

Grand projet ferroviaire du Sud-ouest (GPSO)

**Réalisation des lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
par Réseau Ferré de France (RFF)
devenu SNCF Réseau**

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
(DUP)**

**Conclusions et avis de la commission d'enquête
GPSO/LN**

27 mars 2015

Sommaire	Pages
1 Un projet ambitieux	3
11 Une ambition pour le Sud-ouest	3
12 Une opportunité saisie	4
13 Des avantages mis en avant	4
14 Une infrastructure lourde et coûteuse	4
2 Un contexte peu porteur	6
21 De RFF à SNCF Réseau	6
22 De la perte de confiance à la contestation	6
23 Du rêve à la réalité du quotidien	7
24 Entre ceux qui paieront et ceux qui ne paieront pas	7
25 Entre SNCF Mobilité et SNCF Réseau	7
3 Une enquête mobilisatrice, animée et riche en propositions	8
31 Une concertation longue mais orientée	8
32 De lourdes incertitudes sur le service rendu	8
33 Un phasage et un découpage énigmatiques du programme	8
34 Un dossier labyrinthe	9
35 Un dialogue de sourds	9
36 Des leçons de courage et de sens des responsabilités	11
4 Conclusions des études par thème	12
41 Conclusions sur l'économie générale du projet	12
42 Conclusions sur les alternatives au projet	14
43 Conclusions sur le tracé et le projet technique	16
44 Conclusions sur le cadre de vie	19
45 Conclusions sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture	21
46 Conclusions sur les milieux naturels	24
47 Conclusions sur le chantier	27
5 Conclusions de l'analyse bilantielle	30
51 Acceptabilité sociale	30
52 Intérêt économique	31
53 Impact sur l'environnement	32
54 Nécessité et utilité du projet	33
55 Points particuliers ayant retenu l'attention de la commission	33
6 Conclusion générale	36
61 Les aspects positifs du projet	36
62 Les insuffisances et les faiblesses du projet	36
7 Avis de la commission d'enquête	39

La commission d'enquête doit porter un avis, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax. Les présentes conclusions ont pour objet de comparer les avantages de l'opération projetée, avec les inconvénients qu'elle génère afin d'en déduire un avis motivé. Par nature synthétiques, elles s'appuient sur le rapport de la commission d'enquête auquel il convient de se reporter chaque fois que nécessaire.

1 Un projet ambitieux

1.1 Une ambition pour le Sud-ouest

L'enquête publique, portait sur la création de lignes ferroviaires nouvelles (LN) sur 327 km entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax, incluant un tronçon commun entre Bordeaux et le Sud-Gironde de 55 km et un raccordement entre les deux lignes nouvelles au niveau de leur bifurcation pour une liaison directe entre Toulouse et Dax (raccordement dit « Sud-Sud ») de 5,3 km, créant un triangle ferroviaire.

La création des lignes nouvelles s'inscrit dans le cadre du GPSO qui, selon le dossier, est considéré comme un enjeu stratégique pour le Grand Sud-ouest : régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ; régions qui se caractérisent par une croissance démographique et un dynamisme économique, porteurs d'avenir. Elle est une des trois opérations avec la réalisation des aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) d'une part, et au Nord de Toulouse (AFNT) d'autre part, qui sont soumises à trois enquêtes publiques distinctes (première phase) qui ont eu lieu aux mêmes dates entre le 14 octobre et le 8 décembre 2014, si l'on excepte la prolongation d'un mois accordée aux AFNT. La quatrième opération du GPSO, la création d'une ligne nouvelle Dax-Espagne, fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (seconde phase).

Le GPSO pris dans son ensemble, vise, selon le maître d'ouvrage :

- à faciliter les échanges et à rapprocher les territoires par des gains de temps sensibles ;
- à renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen pour les liaisons Nord-Sud et Sud-Sud ;
- à offrir un service ferroviaire de qualité pour les voyageurs et pour les marchandises ;
- à favoriser le développement des territoires en améliorant leur accessibilité au niveau régional, national et international ;
- à contribuer à l'équilibre territorial grâce à la grande vitesse et à la complémentarité TaGV/TER ;
- à contribuer à une mobilité durable.

Le GPSO a été élaboré comme un « projet Grenelle pilote » avec comme objectifs affichés de proposer un projet de développement durable au service de l'aménagement du territoire, d'apporter une réponse efficace aux besoins de déplacement, de mettre au cœur des études, la concertation avec les acteurs territoriaux concernés et la logique d'évitement, d'alimenter les études par les attentes et les échanges nés de la concertation. Cette démarche s'est traduite par 21 engagements pris par le maître d'ouvrage qui sont détaillés au § 14113 du rapport.

12 Une opportunité saisie

La LGV Tours-Bordeaux devrait être mise en exploitation en juillet 2017, c'est-à-dire dans un peu plus de deux ans, mettant Bordeaux à 2h (meilleur temps) de Paris-Montparnasse. L'axe Bordeaux-Espagne fait partie d'un corridor prioritaire dans le cadre de la politique européenne des transports qui permettrait un raccordement au projet de ligne nouvelle Vitoria-Bilbao-San-Sebastian, dit Y basque.

Le projet est ancien puisque la liaison Bordeaux-Toulouse a fait l'objet d'un débat public en 2005 et Bordeaux-Espagne en 2006. Le fuseau puis le tracé a respectivement fait l'objet d'une décision ministérielle en 2010 et 2012. La commission « mobilité 21 », à la demande du gouvernement de l'époque, a classé la totalité du GPSO en seconde priorité (après 2030) avec toutefois, en cas de meilleures perspectives budgétaires, une possibilité pour Bordeaux-Toulouse de ressortir en première priorité.

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 retiendra finalement la réalisation du GPSO en deux phases et quatre opérations distinctes qui ont été détaillées ci-dessus.

13 Des avantages mis en avant

Selon le maître d'ouvrage, le projet de lignes nouvelles du GPSO vise à améliorer l'accessibilité et l'attractivité des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Il doit permettre l'amélioration de la complémentarité des trains aptes à la grande vitesse » (TaGV) et des trains express régionaux (TER) et libérer de la capacité sur les lignes existantes pour des transports de marchandises plus performants.

Les métropoles bordelaises et toulousaines bénéficieront de dessertes plus nombreuses et le projet jouera un rôle de catalyseur de projets urbains. L'accessibilité et l'attractivité des villes intermédiaires d'Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax, et du Sud Gironde seront renforcées grâce à leur desserte et à la complémentarité TaGV/TER. Des zones d'aménagement à vocation d'activités sont d'ores et déjà programmées autour des gares et halte.

Les lignes nouvelles sont raccordées au réseau ferré national au Sud de Bordeaux, au Nord de Toulouse et au Nord de Dax. L'opération comprend la création de trois gares nouvelles à Brax (47) pour la desserte d'Agen, à Bressols (82) pour Montauban et Lucbardez-et-Bargues (40) pour Mont-de-Marsan ainsi que d'une halte ferroviaire en sud Gironde à Escaudes (33) destinée aux services régionaux à grande vitesse. Elle comprend également les liaisons entre gares nouvelles et gares existantes à Agen et à Mont-de-Marsan. Au total, il est prévu 21 km de raccordements.

14 Une infrastructure lourde et coûteuse

Le coût (en millions d'euros) de l'opération projetée est estimé par le maître d'ouvrage à 8307 M€ (dont 1034 M€ au titre des mesures environnementales), qui se répartissent ainsi :

4901 M€ pour les travaux de génie civil,
1833 M€ pour les équipements ferroviaires,
891 M€ pour les études et la direction de travaux,
682 M€ pour le foncier et la libération des emprises dont 198 M€ pour les acquisitions foncières.

La surface d'emprise est estimée à plus de 4800 ha. Le tracé est en remblai sur plus de 268 km et en déblai sur environ 51 km. Les besoins en remblai sont estimés à 52 millions de m³ dont 33 millions de m³ d'apport extérieur et les mises en dépôt de matériaux non réutilisables représenteront 16 millions de m³. L'opération prévoit la construction de 82 viaducs (ouvrages de plus de 90m représentant 20 kml), 2 tunnels (4kml), 5 tranchées couvertes (1820ml), 9 « sauts de mouton », 68 ponts « rail », 167 ponts « route », 109 passages spécifiques « grande faune », 3 bases « travaux » (qui deviendront bases de maintenance après le chantier), 2 bases de maintenance et 5 sous-stations électriques.

Les travaux s'étaleront sur 5 à 7 ans et l'hypothèse de mise en service retenue est 2024, pour Bordeaux-Toulouse et 2027, pour Bordeaux-Dax.

Le projet de « lignes nouvelles » permet au quart Sud-ouest de la France, une zone frontalière de l'Espagne, restée à l'écart de la grande vitesse, d'être raccordé. Depuis 2003 et jusqu'à la décision ministérielle du 23 octobre 2013, les différents gouvernements (Jean-Pierre Raffarin, Dominique de Villepin, François Fillon, Jean-Marc Ayrault) ont affiché une volonté claire de porter la grande vitesse ferroviaire dans le Sud-ouest.

Une longue concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, menée depuis 2005, a abouti au tracé mis à l'enquête. Ce tracé résulte d'une démarche qui a privilégié avec l'accord des élus, l'évitement des zones bâties pour limiter les expropriations de particuliers ou d'entreprises et les nuisances acoustiques et visuelles. En conséquence et en complément, un lourd dispositif de réduction et de compensation des impacts en particulier environnementaux a été mis en place par le maître d'ouvrage.

2 Un contexte peu porteur

21 De « RFF » à « SNCF Réseau »

La commission d'enquête, constituée par le président du tribunal administratif de Bordeaux le 30 juin 2014, a débuté ses travaux le 11 juillet suivant, par une réunion plénière en présence des représentants des services de l'Etat et du maître d'ouvrage, Réseau ferré de France (RFF). RFF était alors un établissement public national à caractère industriel et commercial créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 qui disposait que : *« Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »*

Or, dès le 1^{er} août 2014, la loi portant réforme ferroviaire faisait disparaître RFF à compter du 1^{er} janvier 2015, au profit d'un nouvel établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé " SNCF Réseau " (Art L 2111-9), élargissant ses missions tout en maintenant *« le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national »*.

22 De la perte de confiance à la contestation

Le pays est confronté à une crise économique et sociale profonde s'apparentant à une véritable mutation. Le PIB baisse dans la zone Euro et stagne en France. Le chômage progresse en France depuis 2007. Le pays semble souffrir d'une perte de confiance des citoyens envers les responsables politiques. La démocratie représentative semble remise en question et d'autres formes d'expression plus directes, émergent.

Les petits et grands projets sont de plus en plus remis en cause, y compris après le processus d'enquête publique et après la déclaration d'utilité publique, avec la création de zones à défendre (ZAD), comme pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en Loire-Atlantique. Au barrage de Sivens dans le Tarn, lors des affrontements avec les forces de l'ordre, un manifestant a été tué.

L'année 2014 a également été celle de la contestation de la pression fiscale et par voie de conséquence, de l'opposition aux dépenses publiques jugées inutiles ou non prioritaires. Dans les médias, la mise en lumière de nouvelles affaires politico-financières et de projets d'urbanisme se révélant inutiles n'a fait qu'attiser la contestation.

La suppression de l'écotaxe qui était destinée à financer les alternatives au transport routier, après le mouvement des « bonnets rouges » bretons a convaincu une large part de la population que le gouvernement pouvait reculer dans ses projets, sous la pression de la rue.

23 Du rêve à la réalité du quotidien

Le 23 octobre 2014, l'enquête venait à peine de commencer que la Cour des Comptes rendait public un rapport intitulé : « La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Dès le 22 octobre 2014, le député de Gironde, Gilles Savary, spécialiste reconnu des transports, déclarait à Rue 89 : « Le modèle TGV est budgétivore (...), il est possible que ce soit un astre mort ». Le 29 novembre, Manuel Valls, Premier Ministre, clôturant à Paris la troisième conférence environnementale, déclarait : "L'enjeu

majeur, pour le développement durable de nos réseaux ferrés, c'est avant tout de mieux les entretenir ». La commission d'enquête ne s'attendait pas à de telles contributions.

L'atterrissage de Philaé, le 12 novembre 2014, sur une comète avait pu donner l'impression que les Français étaient à nouveau prêts à se payer une part de rêve. En fait, c'est bien la qualité du service public qui reste au cœur de leurs préoccupations. Si un effort est demandé aux citoyens par le biais de l'impôt, il doit se retrouver dans l'amélioration du service public. Si la rigueur est imposée aux ministres dans leur gestion budgétaire, elle ne doit pas conduire à une dégradation du service public. Or les citoyens constatent une dégradation notamment dans les transports ferroviaires du quotidien.

Conscient de cette situation, Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat aux transports, annonçant le report de projets ferroviaires nouveaux, déclare le 19 février 2015 : *"On ne peut pas s'engager à tout faire en même temps. Il y a une priorité (...) Nous ne pouvons pas continuer à regarder le réseau se dégrader et les transports au quotidien venir altérer la vie quotidienne notamment de ceux qui les utilisent pour aller travailler"*. Dès le 19 novembre 2014, Alain Vidalies avait confié à Philippe Duron, député du Calvados, ancien président de la commission Mobilité 21, la mission de refonder les « Trains d'équilibre du territoire », ces trains de grandes lignes qui s'arrêtent dans les villes moyennes.

24 Entre ceux qui paieront et ceux qui ne paieront pas

En cours d'enquête, est venue s'ajouter la réforme territoriale dont l'un des volets fixant la nouvelle carte des régions a été adopté par l'assemblée nationale le 25 novembre 2014 et dont le projet de Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République a été adopté en première lecture par le Sénat le 27 janvier 2015.

Cette réforme conduira à substituer à la clause de compétence générale, la définition de compétences précises fixées par la Loi à chaque niveau de collectivité.

S'agissant du quart Sud-ouest, cette réforme conduira à l'arrimage de l'Aquitaine à son Nord-est (Poitou-Charentes et Limousin) et Midi-Pyrénées à son Sud-est (Languedoc-Roussillon). Ce que regrette Christian Coulon dans une tribune libre de Sud-Ouest du 23 décembre 2014 : *Le Sud-ouest n'existerait-il donc pas ?*

L'incertitude qui demeure sur les compétences des différentes collectivités mais surtout sur la répartition des financements des grands projets est venue compliquer la donne pour la LGV Tours-Bordeaux. Le quotidien Sud-Ouest titrait le 19 février 2015 : *LGV Tours-Bordeaux : « Ceux qui paient et ceux qui ne paient pas »*. *« Seules 34 des 58 collectivités concernées ont accepté d'engager des crédits. Et seulement une dizaine sont à jour »*.

25 Entre « SNCF Mobilité » et « SNCF Réseau »

L'analyse du contexte avait débuté par la réforme ferroviaire. Elle va se conclure par elle. En effet, le mécontentement des Angoumoisins et des Libournais, apprenant la réduction du nombre de dessertes en gare suite à la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017, renvoie à cette répartition des rôles entre SNCF Réseau (ex-RFF) et SNCF Mobilité (en partie ex-SNCF), entre le porteur des projets d'infrastructure et le transporteur principal (pour ne pas dire unique). RFF ne pouvait s'engager à la place de la SNCF, sur les prévisions de dessertes. Il n'est pas sûr que la réforme ferroviaire ait mis fin à cette ambiguïté.

3 Une enquête mobilisatrice, animée et riche en propositions

31 Une concertation préalable longue mais orientée

La concertation préalable a manifestement pâti d'un lourd passif issu des débats publics de 2005 et 2006 au cours desquels les options alternatives telles que l'aménagement des lignes existantes sur Bordeaux-Toulouse n'a pas été suffisamment débattu ou explicité. Le maître d'ouvrage indiquait que cette option avait été abandonnée, en amont du débat public, en raison de l'impossibilité d'atteindre les objectifs fixés en termes de performances. Ainsi, l'argument « drapeau » agité tout au long de l'enquête, explicitement ou non, fut : Le report modal de l'aérien vers le ferroviaire n'étant significatif qu'au dessous d'environ 3 heures, Paris-Toulouse devait impérativement rentrer dans le cadre!

Sans préjuger du résultat d'une comparaison détaillée de tous les paramètres, la commission a relevé la réticence du maître d'ouvrage à considérer un autre paradigme qui relativiserait l'effet « vitesse ». Il convenait vraisemblablement de ne pas faire diminuer les indicateurs de rentabilité dans le calcul duquel le gain de temps est le paramètre prépondérant. Il en est résulté une lourde défiance dans le public qui n'était pas dissipée lorsque l'enquête publique a débuté.

32 De lourdes incertitudes sur le service rendu

Pour apprécier l'utilité publique du projet, la commission doit pouvoir donner son avis sur sa rentabilité socio-économique et donc sur la nature du service qui sera rendu à la population. Or, la fréquence de desserte des gares des lignes nouvelles, telle qu'elle est annoncée dans le dossier est assortie d'une mention indiquant qu'il s'agit des : « *premières hypothèses de desserte possibles, établies par RFF sur la base de ses propres études de trafic (...), il n'engage donc pas les transporteurs* ». En outre, la SNCF a bien précisé de son côté, à la commission, qu'elle déterminerait elle-même la desserte des gares sur les deux branches en fonction de critères qui lui sont propres. Enfin, les écarts entre les prévisions de trafic faites par RFF et celles de la SNCF sont importants, notamment sur Bordeaux-Dax. Ces lourdes incertitudes relatives au service rendu ont pesé sur les diverses appréciations de la commission d'enquête.

33 Un phasage et un découpage énigmatiques du programme

La présente enquête concernant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax a été lancée simultanément avec celles relatives aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) d'une part, et au Nord de Toulouse (AFNT) d'autre part, l'ensemble constituant la première phase du programme GPSO. La quatrième opération du GPSO, la création d'une ligne nouvelle Dax-Espagne, fera l'objet d'une enquête publique ultérieure (seconde phase). Ce phasage résulte de la décision ministérielle du 23 octobre 2013.

La commission d'enquête ne pouvait donc que respecter le cadre réglementaire qui lui était fixé. Toutefois elle tient à relever l'ensemble des incohérences auxquelles a conduit ce phasage du GPSO.

Tout d'abord, la justification de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax repose pour sa plus grande part, sur le débouché sur l'Espagne. L'un des objectifs majeurs, longuement décrit dans le dossier et repris par les élus favorables au projet, consiste bien à relier le réseau français du Sud-ouest au réseau du pays basque espagnol. Compte tenu du

phasage imposé, la commission s'est interdit de présupposer que la ligne Bordeaux-Dax serait obligatoirement prolongée puisque le tronçon Dax-Espagne sera soumis plus tard à une enquête publique séparée.

Ensuite, l'interdépendance des trois enquêtes AFSB, AFNT et LN s'est imposée d'emblée à la commission d'enquête dès que sont apparus les effets positifs du présent projet, sur les trains du quotidien et sur les capacités à développer le fret ferroviaire. La commission a été obligée de constater que cette perspective pouvait être ruinée en cas de non-réalisation des AFSB et/ou des AFNT.

Enfin, le fait d'avoir lié dans la même enquête publique, une branche de 222 km de ligne nouvelle permettant de relier deux métropoles importantes du Sud-ouest et une branche de 160 km de ligne nouvelle reliant Bordeaux à Dax ne laissait à la commission aucune possibilité d'émettre des avis séparés sur ces deux branches.

34 Un dossier labyrinthe

Quelques jours après sa désignation, la commission d'enquête, baptisée GPSO/LN, s'est mise au travail courant juillet 2014. Il s'agissait dans un premier temps, d'organiser les modalités de son fonctionnement, compte tenu de son effectif relativement important (21 commissaires enquêteurs) et de la dispersion géographique de ses membres (six départements du Sud-ouest). Cette étape s'est déroulée en parfaite coopération avec l'autorité organisatrice : le préfet de région Aquitaine, et ses services.

La commission d'enquête devait prendre connaissance du dossier d'enquête le plus vite possible, pour s'en nourrir afin d'être en mesure d'apporter au public qu'elle allait recevoir dans ses permanences, toutes les informations qui pourraient être utiles à ce dernier, pour formuler ses observations. La digestion de ce dossier de 16 000 pages au format A3 (équivalent de 32 000 A4) n'a pas été aisée. Ce dossier, véritable labyrinthe d'informations de toutes sortes, produit d'années de travail, présentait un projet extraordinairement complexe et appelait à un patient travail d'analyse et de synthèse. La commission s'est ainsi attachée à appréhender les véritables enjeux du projet et parfois même, à en percer les secrets. Elle reconnaît que jusqu'à la fin de son travail, elle a découvert de nouvelles subtilités.

35 Un dialogue de sourds

Très vite, les médias ont permis à la commission de faire la connaissance de plusieurs de ses futurs interlocuteurs : une constellation d'associations, de collectifs, de coordinations ayant déjà à leurs actifs, plusieurs campagnes de contestation du projet GPSO, à l'occasion des débats publics et tout au long de la concertation préalable. C'est dire si la mise à niveau de la commission d'enquête a dû être rapide et approfondie. Elle a été grandement facilitée par le maître d'ouvrage et son équipe, dont la disponibilité et le professionnalisme ont été très appréciés.

Dès le premier jour de l'enquête, les contributions ont afflué, notamment sur le registre électronique : leur qualité, tant dans le fond que dans la forme, est à souligner. La commission se félicite qu'elle ait pu disposer de ce mode de contribution. La gestion des registres « papier », dans les 116 lieux d'enquête, n'a pas toujours été à la hauteur espérée ; ces supports ont été parfois malmenés rendant au final le récolement des observations, difficile. L'envoi de courriers au président de la commission et les consignations sur les registres ont connu en fin d'enquête, un succès remarqué qui

dénotait une forme organisée de mobilisation. Le dépouillement définitif et complet s'est donc prolongé sur plusieurs semaines.

Un commissaire enquêteur s'attend toujours à rencontrer plus d'opposants que de soutiens aux projets présentés en enquête publique. Mais, dans le cas présent, ils ont « déferlé » dans les permanences, plusieurs d'entre eux étaient d'ailleurs porteurs, au moins, du don d'ubiquité. D'une permanence à l'autre, d'un département à l'autre, les membres de la commission se sont félicités de l'accueil reçu dans les lieux d'enquête et de la qualité des échanges. Même si certaines contributions ne portaient pas des arguments précieux, toutes traduisaient le souci de l'intérêt général. Le climat en résultant, a donné, dans ce cas, une bonne image de la démocratie participative.

Consciente de l'importance de la démocratie représentative qui inspire nos institutions, la commission se devait également de consulter les représentants du peuple, notamment ceux dont la collectivité s'était engagée, au moins par la promesse d'un financement des études du projet. Les présidents des conseils régionaux, des conseils généraux, des agglomérations ont accordé, dans la quasi-totalité des cas, un entretien à la commission. Les arguments développés sont souvent restés à un niveau très général, reprenant au mieux, ceux du dossier d'enquête. Ils ont parfois précisé leur position dans une contribution écrite détaillée.

Les membres de la commission d'enquête ont rencontré la quasi-totalité des maires des communes dont le territoire est traversé par le projet de tracé. Les délibérations ou motions des conseils municipaux qui ont ensuite été transmises à la commission, ont le plus souvent fait état d'une opposition au projet.

Pour mettre les contradicteurs et le maître d'ouvrage en situation d'échanger leurs arguments, la commission a présidé cinq réunions dites d'informations et d'échanges, soit une par département. Ces réunions totalement ouvertes au public constituent des moments forts d'une enquête publique et nécessitent une lourde préparation. La commission a souhaité qu'à chaque fois, un opposant mandaté par les associations locales, bénéficie d'un droit de réponse après la présentation initiale du maître d'ouvrage.

La réunion de Pont-du-Casse (47) a été houleuse, des invectives fusant régulièrement. Même si le responsable du projet n'a pas toujours pu développer comme il le souhaitait ses arguments, la réunion s'est déroulée sans incident.

A Saint-Pierre-du-Mont (40), au cours d'un débat intéressant, les opposants ont eu un comportement correct, laissant le porteur de projet s'exprimer et brandissant un carton rouge lorsque les réponses ne les satisfaisaient pas.

A Toulouse (31), comme à Bressols (82), les échanges ont été nourris et se sont déroulés dans la plus grande sérénité.

A Langon (33), au bout de deux heures et demie de débats, le président de la commission a abrégé la réunion, l'échange entre les représentants du maître d'ouvrage et le public étant devenu impossible du fait d'une manifestation bruyante, et vraisemblablement non spontanée, d'une partie de l'assemblée. Quelques propos vifs ont été adressés dans la confusion de la fin de réunion, à l'adresse du porteur du projet et de membres de la commission.

En réalité ces réunions ont permis peu d'échanges entre deux camps figés dans la certitude de leur position. Les opposants contestent le principe même des objectifs de gains de temps et de l'évaluation socio-économique du projet alors que le maître d'ouvrage récite le dossier que tous maîtrisent parfaitement mais avec parfois une lecture différente. Un camp est venu avec ses questions, l'autre avec ses réponses !

36 Des leçons de courage et de sens des responsabilités

Un seul grand élu est venu au cours d'une de ces réunions, défendre sa position favorable au projet. Son intervention devant une salle totalement opposée, a été écoutée et respectée. La commission a salué le courage de cette femme.

Une grande caractéristique de cette enquête est aussi la mobilisation dès son ouverture, essentiellement sur le sujet de l'évaluation socio-économique et de la justification du besoin. Soucieux de ne pas se retrancher dans une position négative, les associations historiques anti-LGV ont milité pour l'aménagement des lignes existantes et l'amélioration du service ferroviaire. La commission d'enquête tient à dire que dans la diversité des hommes et des femmes qui ont porté le plus clairement cette contestation, elle a plus eu affaire à des citoyens responsables qu'à des gardiens de postures.

La contestation sur l'impact environnemental du projet est intervenue en fin d'enquête, comme si elle était ressentie comme secondaire. Il est vrai que nombre de conséquences ne seront précisément évaluées que dans le cadre d'enquêtes ultérieures. Les observations s'y rapportant sont très souvent sans nuances, ne retenant pas la possibilité de réversibilité de certains dommages et niant le travail important fait par le maître d'ouvrage en la matière. Certaines associations de défense de l'environnement s'exonérant de la charge de la preuve, sèment parfois dans le public, des inquiétudes non justifiées.

Enfin, la commission tient à faire part de son admiration pour la qualité technique des études conduites sur ce projet par le maître d'ouvrage et ses équipes ainsi que pour la disponibilité dont ils ont fait preuve pour faciliter sa tâche. S'agissant de la défense du besoin, la commission estime que RFF, devenu SNCF Réseau, s'est souvent chargé avec loyauté d'un fardeau qui n'était pas le sien.

Dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique, la commission sait que des riverains sont sous le coup d'une expropriation ou d'une dégradation de leur cadre de vie. Ils sont venus nombreux, nous faire part de leur résignation, de leur désapprobation, de leur détresse, de leur colère ou de leur révolte. Il ne s'agit pas de faire croire qu'un projet d'une telle envergure peut être mené sans conséquences humaines, parfois lourdes, mais les membres de la commission veulent se souvenir des profondes inquiétudes manifestées lors de ces entretiens émouvants.

4 Conclusions des études par thème

41 Conclusions sur l'économie générale du projet

411 Les gains de temps et les fréquences.

Les gains de temps sont nets sur la branche Bordeaux-Toulouse puisqu'ils permettent de gagner, sur les meilleurs temps, de l'ordre de 1h sur un Paris- Toulouse. Alliés à une augmentation significative des fréquences, le projet est susceptible d'assurer un report modal sensible.

Sur la branche Bordeaux-Dax dont l'itinéraire retenu se trouve sensiblement allongé, un gain de temps, dans le meilleur des cas, de 20 minutes est peu probant.

412 La concurrence des nouveaux modes de déplacement et des nouvelles pratiques professionnelles

Dans le contexte d'une longue crise économique et sociale, le coût des transports a pris le pas sur la vitesse dans les critères de choix. La commission d'enquête estime que l'augmentation des péages contraindra les opérateurs à augmenter le prix du billet.

Simultanément, des modes de transport économiques continuent de se développer notamment par avions low-cost, par covoiturage et par autocars. Dans le même temps, les progrès des moyens de communication offrent des possibilités de télétravail et de visioconférence tendant à réduire la demande de mobilité. Toutefois, l'attractivité et la forte démographie des régions Aquitaine et Midi- Pyrénées peuvent modérer les effets de cette concurrence.

413 Une incidence économique mesurée

Comme le souligne lui-même, le maître d'ouvrage, la seule mise en place de la liaison à grande vitesse, n'enclenche pas automatiquement un développement économique. Ce n'est qu'en étant conjugué à des initiatives locales principalement portées, du moins au début, par les collectivités territoriales, que la LGV assure une amélioration des économies locales. Elles demeurent mesurées mais non négligeables en termes d'emplois supplémentaires.

Ce développement économique n'est toutefois pas réparti sur l'ensemble des secteurs traversés. Les métropoles en seront les principales bénéficiaires. Il convient également de signaler l'activité et les emplois que nécessitera le chantier de réalisation de l'infrastructure, estimés à hauteur de plusieurs milliers d'emplois directs, indirects et induits. Le secteur des BTP trouverait là une forme de soutien. Enfin le secteur du tourisme pourrait profiter de ce supplément de mobilité compétitive.

414 Une offre de capacité pour le fret

La commission relève que l'espérance d'une part modale ferroviaire pour le fret de 25% en 2055, repose sur une offre de capacité et non sur une demande. La commission d'enquête rappelle en outre, qu'elle ne peut préjuger de la réalisation de la phase 2 du GPSO (Dax-Espagne) qui fera l'objet d'une autre enquête publique.

415 Une réduction à terme et modérée des émissions de gaz à effet de serre

La commission retient comme l'autorité environnementale, par prudence, pour le projet mis à l'enquête, l'économie annuelle à 250 000 teCO₂. La construction de l'infrastructure occasionne une émission totale de 2,4 millions de teCO₂. La durée d'amortissement des émissions du chantier oscille autour de 10 ans. La réduction des émissions correspond à moins de 1/1000^{ème} (0,072%) de l'ensemble des émissions nationales.

416 Financement

Les développements du dossier d'enquête exposant les divers acteurs possibles et les modalités de répartition de financement paraissent satisfaire aux exigences du décret du 23 décembre 2013. L'Etat, lui-même très endetté, doit-il financer un tel projet alors qu'il a renoncé à l'écotaxe, une source de financement des infrastructures de transport qui pouvait inciter au report modal vers le fret ferroviaire.

Le financement par les collectivités locales n'est pas garanti alors que leurs moyens financiers sont en forte baisse et que la réorganisation des régions et la suppression de la clause de compétence générale les font entrer dans une phase d'incertitude. Les difficultés de financement de la LGV Tours-Bordeaux par les collectivités locales sont à cet égard édifiantes.

417 Bilan socio-économique du projet

Le porteur de projet, en annonçant un investissement de 8,307 milliards d'€ compensés par des gains de temps monétarisés à 20 €/heure n'est pas convaincant car la commission ne pense pas que l'on gagne des millions d'heures à coup de minutes de trajet.

Si on s'en tient aux indicateurs calculés par le maître d'ouvrage pour l'ensemble des deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la « VAN par euro investi » qui ressort à 0,4, est déjà jugée « limitée » par le CGI.

Les perspectives de trafic sur la branche Bordeaux-Toulouse, bénéficiant d'un fort gain de temps et allant dans le sens d'un possible report modal, confèrent à cette branche une rentabilité socio-économique faiblement positive.

Il n'en est pas de même pour la branche Bordeaux-Dax. Cette branche accuse une VAN (avec COFP) calculée lors de la contre-expertise du CGI, de 0,56 Md€ (Pièce B/Chapitre 4/ p 130/ § 8) lui conférant une absence de rentabilité socio-économique. En outre, c'est sur cette branche que la SNCF a une estimation de fréquentation, très largement au dessous de celle du maître d'ouvrage, qui dégraderait encore plus cet indicateur.

De plus, le rapport Quinet et le CGI recommandent une évolution des méthodes de calcul du bilan socio-économique, dans le sens d'une meilleure adaptation aux réalités. Même la SNCF (direction de la stratégie) lors de l'entretien avec la commission, fait remarquer que la sur-monétarisation positive de la vitesse (effet « boule de neige » sur le calcul de la VAN) conduit à des incohérences : les aménagements ferroviaires du Sud de Bordeaux et ceux du Nord de Toulouse ont un TRI déplorable alors que faire disparaître ces deux entonnoirs ferroviaires paraît bien nécessaire.

Au total, le mode de calcul, un moindre trafic sur Bordeaux-Dax, les incertitudes liées par exemple au taux de croissance ou à l'évolution des tarifs, au regard des transports

émergents et concurrents, donnent de l'insécurité au bilan socio-économique. Si le maître d'ouvrage l'estime toujours positif, la commission d'enquête le qualifie de fragile et confirme qu'elle ne fait pas la même lecture indulgente de la contre-expertise du CGI et du rapport Quinet que le maître d'ouvrage.

42 Conclusions sur les alternatives au projet

421 Une préoccupation omniprésente

Ce thème s'est imposé dans l'enquête compte tenu des très nombreuses questions exprimées par le public sollicitant des explications précises sur la comparaison entre le projet de lignes nouvelles et des solutions alternatives, pour rallier Toulouse et pour rallier Dax en termes de coût, de temps de parcours, de dessertes, de services rendus et de développement économique.

Ainsi, la commission a souhaité approfondir ces aspects s'agissant de l'amélioration des lignes existantes et de l'éventualité de rallier Toulouse via Limoges. La commission estime que les informations contenues dans le dossier et les réponses du maître d'ouvrage à ces questions, ne sont pas entièrement satisfaisantes. Il regrette que dès le départ, la volonté de promouvoir « la grande vitesse » ait empêché un véritable débat « arguments contre arguments » et donné l'impression que la cause était entendue d'avance. La synthèse ci-après résulte des éléments recueillis dans le cadre des échanges avec le maître d'ouvrage et figurant dans le rapport.

422 Des comparaisons de coûts contestables

La commission estime que le maître d'ouvrage n'a pas étudié les solutions alternatives avec suffisamment de précision et de réalisme. Affirmer que l'aménagement des voies existantes pour des vitesses de l'ordre de 200 km/heure serait aussi coûteux que celle de la voie nouvelle est peu crédible. En effet, les coûts d'aménagement d'une ligne nouvelle comporte des postes qui n'existent pas, ou à un degré beaucoup moindre, dans le cas de l'aménagement d'une ligne existante.

La commission estime que dans l'estimation comparative, il n'est pas pertinent d'inclure les coûts de suppression des passages à niveau et des autres aménagements de sécurité (comme la modernisation des aiguillages) car ces mesures de stricte sécurité s'imposeront sur les lignes existantes dans tous les cas de figure.

La commission pense que certains postes de l'estimation de la construction de la ligne nouvelle ont été assez largement sous-évalués par le porteur du projet, notamment en ce qui concerne le poste « terrassements », lourdement grevé par un très fort déficit en matériaux de remblais, nécessitant de nombreuses ouvertures de lieux d'emprunt et des transports sur des distances importantes. A l'inverse, certains postes de l'estimation des solutions alternatives (notamment la ligne existante Bordeaux-Toulouse) ont été surévalués par le porteur du projet, notamment en ce qui concerne les "shunts" dont les coûts kilométriques sont très supérieurs à ceux de la ligne nouvelle. L'estimation comparative de coûts sur Bordeaux-Toulouse n'est finalement pas probante.

La commission prend note que l'aménagement sur place de la section Bordeaux-Dax serait d'un coût plus élevé (2,913 Md€) que celui d'une ligne nouvelle (2,314 Md€) sans en avoir les avantages. Il faudrait cependant tenir compte de l'imputation de la moitié du tronc commun soit 0,650 Md€, ce qui finalement rendrait le coût des deux solutions, équivalent.

423 Les temps de parcours

La commission d'enquête estime que le débat sur les temps de parcours comparés entre les lignes nouvelles et lignes existantes aménagées ne doit pas supplanter celui de l'évaluation des coûts.

La commission prend acte cependant des éléments de gain de temps qui ne lui semblent pas fondamentalement contestables sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Elle émet cependant des réserves sur les calculs de "meilleur temps" ou « de temps moyen » qui ne lui semblent pas pertinents, en raison d'une part, des arrêts intermédiaires indispensables pour assurer la fréquentation de la ligne et les services attendus par les voyageurs, et d'autre part, des contraintes d'exploitation du transporteur.

La commission fait remarquer que le "meilleur temps" pour Paris-Toulouse par Bordeaux en 2017 avec arrêts à Agen et Montauban, soit 4h29, est comparable au temps de la POLT aménagée (4h41) qui comprend des arrêts à Limoges, Brive et Montauban.

La commission prend acte de la reconnaissance du caractère non significatif des différences de temps de parcours entre ligne nouvelle et ligne existante aménagée, pour la section Bordeaux-Dax.

424 Aménagement du territoire et services rendus

Les avantages possibles des solutions alternatives pour l'aménagement des territoires traversés et pour le service rendu aux usagers quotidiens ne semblent pas avoir été suffisamment pris en compte. Il semble que le critère "réduction des temps de parcours" ait été excessivement dominant dans l'appréciation des diverses solutions.

La notion de « service équivalent » serait donc à nuancer en y intégrant la priorité à donner désormais à la desserte quotidienne qui passe nécessairement par la mise en sécurité, l'entretien et la modernisation du réseau existant. Ainsi, la nécessité de construire une ligne nouvelle n'apparaît pas aussi clairement que ne l'affirme le maître d'ouvrage.

L'aménagement de la POLT entre Limoges et Toulouse est un enjeu fondamental, non seulement pour le maintien de la desserte de villes moyennes (Cahors, Gourdon, Souillac, Brive), mais aussi, avec leurs correspondances par car, pour l'irrigation des villes et villages voisins. La commission regrette l'absence d'une étude approfondie, visant à l'aménagement et à la modernisation de la ligne POLT pour en améliorer le service rendu, au-delà du simple maintien de ses performances actuelles. Une estimation de niveau de l'avant-projet sommaire aurait dû être produite préalablement au choix de l'option ligne nouvelle à grande vitesse de préférence à l'aménagement de lignes existantes, qu'il s'agisse de Bordeaux-Toulouse ou de la POLT.

En effet, il est intéressant pour l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées de pouvoir disposer d'un choix entre des itinéraires de temps de parcours très proches (4h30), l'un par Bordeaux, les autres par Limoges ou Orléans (POLT aménagée), avec des prix de billets probablement assez différents.

Enfin, la modernisation de la POLT assurerait la pérennité des dessertes existantes, notamment par les trains de nuit au départ de Paris-Austerlitz.

La commission craint que la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, comme Poitiers-Limoges et Bordeaux-Toulouse ne conduise le gestionnaire du réseau à négliger l'entretien des lignes existantes et, à terme, à supprimer progressivement des services. A l'appui de cette crainte, la commission d'enquête observe des suppressions de services (fréquence des arrêts à Libourne et Angoulême), de dessertes (gare de Moissac) ou de lignes (par exemple, très récemment Montréjeau-Luchon).

La disproportion des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance entre les diverses alternatives semble devoir conduire à des différences dans le prix du billet influant sur la fréquentation. D'un côté, les usagers voyageant pour affaire, seront peu sensibles à un prix élevé pour payer le bénéfice d'une réduction de temps de parcours, mais, pour les liaisons radiales, ils pourront préférer la voie aérienne. D'un autre côté, les usagers se déplaçant à leurs propres frais, sans réductions, pencheront pour des billets moins chers, quitte à accepter des temps parcours un peu supérieurs.

43 Conclusions sur le tracé et le projet technique

431 Le tracé, le profil en long et les ouvrages d'art

Le passage d'une ligne à grande vitesse ne peut satisfaire la population riveraine du tracé directement concernée qu'il s'agisse de propriétés bâties ou d'activités économiques (agriculture, sylviculture, viticulture, industrie, services, etc.).

Le projet a été conçu pour éviter prioritairement les zones d'habitat. Une translation du tracé pour réduire les nuisances (visuelles ou acoustiques) au droit de certaines zones ne serait que plus désastreuse pour d'autres secteurs habités.

La commission a relevé un certain nombre de points posant problème :

Le tracé qui oblique vers le Sud après Saint-Médard-d'Eyrans (33) ne se justifie pas uniquement par la branche vers Dax. Pour la seule liaison Bordeaux-Toulouse, il aurait été nécessaire d'éviter à la fois les enjeux humains (bâties) et viticoles (Sauternes-Barsac). Il en résulte des impacts environnementaux que le maître d'ouvrage s'est attaché à réduire et engagé à compenser.

Le secteur du triangle ferroviaire, au sud de Bordeaux, concentre les oppositions les plus irréductibles avec un tracé jugé inacceptable, compte tenu de la traversée d'une zone fragile au plan environnemental et d'une réelle nuisance visuelle résultant de deux axes relatifs à l'implantation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et d'un troisième axe reliant Dax à la ligne Bordeaux-Toulouse par l'Est

Il semble à la commission qu'il y aurait matière à la poursuite d'une véritable concertation pour ajuster le positionnement précis de ce triangle en vue de réduire l'impact environnemental.

La commission considère que les risques inhérents à la traversée des champs de captage à Bellefond-Rocher en Gironde, mais aussi à Clarens dans le Tarn-et-Garonne ne sont pas levés. Dans ces secteurs, une variante de tracé aurait due, au minimum, être prévue et présentée dans le dossier.

Le croisement de la LGV avec le réseau de transport de gaz (TIGF) dans le Sud-Gironde et le Nord des Landes, impliquant un déplacement de la canalisation, a fait l'objet

d'échanges entre SNCF Réseau et TIGF. Néanmoins, il semble qu'à l'heure actuelle, de nombreux points restent à approfondir : calendrier d'intervention, durée du chantier, coût de déplacement des réseaux. La commission d'enquête souhaite que le maître d'ouvrage informe TIGF dans les meilleurs délais, du tracé retenu.

La commission d'enquête, après analyse des avantages et inconvénients de la contre-proposition d'un tracé H 228 Ter, proposée par la commune de Layrac et l'agglomération d'Agen, est favorable à cette solution.

La commission regrette que le maître d'ouvrage ne se soit pas prononcé sur la contre-proposition H 228 Ter optimisée, présentée par la commune de Moirax et consistant en l'abaissement de la hauteur du tunnel.

La commission relève que sur 67 km des lignes nouvelles, la plateforme de la voie se situe à plus de 4m au dessus du terrain naturel, ce qui génère un impact visuel préjudiciable pour les riverains qui n'ont cessé de le déplorer. Le maître d'ouvrage n'écarte pas l'éventualité de revoir localement, au cas par cas, ces caractéristiques dans l'avant-projet détaillé.

Pour les remblais d'assise de la voie en zone inondable, la commission note que le porteur de projet, approfondira la transparence hydraulique dans le cadre du dossier « loi sur l'eau ».

Pour les ouvrages d'art non courants, jugés trop hauts, la commission souhaite que, sous réserve de contraintes techniques incontournables, le maître d'ouvrage réexamine en concertation avec les acteurs locaux, les caractéristiques de ces ouvrages.

La commission émet également des réserves quant à la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la Garonne au droit de l'abbaye de Belleperche (82), où la suppression d'un appui au milieu de la rivière serait du meilleur effet.

432 La gare nouvelle de Montauban à Bressols

La commission d'enquête estime que le positionnement de la gare est judicieux et que le projet d'aménagement est bon. Elle pense cependant que le financement de l'échangeur autoroutier à proximité de la gare ne relève pas de la présente enquête.

433 La gare nouvelle d'Agen située sur la commune de Brax (47)

Au vu des réponses du maître d'ouvrage, l'implantation à Brax de la gare nouvelle ne trouve sa justification que par le positionnement des bases travaux et de maintenance.

La gare nouvelle de Brax sur la ligne nouvelle contribue à une amélioration de la desserte d'Agen. Les prévisions de fréquences affichées par le maître d'ouvrage font apparaître un chiffre estimé à 20 AR alors que le trafic actuel se situe à environ la moitié.

Les délais de correspondance entre Agen et Brax sont estimés entre 16 minutes (sans rupture de charge) et 21 minutes (avec rupture de charge) et sont de nature à entamer significativement le gain de temps obtenu sur le trajet entre grandes villes.

La commission est donc perplexe sur l'intérêt d'une liaison ferroviaire. Eu égard au coût de l'implantation de cette dernière évaluée à 125 M€ par SNCF Réseau, à son impact sur

le milieu humain et environnemental (18 bâtis impactés, 1 viaduc sur le canal et sur la Garonne), à la fréquentation d'environ 20 voyageurs par navette, la solution de mutualiser avec l'agglomération d'Agen les travaux d'accessibilité routière et de stationnement, comme le souhaite les élus des quatre communes concernées, paraît à la commission, plus pertinente.

La commission prend bonne note que le maître d'ouvrage considère cette liaison gare-gare comme faisant partie du projet ferroviaire global et qu'elle permet la desserte de la base de travaux qui deviendra une base de maintenance.

434 La gare nouvelle de Mont-de-Marsan située à Lucbardez-et-Bargues

Sur la base d'informations (coûts, fréquentation voyageurs, fréquence arrêts) fournies par le maître d'ouvrage, la commission estime que chaque navette ferroviaire entre Mont-de-Marsan et Lucbardez-et-Bargues transportera en moyenne 8 voyageurs, pour un coût de 110 M€, ce qui lui apparaît bien peu pertinent. La commission ajoute que le gain de temps sur le parcours grande vitesse est sérieusement entamé du fait de la rupture de charge, dont on sait qu'elle est mal ressentie par les usagers.

Elle estime compte tenu du rapport coût/avantages que cette liaison ferroviaire devrait être remplacée par un service de bus qui présentera l'avantage supplémentaire de ne pas côtoyer le dépôt de carburant SPD et d'éviter la traversée de la rocade.

435 La halte Sud-Gironde située sur la commune d'Escaudes (33) et le service régional à grande vitesse (SRGV)

La commission relève la faiblesse des arguments avancés pour justifier cette halte régionale à grande vitesse : « *un SRGV jusqu'à San Sebastian* » (hors périmètre de l'enquête), desserte d'un « *vaste territoire à faible densité démographique* » (donc hors pertinence grande vitesse), « *proximité de l'autoroute A 65* ». Elle souligne la faible fréquentation attendue (13 passagers par train s'arrêtant à Escaudes) et le coût à la charge de la région (frais d'exploitation, matériels roulants onéreux ...)

Au total, l'arrivée de la Région Aquitaine dans le transport à grande vitesse est un atout pour la SNCF qui pourra comme elle l'a fait avec l'Etat pour les trains « intercités » (trains d'équilibre du territoire) et les régions (inter-régions) pour les TER, se recentrer totalement sur des dessertes assurant la rentabilité, y compris sur les lignes à grande vitesse. Il s'agit sans doute de la réponse de la SNCF à la Cour des Comptes qui l'encourage à limiter le nombre d'arrêts des TaGV.

Apprécier l'utilité publique de ce projet nécessite donc de bien savoir ce qu'il en coûtera réellement à terme, au contribuable national et régional.

Au final, la halte SRGV d'Escaudes, compte tenu de sa faible fréquentation estimée par le maître d'ouvrage, ne se justifie que :

-si la Région Midi-Pyrénées se trouve contrainte, au nom du service public, de pallier les manques de desserte de la SNCF et donc de rejoindre l'Aquitaine sur le SRGV ;

-si la Région Aquitaine est contrainte de pallier la desserte insuffisante de Mont-de-Marsan et de Dax.

Or, la SNCF interrogée par la commission d'enquête, fait des prévisions de trafic beaucoup plus faibles que le maître d'ouvrage sur Bordeaux-Dax et s'oriente vers le clignotement des gares nouvelles d'Agen et de Montauban sur la branche Bordeaux-Toulouse.

En conclusion, le service offert par la SNCF risque bien de contraindre les collectivités locales à assurer de plus en plus le « service public ».

44 Conclusions sur le cadre de vie

441 Le foncier et le bâti

La commission reconnaît la véritable démarche d'évitement du maximum de bâtis, adoptée par le maître d'ouvrage. Il n'en demeure pas moins que le nombre de propriétés à acquérir (336 immeubles bâtis dont 38 à caractère commercial et 26 sièges d'activité agricole) est important.

La commission ne doute pas que le maître d'ouvrage mette en œuvre les procédures réglementaires relatives à l'indemnisation des biens inclus dans l'emprise du projet. Elle l'invite cependant à se fixer l'objectif de procéder à l'amiable, à toutes ces acquisitions, afin d'améliorer l'acceptabilité sociale du projet.

En outre, la commission juge positive la création d'un fonds d'anticipation foncière de 16,5 M€ permettant les acquisitions de bâtis situés dans les emprises pour des cas d'urgence, la mise en réserve de surfaces agricoles aux fins de compensation, l'anticipation des boisements compensateurs qui seront prescrits au moment des demandes d'autorisation de défrichement. La commission recommande d'élargir les conditions d'éligibilité à ce fonds et d'en augmenter la dotation.

442 Les activités économiques

Les conséquences résultent des délocalisations au niveau du bassin d'emploi local, des déménagements infligés aux travailleurs et employés, les restructurations imposées aux entrepreneurs et commerçants. La commission a noté les conséquences néfastes sur certaines entreprises innovantes et créatrices d'emplois, bloquées pendant de trop nombreuses années dans leur développement et leur extension en attente d'une solution (Ex : Sud-Projet à Labastide-Saint Pierre).

Les délais d'indemnisation prévisibles sont tels qu'ils risquent de dégrader leurs activités, voire d'en engager la pérennité. La commission estime que toutes les conséquences du projet doivent être prises en compte, depuis les charges d'adaptation jusqu'aux coûts des éventuelles relocalisations en passant par les conséquences de destructions d'emplois.

Le projet peut aggraver les risques industriels liés directement ou indirectement aux ICPE dont certaines SEVESO (« AGRIA » pour le stockage de céréales à Laluque (40), « Gruel-Fayer », dépôt de produits agricoles et phytosanitaires, implantée sur la commune d'Estillac ; SPD à Mont-de-Marsan (40)).

La commission d'enquête a pris acte que le porteur de projet s'engageait à respecter les dispositions réglementaires, notamment par la mise en place d'ouvrages de protection, mais elle préfère que soit évitée la proximité d'un moyen de transport en commun avec le dépôt de carburants SPD à Mont-de-Marsan (40).

443 Nuisances sonores

La commission note que la législation actuelle ne répond pas au problème posé par le public à savoir que le bruit moyen calculé sur une journée ne reflète pas le bruit instantané d'un TGV lors de son passage.

Les véritables impacts acoustiques, les effets des vibrations ainsi que les mesures à prendre seront précisés dans une étape ultérieure « post-DUP ».

Pour les biens situés au-delà de l'emprise, les nuisances à supporter sont parfois très sévères et la stricte application de la réglementation apparaît comme des dispositions à minima ! La commission invite le maître d'ouvrage, à étudier avec compréhension, les demandes d'expropriation et les demandes de protections acoustiques qui seront exprimées par les propriétaires qui se trouvent hors emprises ou au-delà des niveaux réglementaires de bruit.

La commission estime que la dépréciation de valeur que peuvent subir les propriétés situées à proximité de l'emprise peut être réduite par l'amélioration de la performance des protections phoniques des bâtis que le maître d'ouvrage doit prendre en compte.

Pour ce sujet particulièrement sensible, la commission d'enquête demande à SNCF Réseau d'associer les riverains aux divers « comités de suivi » à chaque phase des études détaillées.

444 Patrimoine, tourisme et loisirs

Lors de l'élaboration du tracé, les études préliminaires archéologiques et les échanges continus, notamment avec la DRAC, ont permis d'identifier les sites à fort enjeu, à éviter. Le diagnostic, réalisé conformément au code du patrimoine rend le dossier acceptable mais les sociétés archéologiques, devront être associées aux études de détail comme elles le demandent.

Les collectivités considèrent que la prise en compte des sites et monuments historiques est insuffisante et les propriétaires riverains estiment qu'ils n'ont pas été suffisamment associés. La commission d'enquête regrette que le maître d'ouvrage ne réponde pas au souhait des propriétaires de disposer de photomontages visualisant l'ouvrage projeté vu du bâti concerné.

S'agissant des loisirs et en particulier de la chasse, l'impact du projet est fort. En effet, 341 ha de réserves et 16 installations de chasse sont situés dans l'emprise prévisionnelle des lignes nouvelles, sans compter l'impact sur les réserves et les installations avoisinantes.

Il est nécessaire que le maître d'ouvrage renforce sa coordination avec les associations concernées (chasse, pêche, randonnée, découverte de la nature, etc.), afin de permettre à leurs membres, de poursuivre leur activité, de protéger la faune et la flore, et de maintenir l'accès aux sites fréquentés. Elle juge également en la matière, la seule indemnisation financière, inadaptée.

La commission d'enquête pense qu'il est souhaitable d'ajouter au projet des cheminements doux définis en partenariat avec les collectivités.

La commission appelle l'attention du maître d'ouvrage, sur le risque, pendant la phase « chantier », d'une baisse de fréquentation touristique et de loisirs qui devra faire l'objet d'une indemnisation.

445 L'effet de coupure et le paysage

Le projet, du fait de l'effet de coupure du territoire, génère des modifications des habitudes et des modes de déplacement des personnes et modifie profondément le paysage. La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage de vérifier, en concertation avec les acteurs locaux, la pertinence des emplacements et de la nature des rétablissements pour répondre aux préoccupations des différentes catégories d'utilisateurs.

La commission d'enquête observe l'importance du linéaire (67,3 km) à plus de 4 m de haut qui dégrade le paysage sur les tronçons concernés. D'une façon générale, les aménagements proposés sont des plantations d'arbres et des aménagements paysagers pour les remblais ; ces aménagements seront adaptés au type de paysage traversé. La commission d'enquête appelle vivement l'attention sur le traitement architectural du pont sur la Garonne à Castelsarrasin, du viaduc en face du château de Trenquelléon, du pont sur le canal à La-Bastide-Saint-Pierre et la sortie du tunnel côté Pompignan.

45 Conclusions sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture

451 Agriculture

4511 Consommation des terres agricoles

Les terres agricoles consommées par le projet sont pour la plupart des terres à forte qualité agronomique, se situant en zone alluviale de vallée, ou en zone de première terrasse. Le projet contribuera à accroître, de façon irréversible, l'artificialisation des sols agricoles. La commission d'enquête considère cependant que le projet est optimisé afin que la consommation de terres agricoles soit limitée au strict nécessaire, par une démarche d'évitement en amont, la limitation des emprises et des délaissés.

4512 Aménagement foncier, anticipation foncière

Les chambres d'agriculture ont identifié 140 exploitations agricoles pour lesquelles une opération d'aménagement foncier apparaît souhaitable pour réduire les effets du projet (consommation des terres agricoles, déstructuration des exploitations, effet de coupure, pression sur le prix du foncier, importance des délaissés...).

La commission d'enquête considère que le public et les professionnels ont été bien informés sur les sujets de l'aménagement foncier et de l'anticipation foncière.

4513 Réseaux d'irrigation et de drainage

La commission d'enquête considère que les mesures nécessaires pour assurer le rétablissement des réseaux et éviter l'interruption de leur fonctionnement, ont été convenablement prévues. Elle rappelle que le maître d'ouvrage devra veiller à ce que des accumulations d'eau ne se forment pas aux abords de l'infrastructure en période pluvieuse ou lors du retrait des eaux après inondation.

4514 Rétablissement des chemins agricoles et désenclavement des parcelles

La commission d'enquête considère que les mesures nécessaires au maintien ou au rétablissement des cheminements agricoles pendant la phase de travaux et durant la phase d'exploitation sont correctement traitées. Il conviendra d'examiner le risque généré par la cohabitation des engins agricoles et des véhicules routiers.

Le maître d'ouvrage devra également s'assurer, en concertation avec les acteurs locaux, que l'emplacement et la nature des rétablissements, correspondent aux besoins.

4515 Délaissés et restitution des occupations temporaires

La commission d'enquête considère que les engagements pris par le porteur de projet prennent en compte les questionnements du public et assurent la meilleure gestion possible des délaissés et des restitutions de terres. Les opérations d'aménagement foncier devraient contribuer favorablement à la limitation du nombre des délaissés difficilement exploitables.

4516 Indemnisation

L'incertitude du calendrier (enquête parcellaire, date des acquisitions, parcellaire concerné par les acquisitions, éventualité et date d'un aménagement foncier, etc.) , pose un réel problème aux agriculteurs qui veulent investir ou procéder à des aménagements structurels, fonctionnels ou organisationnels. La commission d'enquête constate que cette problématique qui touche de nombreux propriétaires ou exploitants, ne trouve pas de solution satisfaisante.

4517 Impacts propres à certains types d'exploitation

Les risques de pollution des sols des exploitations en production « Bio » ou les contraintes spécifiques des producteurs de semences ou « portes-graines » ne sont pas suffisamment pris en compte. Ils devront être examinés, au cas par cas. Des dispositions devront être prises en concertation avec les acteurs concernés.

452 Conclusions sur la viticulture

4521 Un fort impact

La commission prend acte que le tracé retenu au terme d'une concertation ayant associé les professionnels et les élus des communes concernées est le résultat d'une optimisation recherchant la solution de moindre impact. Elle regrette que dans l'étude d'impact, la viticulture n'ait pas occupé une place à part compte tenu de sa spécificité.

Pourtant, la consommation par le projet, des terres viticoles AOC est lourde (72,3 ha dont 48,6 ha plantés) et touche des terres viticoles à enjeux très forts. Le projet concentre les avis défavorables du MAAF, de la Fédération des Grands Vins de Bordeaux, du Centre International des Vins de Bordeaux, des Syndicats et organismes de défense des vignobles traversés : Pessac-Léognan, Graves-Graves Supérieurs, AOC Buzet, AOC du Brulhois et AOC Fronton.

En outre, comme indiqué dans le dossier d'enquête, un prélèvement même faible sur une parcelle, peut être lourd de conséquences sur l'appellation puisqu'il peut conduire à un déclassement.

4522 Des procédures difficiles à mettre en œuvre

La commission d'enquête estime que les procédures d'aménagement foncier seront difficiles à mettre en œuvre et peu applicables. L'absence de disponibilité foncière ne permet pas de compenser les expropriations AOC viticole. Le porteur de projet devra anticiper une révision des surfaces de plantations auprès de l'INAO.

Pour la restitution des occupations temporaires, la commission recommande de recueillir pour chaque parcelle concernée, l'avis de l'organisme de classement (INAO) afin de s'assurer que les viticulteurs pourront retrouver la spécificité de leur terroir AOC.

Au regard du rétablissement des chemins agricoles et du désenclavement des parcelles, la commission prend acte que le maître d'ouvrage apportera une réponse en concertation avec les acteurs concernés.

4523 Une incertitude dommageable

Dans l'attente depuis plusieurs années, les viticulteurs ont suspendu leurs investissements et le développement de leurs exploitations. Cette longue phase d'incertitude compromet pour certains la transmission ou la vente de leurs domaines. La commission constate qu'aucune réponse satisfaisante ne peut être apportée à cette problématique.

4524 Le cas du Sauternes-Barsac

En vue de confirmer ou d'infirmer la répercussion du projet sur l'appellation Sauternes-Barsac, le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude agro-climatique avec l'aide de bureaux d'études spécialisées en associant les acteurs concernés (SAGE, profession, collectivités, INAO...). La commission observe cependant qu'aucun argumentaire traduisant une quelconque inquiétude n'a été produit par les professionnels lors des concertations ! De plus, la qualité du Sauternes ne semble pas avoir été impactée par la proximité de l'A 65 qui franchit également le Ciron et dont le tracé est plus proche de ce cours d'eau !

453 Conclusions sur la sylviculture

4531 Consommation de terres, compensations, aménagement foncier

Le projet GPSO/LN devrait se traduire par le défrichement de 2870 ha, pour l'essentiel dans le massif des Landes de Gascogne. Le prélèvement ne représente que 0,18% des forêts en Aquitaine et devrait être compensé par des reboisements, en général sur la base d'1,5 fois la surface prélevée.

Cependant la surface des parcelles forestières directement perturbées pourrait induire une perte de production de plus de 700 000 m³, soit près de 10% de la récolte annuelle du massif des Landes de Gascogne. En outre, les compensations seront problématiques du fait de la faible disponibilité de terres reboisables en Aquitaine.

Ensuite, la commission s'interroge sur les possibilités réelles de reconstituer par aménagement foncier (AFAF), les 114 exploitations forestières fortement prélevées, directement amputées ou coupées en deux, en raison de la faible disponibilité foncière forestière.

Enfin, le problème du calendrier (mises en service prévues entre 2024 et 2027) et l'absence de visibilité sur les opérations d'expropriation, perturbent le plan de développement des entreprises sylvicoles sans qu'une solution satisfaisante puisse être trouvée.

4532 Indemnisation

En dehors de l'aménagement foncier, le porteur de projet a prévu tout un ensemble cohérent d'indemnisations principales et accessoires. Les indemnisations prévues prennent en compte l'ensemble des préjudices subis par les sylviculteurs à l'exception du préjudice moral.

La commission demande au porteur de projet d'examiner favorablement les demandes d'acquisitions supplémentaires de petites parcelles isolées et devenant difficilement exploitables si aucune solution n'a pu être trouvée dans le cadre de l'AFAP.

L'indemnisation des allongements des trajets liés à l'activité sylvicole n'étant pas prévue, la commission demande au porteur de projet de réaliser un franchissement au moins tous les 500 m en zone forestière.

La commission souhaite que l'indemnité pour effets de lisière soit également versée aux propriétaires qui, bien que non-expropriés, se retrouvent en lisière, du fait de l'emprise.

4533 Le rétablissement des itinéraires

La commission souhaite la poursuite de la concertation sur le rétablissement des itinéraires, en général, de toutes natures et la prise en compte des demandes de rétablissement direct.

Le rétablissement des pistes et chemins est le point crucial tant pour les exploitants que pour les collectivités locales. Le porteur de projet doit respecter les 20 principes de rétablissement des pistes de DFCI proposés par les professionnels de la forêt.

4534 Les continuités hydrauliques et la préservation de la nappe phréatique

Le rétablissement des continuités hydrauliques et la préservation de la nappe phréatique inquiètent fortement les sylviculteurs qui craignent des conséquences graves pour la croissance des arbres et donc pour la productivité de la forêt passée en un demi-siècle de 4 à 10 m³/ha.

Le rétablissement du réseau hydraulique nécessite un assainissement systématique des pistes de raccordement, par la création de fossés bordiers et la reprise de collecteurs existants. L'écoulement des eaux sous ou au travers de la LGV doit être conservé durant et après les travaux de manière à éviter toute accumulation d'eau excessive contre les lignes.

46 Conclusions sur les milieux naturels

461 Eaux superficielles et souterraines

Le renvoi par le porteur de projet, à des études ultérieures et notamment aux enquêtes « Loi sur l'eau », ne permet pas toujours à la commission, de porter une appréciation circonstanciée sur les impacts du projet, en matière d'eaux superficielles et souterraines.

Ainsi, la connaissance de l'état initial doit être approfondie et il importe que cette démarche soit conduite en étroite concertation avec les organismes en charge et que les échanges soient consignés pour assurer une bonne traçabilité.

Les recensements exhaustifs devront intégrer l'existence et la qualité des sources et puits privés, à l'intérieur et hors de l'emprise, ainsi que leurs usages. Il convient d'envisager les éventuelles indemnisations en cas de coupure ou de pollution.

Le projet traverse des zones particulièrement fragiles et franchit de nombreux cours d'eau. Les fortes inquiétudes sur la préservation du milieu, ne sont pas dissipées. Les conséquences de la réalisation de fondations des piles de ponts et de viaducs sur les eaux souterraines sont mal connues. Elles risquent d'affecter le niveau de la nappe phréatique, d'occasionner des modifications du sens d'écoulement des nappes et de provoquer l'assèchement de puits et de sources.

La réalisation des ouvrages, en phase « chantier », fait planer un risque notamment de pollution, non négligeable. Le traitement des eaux de chantier doit faire l'objet d'une grande attention (stockage intermédiaire avant rejet dans le milieu naturel). Leur dimensionnement ne doit pas perturber le débit résultant d'un accroissement de la pluviométrie, provoquer l'accumulation d'embâcles ou d'alluvions en amont. La surveillance du chantier sera indispensable pour s'assurer des bonnes pratiques des entreprises, l'énonciation de principes devant être complétée par des contrôles inopinés.

La commission souhaite, en outre, que le maître d'ouvrage en collaboration avec les services de l'Etat, analyse le retour d'expérience de la réalisation de l'A 65, s'agissant de la capacité des milieux naturels à dépasser et à surmonter certains des impacts subis.

Le risque inondation apparaît bien pris en compte : la finalisation du PGRI prévue fin 2015 doit fixer les objectifs relatifs à la gestion des risques d'inondation concernant le bassin Adour-Garonne et aux territoires identifiés comme étant à risque important d'inondation tels qu'Agen, ou Montauban-Moissac.

La commission note que le tracé conduisant au franchissement du Ciron est le résultat d'une optimisation des impacts arrêtée au terme d'une concertation qui a associé les professionnels. Les ouvrages de franchissement sont largement dimensionnés pour veiller à la transparence hydraulique et éviter d'impacter le régime des eaux du Ciron. La compensation des zones humides dans le bassin versant du Ciron, sera maintenue à hauteur de 200%.

En revanche certains aspects restent préoccupants.

Le passage de la LGV dans des zones critiques telles que le champ de captage de Bellefond-Rocher (33) est une prise de risque et la commission s'étonne du renvoi à des études ultérieures pour s'assurer des conséquences des vibrations la stabilité de la couche de karsts et par conséquent, sur la pérennité de la ressource. L'approvisionnement partiel de la Métropole Bordelaise et total, des quatre communes regroupées dans l'ARPOCABE est en jeu.

La démonstration de la continuité d'approvisionnement en eau potable de la Métropole Bordelaise pendant les travaux de déviation de l'aqueduc de Budos, n'est pas faite. La validation ou au moins, l'étude d'une solution de substitution aurait dû être conduite.

Sans garantie de la modification de l'arrêté qui permettrait le passage dans la zone de captage AEP de Clarens (47), la commission estime qu'une variante de substitution du tracé aurait dû être présentée dans le dossier.

462 La biodiversité

La commission d'enquête souligne la qualité des investigations ayant conduit à l'état initial et la qualité des inventaires écologiques. Elle relève qu'un travail de concertation a été mené avec des acteurs compétents, notamment avec le syndicat mixte du PNR des Landes de Gascogne.

4621 La planification des travaux

La commission d'enquête s'interroge sur la capacité matérielle du maître d'ouvrage à garantir une planification de travaux calée sur les différentes périodes les moins sensibles pour les espèces protégées. La superposition des périodes révèle que seuls les mois de septembre et octobre ne sont pas en zone rouge et seraient les seules périodes de travaux sans impacts majeurs.

Compte tenu de la durée du chantier (7 ans), des difficultés de planification écologiques pressenties ci-dessus auxquelles il faut ajouter les risques de contraintes météorologiques, organisationnelles voire financières, la commission d'enquête exprime une forte crainte que la priorisation de l'avancement des travaux se fasse aux dépens de l'intérêt environnemental.

4622 La limitation des emprises du projet et les impacts en phase chantier

Au regard de l'ampleur du chantier, du nombre d'ouvrages (notamment viaducs), de la nature des engins, de la multitude et de la diversité des intervenants, la commission doute de la possibilité de garantir la limitation des emprises.

En outre, il n'est jamais fait mention des pertes et destructions directes de la faune et de la flore, dues aux déboisements, débroussaillages et terrassements. La commission d'enquête estime que rien ne permet de garantir la capacité naturelle de reconstitution des espèces.

4623 Les sites Natura 2000

L'étude d'impact relative aux sites Natura 2000, fait état d'incidences du projet, « *de fortes à très fortes* », sur les habitats et espèces étudiés. Après les mesures de réduction et de compensation, le dossier affirme que les incidences résiduelles seront, pour les huit sites Natura 2000 concernés, « *de faibles à négligeables* ». La commission est très réservée sur cette affirmation.

4624 Les continuités écologiques

Les ouvrages visant à assurer la transparence écologique sont disposés tout au long du tracé. L'adaptation de ces ouvrages aux écosystèmes naturels n'est pas démontrée. Du fait de l'ampleur du projet, de son impact continu, et de la traversée d'un grand nombre de réservoirs de biodiversité, la commission pense qu'il n'est pas possible de garantir, le bon rétablissement des axes de déplacements des espèces.

4625 Le parc naturel régional des Landes de Gascogne (PNRLG)

La commission relève les doutes émis par le syndicat mixte du PNRLG, sur la compatibilité du projet avec la nouvelle charte de l'établissement, s'agissant de l'évaluation des incidences résiduelles et de l'efficacité des mesures envisagées.

La commission note qu'une poursuite de la concertation, notamment avec les animateurs Natura 2000 et d'autres référents locaux, aurait pu améliorer la prise en compte des considérations environnementales. Elle appuie la demande du syndicat mixte du PNR, de tenir une place éminente dans tous les échanges à venir, notamment pour le suivi et la mise en œuvre des compensations.

4626 Les mesures compensatoires

A ce stade du projet, il est difficile d'apprécier l'efficacité et la pertinence des dispositifs de compensation. Il revient à l'Etat d'assurer la validation du programme et son suivi.

La commission pense indispensable d'élargir au plus tôt les dispositifs de concertation notamment aux experts des structures de gestion des sites concernés.

Les programmes de compensation définis lors de la procédure « Loi sur l'eau » devront prévoir un dispositif de suivi et d'évaluation des impacts réels et constatés sur le terrain, sur les populations et les habitats en phase « travaux » et en phase « exploitation ».

47 Conclusions sur le chantier

Le chantier constitue un élément critique dans la réalisation d'un tel projet. Il concentre un maximum de craintes de la part des riverains et peut conduire à des effets très lourds sur la nature.

471 La perturbation des activités humaines et les dégradations

La commission a trouvé dans le dossier et dans les réponses du maître d'ouvrage des éléments qui permettent de rassurer les communes et les riverains quant à la prise en compte de leurs préoccupations pendant le chantier.

Par exemple, le maître d'ouvrage s'engage à garantir les accès aux parcelles, les circulations des riverains et les chemins piétonniers pendant la durée des travaux et à dédommager les dégradations accidentelles causées par les entreprises.

Elle note la volonté du maître d'ouvrage de poursuivre la concertation et d'assurer une information de qualité. Il faudra toutefois bien préciser le rôle et la composition des différentes structures mises en place et associer les riverains et les associations.

Ensuite, elle prend acte des modalités de l'état des lieux initial contradictoire qui servira de base à de justes indemnités. Elle recommande toutefois d'avoir recours à un représentant de la commune concernée et pour les cas complexes, à un huissier.

Par ailleurs, la commission estime que les mesures particulières à prendre au droit de toutes les cultures à fort enjeu ou qualifiées de sensibles doivent être renforcées,

notamment pour lutter de façon efficace contre le dépôt de poussières et contre la diffusion de substances dangereuses.

La commission d'enquête prend acte des interruptions possibles d'alimentation en eau mais aussi que des solutions exceptionnelles peuvent être trouvées en cas d'impossibilité d'interrompre cette alimentation. Elle note avec satisfaction que des indemnisations en la matière en cas de préjudice sur l'activité agricole ou sylvicole sont prévues.

472 Les atteintes à la nature

La commission constate également que le maître d'ouvrage a prévu un grand nombre de dispositions permettant d'éviter des effets néfastes sur l'environnement pendant les travaux.

C'est notamment le cas des dispositifs de filtration et des ouvrages temporaires qui seront mis en place pendant le chantier. Elle prend acte également des différents modes de suivi de l'impact sur les eaux pendant le chantier et de la mise en place des différents plans de prévention et de réaction.

La commission d'enquête relève avec satisfaction, que l'emploi des eaux de ruissellement du chantier pour pourvoir à une part importante des besoins en eau pour les terrassements, pourra être mis en œuvre pour le GPSO/LN à l'instar de ce qui s'est pratiqué sur le chantier Tours-Bordeaux.

D'une manière plus générale, craignant une exécution aléatoire des consignes données aux entreprises, la commission recommande au maître d'ouvrage d'organiser des contrôles inopinés et des prélèvements aléatoires sur place qui associeront les différents acteurs concernés, afin de déceler et corriger les mauvaises pratiques de chantier.

Le maître d'ouvrage ne se prononce pas sur la proximité de la nappe phréatique et ses conséquences sur le chantier voire sur le tracé lui-même. Il renvoie à l'enquête publique « Loi sur l'eau » dont le dossier aura été alimenté par les études détaillées.

473 Les matériaux, carrières et gravières nécessaires

La commission est beaucoup plus inquiète sur les conséquences directes et indirectes du besoin en matériaux pour construire l'infrastructure.

Elle regrette que la définition des lieux d'emprunt complémentaires indispensables à la réalisation de l'infrastructure soit renvoyée à la préparation de la phase « travaux ».

D'une part, l'ouverture de nouvelles carrières et gravières est un sujet hautement sensible pour les collectivités locales, les exploitants agricoles et viticoles, les associations de défense de l'environnement et les riverains.

D'autre part, le transport de ces millions de mètres cube de matériaux en provenance de lieux, inconnus de la commission d'enquête, aurait dû entrer dans le bilan carbone du projet.

474 Les entreprises de BTP et les créations d'emploi

La commission a conscience qu'un tel chantier est important pour tout le secteur du BTP, en matière d'emploi et de qualification, mais le fait que le maître d'ouvrage ne

puisse pas donner le nombre de créations annuelles nettes d'emplois tempère fortement les annonces faites.

Les 4000 emplois directs dont 2000 embauches locales (terrassment et génie civil principalement) ne sont pas tous des emplois créés.

Les 4000 emplois indirects par sous-traitance et services, principalement dans les domaines de l'hébergement, de la restauration, du transport et dans la « filière bois » sont peu contestables mais ne sont pas non plus tous des emplois créés.

La commission estime que la présentation dans le dossier, de l'effet du projet sur l'emploi manque de précision.

5 Conclusions de l'analyse bilantielle

La commission a procédé à une analyse bilantielle des avantages et inconvénients du projet dont le détail figure au § IV du rapport. Les résultats de cette analyse sont résumés dans les paragraphes qui suivent.

51 Acceptabilité sociale

L'amélioration indéniable du service ferroviaire est obtenue par un gain de temps important sur la liaison Bordeaux-Toulouse, par un gain de temps appréciable sur Bordeaux-Agen, par une amélioration de la desserte de Mont-de-Marsan, et une liaison sud-sud entre Dax et Toulouse.

La démarche « Eviter, Réduire, Compenser » a permis de limiter les impacts sur les bâtis et le traitement majoritaire d'acquisitions à l'amiable est jugé crédible.

Le nombre de bâtis touchés reste cependant important. Les délais très longs de confirmation de l'expropriation génèrent des situations de vie délicates pour les particuliers et peuvent mettre en péril certaines exploitations et entreprises.

La population estime que l'insertion paysagère de la ligne est convenable. Elle ne s'oppose pas massivement au positionnement des gares nouvelles. En revanche, les raccordements de lignes en saut de mouton, le voisinage du projet avec quelques sites ou monuments remarquables suscitent du mécontentement. En outre, le passage de la LGV à proximité de Layrac (47), l'implantation de la base « travaux » à Sainte-Colombe-en-Bruilhois (47), et surtout le triangle ferroviaire en Sud-Gironde entraînent des tensions réelles et durables qui nécessiteront au minimum, un complément de concertation.

La contestation du besoin de lignes nouvelles, considérant le gain de temps non essentiel et seulement profitable à une part limitée de la population, est vive. Une évolution sociétale est perceptible, s'agissant des modes de transports alternatifs émergents et de l'intérêt de la grande vitesse. Les défenseurs du projet, ont semblé parfois, plus attachés aux retombées en termes d'image qu'à la pertinence économique et opérationnelle.

Les contre-propositions visant à l'aménagement des lignes existantes ont été exprimées avec détermination tout au long de l'enquête. A cet égard, le public a manifesté la frustration de ne pas pouvoir échanger ses arguments sans exclusives, avec le maître d'ouvrage. Ces alternatives ont été portées par quelques associations structurées, maîtrisant parfaitement le dossier.

Une crainte vive a souvent été exprimée : le financement consenti pour les lignes nouvelles se traduira par une dégradation des moyens destinés à l'amélioration des transports régionaux et interrégionaux du quotidien jusqu'à conduire à des fermetures de gares et de lignes. De plus, l'impossibilité pour le maître d'ouvrage de s'engager sur le service (fréquence, arrêts) que le public est en droit d'attendre de cet investissement très lourd l'a plongé dans une profonde incrédulité au point de développer sa méfiance.

Les particuliers sont très largement défavorables au projet, même si la commission relativise le sens de cet indicateur dans la mesure où l'opposant est quasiment toujours majoritaire dans les consultations d'enquête publique. Si les grands élus sont très

généralement favorables au projet, de nombreux conseils municipaux se sont manifestés par une délibération ou une motion s'opposant au projet. Les communes Tarn-et-Garonnaises et Hautes-Garonnaises ont souvent paru résignées, les communes Landaises relativement neutres, les communes Lot-et-Garonnaises plutôt défavorables, les communes Girondines, très défavorables. Les acteurs économiques non implantés sur le tracé et notamment ceux situés dans les deux grandes métropoles se sont montrés particulièrement favorables au projet.

Les opposants sont très déterminés, les soutiens au projet peu nombreux et peu mobilisés. Au total, il apparaît une acceptabilité sociale du projet que la commission qualifie de faible.

52 Intérêt économique du projet

Un tel projet nécessite un nombre d'emplois directs et indirects conséquent pendant la phase « chantier ». Il contribue à développer la qualification de la main d'œuvre et à maintenir l'activité des entreprises de travaux publics et liées au ferroviaire.

Les retombées économiques nationales et régionales sont mitigées. Elles peuvent être très positives dans le quartier des gares des grandes agglomérations. Toutefois, selon le dossier d'enquête et les contributions collectées auprès d'un public averti, l'arrivée de la LGV ne déclenche pas à elle seule un essor économique. Le raccordement peut être au mieux, un catalyseur d'activités économiques. En revanche, le service de la grande vitesse étant consubstantiel à la desserte exclusive des grandes agglomérations, le risque de métropolisation est patent. L'irrigation du territoire présentée comme un argument en faveur du projet risque de se transformer en drainage du territoire et en concentration de l'activité sur les métropoles.

La commission déplore la situation d'acteurs économiques dont les propriétés sont traversées par le tracé (140 exploitations agricoles dont 26 sièges, 114 exploitations forestières, 73 ha de vignes AOC, 38 établissements à caractère commercial). Les délais d'indemnisation seront longs au point de menacer la pérennité de certaines exploitations et entreprises.

La valeur actualisée nette (VAN) qui sert de base à l'évaluation socio-économique du projet est au centre de beaucoup de contestations. La commission ne fait pas la même lecture que le maître d'ouvrage, du rapport de contre-expertise du CGI. Si le CGI adoube la méthode de calcul de rentabilité, et la reconnaît comme « non biaisée » et réglementaire, il assortit ses conclusions de réserves lourdes, même si elles sont exprimées avec délicatesse. Le rapport fait aussi référence au rapport Quinet qui porte un jugement acéré sur la méthode réglementaire, qui favorise de manière récurrente et inadéquate, le paramètre « vitesse » ! Sans grande vitesse, l'évidence d'indicateurs catastrophiques apparaît sur des projets comme AFSB et AFNT. Que dire alors de la perspective d'un tronçon Dax-Espagne, chargé d'un coût d'investissement plus lourd et d'une vitesse plus réduite ! De plus, l'écart d'appréciation constaté en cours d'enquête entre le maître d'ouvrage et SNCF, sur certains paramètres essentiels telle que l'évaluation du trafic « voyageurs » est à souligner. La commission n'est pas convaincue de la rentabilité affichée, et c'est un euphémisme.

L'évaluation du coût du projet et les capacités et modes de financement ont souvent été évoqués lors des réunions publiques organisées par la commission pendant l'enquête publique. Si le coût du projet semble, du point de vue de la commission, en ligne avec le projet Tours-Bordeaux, le financement paraît bien problématique. La source des

collectivités locales semble devoir se tarir si l'on prend acte de la réduction des contributions de l'Etat et de la remise en cause de la clause de compétence générale. Les difficultés connues pour le financement du projet Tours-Bordeaux ne font qu'ajouter à cette perplexité ! Faut-il ajouter l'abandon de l'écotaxe, source qui avait le double avantage de financer et d'inciter au report modal de la route vers le fer.

En définitive, la commission estime que l'intérêt économique du projet au plan régional est modeste, et faible au plan national. Le projet est peu pertinent compte tenu de la hauteur de l'investissement et du service supposé. Il porte en outre les signes annonciateurs d'un « dés-aménagement » du territoire.

53 Impact sur l'environnement

Ce projet, compte tenu du report modal espéré, contribue à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Le temps de retour du bilan carbone après la période de chantier se situera au-delà de 10 ans.

La commission reconnaît que le maître d'ouvrage a déjà conduit un travail très important que certaines associations reconnaissent d'ailleurs au détour d'une fin de phrase. Qu'il s'agisse des inventaires de la faune et de la flore ou de la connaissance fine du terrain, plusieurs Maires ou administrés ont reconnu que ce travail leur avait apporté de nombreuses informations inédites sur leur commune.

La connaissance hydrogéologique des nappes, la protection des eaux superficielles et souterraines, le recensement et la préservation des sources et puits privés, la maîtrise du risque d'inondation, la construction et le dimensionnement des ouvrages de franchissement seront les enjeux essentiels de l'enquête « loi sur l'eau ». La commission estime que l'incertitude sur l'approvisionnement en eau potable de la métropole Bordelaise et de quelques communes girondines, résultant du tracé traversant le champ de captage de Bellefond-Rocher (33), doit être levée dans les meilleurs délais, sans attendre l'enquête publique « loi sur l'eau ».

La commission estime que les impacts sur la biodiversité, après réduction et compensation, seront plus importants que « *faibles à négligeables* ». Compte tenu de l'étalement du chantier, les opérations ne pourront respecter les périodes de fragilité des différentes espèces. Il conviendra donc de veiller particulièrement à prendre les mesures assurant que le seuil de non-reconstitution des espèces protégées ne soit atteint.

La commission souhaite qu'un effort soit fait pour améliorer la connaissance de reconstitution des espèces faunistiques et floristiques à la suite de la réalisation de grandes infrastructures, sur la base de retours d'expériences. La nature peut reprendre ses droits ! L'idée selon laquelle tous les dommages sont irréversibles, parfois agitée par certaines associations de défense de l'environnement s'exonérant de la charge de la preuve, est à modérer.

Une telle infrastructure ne peut pas traverser le pays sans laisser de traces ! Les différentes visites des lieux et celle d'un chantier en cours (LGV Tours-Bordeaux), ont convaincu la commission, de la volonté du maître d'ouvrage de poursuivre au-delà de l'enquête, la démarche de réduction et de compensation des impacts.

Plusieurs interrogations demeurent et le resteront plusieurs mois voire quelques années, jusqu'à la conclusion des procédures ultérieures à venir (loi sur l'eau, défrichement, espèces protégées, etc.). Dans l'étude d'impact, le complément à opérer pour parfaire la

connaissance de l'état initial est reconnu par le maître d'ouvrage mais nécessitera un travail d'une importance, sur un tel linéaire, qu'il est permis de douter de la capacité de la conduire sans faille.

54 Nécessité et utilité du projet

La ligne nouvelle Bordeaux-Dax se justifie essentiellement par sa prolongation vers l'Espagne. L'incertitude forte pesant sur la réalisation et le calendrier de la phase 2 du GPSO a conduit la commission à ne pas considérer les avantages que pouvait procurer la perspective transfrontalière pour venir abonder le projet Bordeaux-Dax. Elle se range à la recommandation du CGI qui appelait à « *une très grande prudence dans l'annonce de la réalisation en 2032 du tronçon Dax-Espagne* ». Au regard de la non-réalisation de la phase 2 du GPSO, la prise de risque représentée par la réalisation de Bordeaux-Dax apparaît à la commission, excessive.

La commission considère par ailleurs, très limité, l'intérêt des liaisons ferroviaires inter-gares entre Brax et Agen d'une part, Mont-de-Marsan (40) et Lucbardez-et-Bargues (40) d'autre part, au regard de la fréquentation attendue de ces lignes, de leur coût, et de leur impact sur le bâti. La réalisation d'infrastructures pour une desserte routière par bus lui paraît plus pertinente.

La halte SRGV présente un intérêt très limité compte tenu du faible nombre d'utilisateurs attendu et de la faible densité démographique du secteur. Un simple PCVE (Point de Changement de Voies avec Evitement) serait moins coûteux !

La commission subodore que l'arrivée de la Région Aquitaine dans le transport à grande vitesse est un atout pour la SNCF qui pourra, comme elle l'a fait avec l'Etat pour les trains « intercités » (trains d'équilibre du territoire) et les régions (inter-régions) pour les TER, se recentrer totalement sur des dessertes assurant la rentabilité de l'entreprise, y compris sur LGV. Il s'agit sans doute de la réponse de la SNCF à la Cour des Comptes qui l'encourage à limiter le nombre d'arrêts des TaGV. Cette perspective de transfert de charges (exploitation et achat de matériels roulants adaptés) vers la collectivité publique n'est en tout cas pas présentée explicitement dans le dossier au contribuable régional.

La commission a identifié les conséquences de la non-réalisation du projet : Mont-de-Marsan reste mal desservi, la « tranchée de Talence » continue de constituer un bouchon ferroviaire, la liaison Sud-Sud ne relie pas Dax à Toulouse. La levée de ces inconvénients importants ne peut justifier la réalisation de lignes nouvelles sur 327kms !

Des institutions et des personnalités éminentes et compétentes de notre pays travaillent ou ont travaillé, sur la problématique de la grande vitesse ferroviaire, celle des trains « intercités » et celle des TER. La commission s'est nourrie de leurs rapports et a observé leur enthousiasme modéré pour la branche Bordeaux-Toulouse et une attitude allant du manque d'intérêt à de l'opposition pour la branche Bordeaux -Dax !

55 Points particuliers ayant retenu l'attention de la commission

L'intérêt de la liaison ferroviaire inter-gares entre Brax (47) et Agen (47) est contestable compte tenu de la fréquentation prévisionnelle, du coût de la liaison et de son impact sur le bâti. La commission considère qu'un aménagement pour le stationnement et l'accès de cette gare nouvelle par voie routière est plus pertinent.

L'intérêt de la liaison ferroviaire inter-gares entre Mont-de-Marsan et Lucbardez-et-Bargues est contestable compte tenu de la fréquentation prévisionnelle, du coût de la liaison et de son impact sur le bâti. Un service de bus serait plus adapté et présenterait l'avantage de d'éviter de côtoyer le site Seveso SPD et de franchir la rocade.

La variante H 228 Ter proposée par la municipalité de Layrac et l'agglomération d'Agen ne figure pas dans le tracé soumis à l'enquête. Elle est accueillie favorablement par la population et sa faisabilité semble acquise. La commission estime que l'acceptation de cette contre-proposition serait de nature à emporter l'acceptabilité sociale du projet dans ce secteur très mobilisé.

La commission note que le maître d'ouvrage reste ouvert à des ajustements lors de la phase de mise au point du projet, lorsque le calage du tracé sera définitif et notamment :

- sur la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la Garonne au droit de l'abbaye de Belleperche (82), où la suppression d'un appui au milieu de la rivière serait du meilleur effet.

- sur la nuisance des riverains du viaduc de la vallée d'Arrats à Saint-Cirice pour lesquels, à tout le moins, une expropriation est recommandée si la demande des intéressés est confirmée.

- sur la demande de la commune de Lacourt-Saint-Pierre visant à ce que l'ouvrage sur le canal du Midi soit traité architecturalement dans le même style que les ouvrages existants.

Le maître d'ouvrage devra impérativement veiller à ce que les ouvrages de franchissement de l'autoroute A 62 ainsi que les voies d'accès soient calibrées pour permettre son élargissement à 2 fois 3 voies.

Pour les biens situés au-delà de l'emprise, la commission prend acte du principe d'examen au cas par cas de situations particulières et invite le maître d'ouvrage à étudier avec compréhension, les demandes d'expropriation et les demandes de protections acoustiques qui seront exprimées par les propriétaires.

La commission pense qu'il faut élargir les conditions d'éligibilité au fonds d'anticipation foncière et augmenter la dotation de ce dernier.

Les mesures de préservation des réserves de pêche et de chasse, des circuits de randonnées doivent être élaborées en concertation avec les fédérations et associations concernées.

La commission note que dans le cadre des études d'avant-projet détaillé, la concertation et les choix des partis architecturaux se poursuivront afin de définir plus précisément le choix définitif des ouvrages, notamment pour le pont sur la Garonne à Castelsarrasin (82), le viaduc en face du château de Trenquelléon (47), le pont sur le canal à La-Bastide-Saint-Pierre (82), la sortie du tunnel côté Pompignan (82).

La commission demande au porteur de projet de prévoir un franchissement au moins tous les kilomètres, en zone forestière et que les indemnités pour effets de lisière soient également versées aux propriétaires qui, bien que non-expropriés, se retrouvent en lisière du fait de l'emprise.

La commission insiste pour que la démonstration de la continuité d’approvisionnement en eau potable de la métropole Bordelaise pendant les travaux de déviation de l’aqueduc de Budos, soit conduite dans les meilleurs délais.

6 Conclusion générale

61 Les aspects positifs du projet

Le gain de temps sur la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, est important, mais cet avantage n'intéresse qu'une population qui privilégie la vitesse plutôt que le prix du billet.

La desserte de Mont-de-Marsan est améliorée et le gain de temps vers Bordeaux est sensible, cependant le nombre d'arrêts sera conditionné par la rentabilité économique calculée par le transporteur.

Le projet crée une liaison Sud-Sud qui améliore réellement la relation Toulouse-Dax et au-delà, mais le trafic prévisionnel est faible.

La liaison sur ligne existante Bordeaux-Facture et au-delà est améliorée. Le trafic TER, TET et fret est moins contraint entre Bordeaux et Dax.

Le projet peut générer des retombées économiques qui favoriseront essentiellement les deux grandes métropoles.

Le chantier nécessite un nombre d'emplois directs et indirects conséquent, contribue à développer la qualification de la main d'œuvre et à maintenir l'activité des entreprises de travaux publics.

Le projet contribue au report modal de la route vers la voie ferrée sous réserve des effets de la concurrence d'autres modes de transport plus économiques pour l'utilisateur (covoiturage, autocars, avions low-cost).

Le bilan carbone est modestement positif avec un temps de retour qui se situera au-delà de 10 ans mais n'intègre pas tous les transferts de matériaux.

Le projet est soutenu par les élus des grandes collectivités, les chambres de commerce et d'industrie et les entreprises non implantées sur le tracé.

62 Les insuffisances et faiblesses du projet mis à l'enquête

621 Certains impacts insuffisamment pris en compte

Le besoin net en matériaux, qui se chiffre à plusieurs millions de mètres-cube, est considérable. Or, la gestion de la ressource, les lieux de prélèvement et de dépôt et les nuisances générées par les transports ne sont pas précisément définis et analysés.

Les compensations, en particulier pour les sylviculteurs et les viticulteurs seront difficiles à trouver. Les risques de déclassement et d'atteinte aux cultures sensibles (appellations, Bio, semences, etc.) sont insuffisamment pris en compte.

Les pertes par destruction directe de la faune et de la flore, dues au chantier et qui pourraient compromettre la capacité ultérieure de reconstitution, ne sont pas analysées.

La coupure que constitue le tracé (lignes, raccordements, triangle ferroviaire) conduit à une perturbation profonde des habitudes de déplacement, de l'exploitation des terres, du

paysage et des continuités écologiques dans des zones agréables où la population est attachée à un certain art de vivre. Cette perturbation n'est pas compensable.

Même si le tracé résulte d'un choix décrit comme concerté, toutes les conséquences de la création d'un triangle ferroviaire en Sud-Gironde, dans un secteur fragile déjà durement touché par d'autres infrastructures, n'ont pas été suffisamment analysées.

622 Un besoin non partagé

L'enquête a connu une forte mobilisation des particuliers mais les différentes composantes de la société étaient également représentées, en particulier les syndicats professionnels, les associations et les collectivités locales. Aucune catégorie, même les entreprises, n'est majoritairement favorable au projet. Les communes rurales sont très opposées dans la partie Nord du tracé, plutôt résignées au Sud. Au regard de l'enjeu, la commission aurait pu s'attendre à une plus forte mobilisation des soutiens au projet. Au final, la commission n'a pas décelé l'expression d'un véritable besoin de lignes à grande vitesse dans le Sud-ouest.

623 Une infrastructure lourde pour un service non garanti

Si le coût du projet, en ligne avec celui de la liaison Tours-Bordeaux, est connu, le service rendu aux usagers sur ces lignes, ne peut être garanti par le maître d'ouvrage et sera défini par la SNCF selon des critères de rentabilité qui lui sont propres.

Le service régional à grande vitesse (SRGV) va conduire à des dépenses lourdes de fonctionnement et d'investissement pour la région Aquitaine. Ensuite, l'intérêt de la halte SRGV Sud-Gironde d'Escaudes (33) n'apparaît pas à la commission. La fréquentation prévisionnelle est très faible et son implantation dans une zone de densité démographique faible n'est pas de nature à présenter un intérêt pour les transports du quotidien. Enfin, le SRGV risque d'entraîner un transfert progressif du service ferroviaire sur LGV, de l'opérateur historique vers la région Aquitaine, pour la desserte des villes moyennes (Mont-de-Marsan, Dax et au-delà) augmentant d'autant les dépenses de l'autorité organisatrice des transports.

624 Une métropolisation au détriment des villes moyennes et des zones rurales

L'objectif affiché et assumé de la grande vitesse est de relier sans arrêts, des grandes métropoles. En conséquence, le développement économique se concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse va assécher partiellement la ligne POLT. La baisse de fréquentation et le déficit d'exploitation qui s'ensuivra aura des conséquences sur la desserte des villes moyennes proches et sur les économies locales.

625 Des alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées

L'exploration par la commission, de l'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse n'aboutit pas à une supériorité incontestable du projet de lignes nouvelles, si on intègre les gains de temps, les coûts et les services rendus. La commission estime que l'évaluation et la prise en compte par le maître d'ouvrage de certains éléments de coût sont contestables (terrassements, réduction des shunts, élimination des passages à niveau).

L'objectif « drapeau » du projet, un gain de temps de 1h sur Bordeaux-Toulouse et d'environ 3 heures sur Paris-Toulouse, ne concerne qu'une minorité des trains sur ce trajet. Le temps moyen de la liaison Paris-Toulouse est contestable, dans la mesure où il s'appuie sur des temps d'arrêts intermédiaires irréalistes.

626 Un financement public incertain

De nombreuses collectivités territoriales ne respectent déjà pas leurs engagements pour le financement de la LGV Tours-Bordeaux. Compte tenu de la réduction de la dotation de l'Etat aux régions, de la remise en cause de la clause de compétence générale, la confiance dans ce type de financement pour le GPSO/LN est largement entamée.

627 Une rentabilité socio-économique insuffisante

La rentabilité socio-économique est insuffisante. La valeur des indicateurs VAN et TRI présentée dans le dossier pour le projet GPSO/LN est à peine positive. La méthode d'évaluation des indicateurs de rentabilité est contestée (CGI, Rapport Quinet, SNCF).

L'augmentation du prix du billet pour financer la vitesse est certaine. En fonction de son niveau, cette augmentation aura des conséquences directes sur la fréquentation, rendant encore plus incertaine la rentabilité socio-économique.

628 Un découpage et un phasage du projet regrettables

La ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse est subordonnée à la réalisation des aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, sinon le service des trains du quotidien autour de ces deux métropoles pâtirait de la priorité donnée aux liaisons grande distance.

La rentabilité socio-économique de la seule liaison Bordeaux-Dax n'est pas assurée. Sa justification par la perspective d'une prolongation vers l'Espagne n'est pas recevable. La rentabilité juste acceptable de l'ensemble du projet « lignes nouvelles » résulte du regroupement de deux branches aux enjeux et objectifs très différents.

7 Avis de la commission chargée de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax

La commission d'enquête a été désignée par décisions n° E014000073/33 du 30 juin 2014 et du 23 octobre 2014, du président du tribunal administratif de Bordeaux.

Cette enquête qui s'est déroulée du 14 Octobre au 8 décembre 2014 inclus, était prescrite par l'arrêté inter-préfectoral, en date du 25 août 2014, du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde.

Vu :

- le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le Code de l'environnement ;
- la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 (dite « Grenelle 2 ») portant engagement national pour l'environnement ;
- le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements ;
- le décret n° 2012-332 du 7 mars 2012 relatif aux instances de suivi de la mise en œuvre de mesures environnementales concernant certaines infrastructures linéaires soumises à étude d'impact ;
- la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (cette directive abroge et remplace la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985) ;
- la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992, dite circulaire Bianco, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures ;
- la circulaire du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales.

Les membres de la commission d'enquête considèrent :

- que le dossier d'enquête était conforme aux dispositions en vigueur et a permis l'information du public ;
- que la publicité par voie de presse, d'affichage et par le biais des communes a permis une large information du public ;
- que l'affichage, tant dans les mairies que tout le long du tracé du projet a été vérifié régulièrement par des huissiers de justice, mandatés par le maître d'ouvrage (les procès-verbaux ont été remis à l'autorité organisatrice et une liste de ces derniers est jointe au rapport) ;
- que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et qu'aucun des incidents relatés dans le rapport n'était de nature à entacher sa régularité ;
- que le public a pu s'exprimer librement au cours des cinquante-six jours d'enquête, rencontrer l'un des membres de la commission d'enquête au cours des 239 permanences organisées, faire connaître ses observations soit sur les registres déposés dans les 116

lieux d'enquête, soit sur le registre électronique, soit par courrier postal, s'informer et échanger avec le porteur de projet au cours de cinq réunions publiques.

Après avoir répertorié, analysé et exploité l'ensemble des observations émises dont l'intégralité est déposée dans les locaux des services de l'Etat ;

Après avoir remis le 13 janvier 2015, au maître d'ouvrage, un procès-verbal de synthèse des observations du public et pris connaissance des précisions apportées dans son mémoire en réponse remis à la commission le 27 janvier 2015 ;

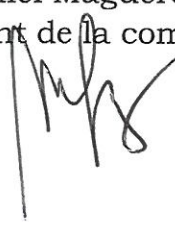
Après avoir établi un rapport détaillé sur le projet, tel qu'il était présenté dans le dossier, sur le déroulement de l'enquête et sur ses appréciations pour chaque thème retenu ;

Après avoir procédé à une analyse bilantielle du projet visant à mesurer l'acceptabilité sociale, l'intérêt économique, l'impact sur l'environnement, la nécessité et l'utilité du projet ;

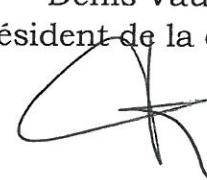
Après avoir débattu des aspects positifs du projet et de ses insuffisances et faiblesses détaillées dans les conclusions ci-dessus (§ 4 à 6) ;

La commission d'enquête publique, à la majorité de ses membres, émet un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Daniel Maguerez
Président de la commission



Denis Vaultier
Vice - Président de la commission



Membres de la commission d'enquête

Alain Tartinville



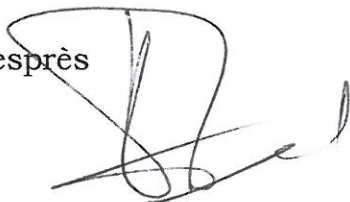
Michel Sablayrolles



Jean Louis Deligny



Daniel Desprès



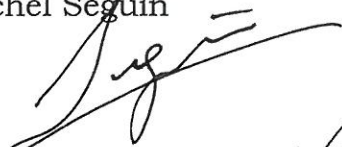
Alain Poumerol



Joseph Ferlando



Michel Seguin



Jean Pierre Gaury

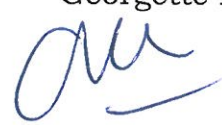


Michel Busquère




Patrick Legrand

Georgette Péjoux



René Gambart



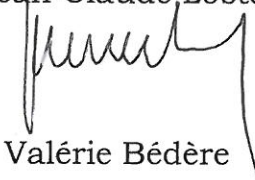
Henri Pons

Serge Gabassi



Myriam de Balorre

Jean Claude Loste



Valérie Bédère



Sylvie Rivière



Pierre Roux

