, plan stratégique d'infrastructures et de transport 2005-2020 approuvé par le gouvernement espagnol en juillet 2005.

Report modal : transfert d'une partie du trafic de voyageurs ou de marchandises d'un mode de transport sur un autre mode de transport (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

SAFER : société d'aménagement foncier et d'établissement rural.

Sillon : créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train (définition extraite du dossier du Maître d'Ouvrage).

TER : train express régional.

COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

Ont participé à la rédaction de ce document : Michèle BORDENAVE, Jean-Pierre CHAUSSADE, Jean-Stéphane DEVISSE, José HARO, Olivier KLEIN, Jean-Yves MADEC, Frédéric AUCHER, Audrey WU et Leo Corporate – **Relecture réécriture :** Anne de BÉCO – **Conception- réalisation :** Leo Corporate
Crédits photos : CPDP / DR – Imprimé à 1 000 exemplaires par Clip Cart.

