



Séance Plénière du Lundi 20 octobre 2014

Motion

----- En faveur du Grand Projet du Sud Ouest

35 ans après l'inauguration de la LGV Paris-Lyon, la capitale de l'Aquitaine sera enfin reliée au maillage ferroviaire à grande vitesse en 2017 grâce à la liaison Tours-Bordeaux. Cette première étape de la LGV Sud Europe Atlantique constitue la porte d'entrée tant attendue du grand Sud-Ouest au réseau LGV. Mais comme l'a sans cesse rappelé majoritairement notre assemblée, cela ne doit constituer qu'une étape.

Le 1^{er} septembre 2014, le Premier Ministre a annoncé la tenue des trois enquêtes publiques pour la première phase de réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest :

- sur les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (12km),
- sur les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (19km),
- sur les 327 km des Lignes Nouvelles (327km).

La complémentarité et les nouvelles synergies entre les deux Régions partenaires et solidaires autour du projet, donnent tout son sens à cette nouvelle phase de réalisation de la LGV SEA, prévue dès 2024 entre Bordeaux et Toulouse et au plus tard 2027 entre Bordeaux et Dax via Mont de Marsan, puis à l'horizon 2032 pour la connexion transfrontalière.

Il s'agit de construire et de structurer un nouveau système de transport pour répondre à la demande de mobilité croissante des Aquitains et des habitants du quart Sud-Ouest de la France, dont la population croît plus vite que la moyenne.

Le GPSO est un facteur de développement durable : avec des perspectives avérées de report modal de l'aérien (1,5 millions de passagers) et du routier (6,1 millions de passagers, 10 millions de tonnes de Fret par an) vers le mode ferroviaire, il apporte une réponse efficace à la saturation du réseau routier (plus de 8000 poids lourds au quotidien à Biriadou) en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Le GPSO est complémentaire des lignes existantes : il permet de libérer de la capacité ferroviaire sur les axes existants pour les TER et le fret, et d'offrir une meilleure qualité de desserte. C'est ainsi plus de sécurité et de régularité pour les trains du quotidien sur un territoire vaste où les demandes de mobilité sont croissantes ; car plus de 25 millions de voyageurs annuels sont attendus à terme sur les deux branches du GPSO.

Le GPSO est une révolution dans les temps de transport vers le Sud : par exemple, le trajet Bordeaux-Madrid sera réalisé en 4h30 au lieu de presque 9h aujourd'hui et Bordeaux-Bilbao en 2h15 au lieu de 8h. Le GPSO répond ainsi pleinement aux besoins des usagers par les gains de temps spectaculaires, notamment avec les villes d'Espagne, qu'il autorise entre les métropoles françaises et européennes ainsi qu'aux attentes des acteurs du monde socioéconomique. Les temps d'accès entre métropoles deviennent concurrentiels vis-à-vis de l'aérien.

En révolutionnant les temps de transport, le GPSO participe à l'aménagement et la compétitivité des territoires : 3,1 millions d'habitants seront à moins de 45 minutes d'une gare desservie par TGV.

Le maillage LGV constitue un atout certain pour les territoires. Il se prolongera un jour par l'interconnexion de Toulouse vers la Méditerranée avec la réalisation des sections Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.

Il reliera les 23 millions d'habitants des espaces de cohérence territoriale des aires urbaines métropolitaines du Grand Sud, de part et d'autre des Pyrénées (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Barcelone, Saragosse et Bilbao).

C'est une vision stratégique à plus de 50 ans. 3 Régions françaises et 4 Communautés autonomes espagnoles sont concernées par cette perspective d'aménagement du territoire à l'échelle européenne. Le GPSO est une véritable opportunité de désenclavement des agglomérations de territoires complémentaires. Les pôles urbains du Sud de l'Aquitaine seront ainsi accessibles plus rapidement depuis Bordeaux mais également entre eux, notamment avec la liaison vers Toulouse.

Le GPSO est un investissement qui sert la relance de l'économie : 10 000 emplois directs sont attendus dans un premier temps pour la réalisation de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Cela représente 22 000 emplois dans l'économie en général avec des perspectives de retour à l'emploi pour les personnes en difficulté. L'effet chantier contribuera ainsi à l'économie de l'Aquitaine de manière significative. De plus, les gains de temps de transport favoriseront l'attractivité et la compétitivité des pôles urbains en rapprochant les centres décisionnels des outils de production et de recherche.

Le GPSO est rentable sur le plan socio-économique et crée de la valeur collective : la valeur actualisée nette (VAN) est estimée à ce jour par les équipes du projet à 4,9 Md€ et son taux de rentabilité interne (TRI) à 4,9%, hors coût d'opportunité des fonds publics pour la 1^{ère} phase. La contre-expertise indépendante du Commissariat général à l'investissement a confirmé ces valeurs.

Le GPSO est intégré dans le Réseau Trans-Européen de Transports. C'est une branche essentielle du corridor Atlantique qui relie la péninsule ibérique à l'Europe du Nord, qui permet un financement européen de 1 Md€. Cette liaison fait l'objet d'un accord binational avec l'Espagne qui de son côté a fortement investi dans la réalisation de la liaison transfrontalière (mise en place du 3^{ème} rail attendue en 2018).

Pour ces raisons, et en totale cohérence avec leurs engagements précédents, **Alain Rousset**, président du Conseil Régional d'Aquitaine et les conseillers régionaux réunis en séance plénière ce lundi 20 octobre 2014 souhaitent réaffirmer avec force et fermeté leur soutien au GPSO, projet d'avenir structurant pour le futur de l'Aquitaine et utile pour les Aquitains.

Les élus d'Aquitaine appellent ainsi à la nécessité de réaliser au plus vite ce désenclavement du grand Sud Ouest français et de sa façade atlantique, ainsi qu'au renforcement des échanges historiques, commerciaux et culturels avec la Péninsule Ibérique.



Séance plénière du 20 octobre 2014

Motion du conseil Régional d'Aquitaine

Demande du Conseil Régional d'Aquitaine visant à l'arrêt des négociations sur le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement

Considérant que le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) s'inscrit dans la droite ligne de la Première Résolution Transatlantique signée en 1990 entre les Etats-Unis et l'Europe et visant à "promouvoir les principes de l'économie de marché, rejeter le protectionnisme, Renforcer et ouvrir davantage les économies nationales à un système de commerce multilatéral" en voulant supprimer les barrières douanières non tarifaires ;

Considérant que la politique régionale menée en Aquitaine visant à soutenir l'activité économique, à sauvegarder l'emploi et à préserver l'agriculture s'appuie notamment sur la mise en place de barrière non tarifaire telles que des labels de qualité, ou des aides conditionnelles fonction de critères économiques, sociaux, ou environnementaux ;

Considérant que, depuis la dernière discussion en séance plénière sur ce sujet, 14 Régions françaises, 5 conseils généraux, plus d'une communautés de communes et communes se sont déclarées Territoires hors TAFTA ;

Considérant que, dans le même temps, M. Matthias Fekl Ministre du commerce extérieur a exprimé ses doutes sur cet accord et a notamment souhaiter mettre en terme à sa confidentialité et associer parlementaires et société civile aux réflexions Du comité de suivi pour cet accord de libre -échange ;

Considérant que ce Traité n'est pas une simple question économique mais bien une évolution politique pouvant remettre en question le sens de nos institutions et le cadre de nos politiques territoriales ;

Aussi, nous demandons :

- L'arrêt des négociations sur le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP) du fait de l'absence de contrôle démocratique et de débat public sur les négociations en cours.

- La diffusion publique immédiate de l'ensemble des textes relatifs aux négociations du TTIP
- L'ouverture d'un débat national sur le GMT et plus généralement sur l'ensemble des accords de libre-échange impliquant la pleine participation des collectivités territoriales, des organisations syndicales et associatives, des organisations socioprofessionnelles et des populations.
- L'ouverture d'un débat régional sur les risques de nivellement par le bas des règles sociales, économiques, sanitaires, culturelles et environnementales que représenterait la mise en œuvre des accords de libre-échange approuvés par l'Union européenne.
- En tant qu'assemblée élue, d'agir par tous les moyens possibles pour empêcher la mise en œuvre du TTIP et de soutenir toutes les collectivités locales d'Aquitaine qui s'engageraient dans cet objectif.



Motion sur la réforme des collectivités locales

Les élus du Conseil Régional d'Aquitaine réclament un débat et une concertation sur le projet de réforme des collectivités locales.

Le projet de faire passer le nombre de Régions de 22 à 13, mais aussi de supprimer la majorité des Conseils Généraux et de redessiner la carte de l'intercommunalité modifiera en profondeur le paysage administratif et démocratique français.

L'un des enjeux de cette réforme est de traiter la question de la pertinence et de l'efficacité du mille-feuille administratif de notre pays : Communes, Intercommunalités, Départements, Régions, Etat, Europe. Il est bien entendu nécessaire de définir enfin clairement les compétences et les périmètres de chacun de ces échelons.

La réponse qui est proposée par le Gouvernement n'est pas adaptée. Plusieurs raisons à cela, notamment dans le cadre du redécoupage des Régions :

- la question de la taille et des fusions a été abordée avant la question bien plus importante des compétences et des moyens financiers.
- les périmètres des nouvelles Régions ne reposent sur aucun fondement culturel, géographique ou économique. Le sentiment d'appartenance des habitants à leur nouvelle Région semble essentiel et n'a pas été évalué.
- ni les élus locaux, ni les acteurs socio-économiques ou culturels n'ont été associés aux travaux préparatoires à cette réforme.
- la simple fusion d'administrations déjà existantes ne permettra pas, chacun en convient désormais, de réaliser les économies budgétaires annoncées par le Gouvernement.

Les élus du Conseil Régional d'Aquitaine demandent que la question des compétences et de leur financement soit déterminée en priorité, afin de donner des compétences claires à chaque échelon, de régler la question de la suppression de la compétence générale et de donner à chacun des ressources permettant d'exercer ses compétences.

Par ailleurs il semble déraisonnable de vouloir en même temps redimensionner les intercommunalités, supprimer les Départements et fusionner les Régions.

Cela conduira notre pays à une situation bien trop incertaine et dangereuse pour la mise en œuvre des politiques publiques.

Il est ainsi demandé au Gouvernement de reconsidérer son projet de réforme en le structurant par phases cohérentes, lisibles et réalisables, ainsi que de lancer dans les meilleurs délais une concertation et un débat avec les collectivités locales.



Séance plénière du 20 octobre 2014

Vœu

ASSEMBLEE PLENIERE EXTRAORDINAIRE

Exposé des motifs :

Michel DELPUECH, préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, coordonnateur de l'enquête publique des lignes nouvelles GPSO, a signé **le 25 août dernier**, avec les préfets des quatre autres départements concernés par les lignes nouvelles, l'arrêté relatif à l'ouverture de l'enquête publique pour la réalisation des lignes nouvelles entre Saint-Médard-d'Eyrans (33), Saint-Jory (31) et Dax (40).

Le même jour ont été signés respectivement par le préfet de la Gironde et le préfet de la Haute-Garonne les arrêtés prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT).

Ces trois enquêtes publiques se dérouleront du **14 octobre au 8 décembre 2014**. Le projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax constitue avec les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, les trois opérations de la première phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Le projet de lignes nouvelles consiste en la création de deux lignes ferroviaires nouvelles aptes à la grande vitesse représentant un linéaire de 327 km de section courante entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, possédant un tronçon commun entre Bordeaux et le sud Gironde. Ces lignes nouvelles se raccordent au réseau ferré national au sud de Bordeaux à Saint-Médard d'Eyrans, au nord de Toulouse à Saint-Jory (ligne Bordeaux-Sète), ainsi qu'au nord de Dax à Saint-Vincent-de-Paul (ligne Bordeaux-Hendaye)

Compte tenu de l'importance évidente que ce projet porte pour la structuration de nos territoires, compte tenu du débat citoyen qu'il soulève auprès des aquitains.

Vœu :

Le Conseil Régional d'Aquitaine organisera dans le courant du mois de novembre 2014, comme il l'a fait pour la réforme territoriale, une plénière extraordinaire à fin d'éclairer par un débat constructif et contradictoire la portée financière, environnementale et économique de ce projet

Gérard Boulanger. Patrick du Fau de Lamothe. Patrick Beauvillard. Stéphane Guthinger.



Séance plénière du 20 octobre 2014

Question orale : Abattage d'arbres centenaires à Ste-Livrade

Monsieur le Président,

Les semaines qui ont précédé cette session plénière ont été marquées en Lot et Garonne, à Ste Livrade exactement, par un feuilleton rocambolesque qui ne manque pas d'interroger sur plusieurs points.

La Région Aquitaine a souhaité, et c'est tout à son honneur, construire un bâtiment neuf intégré au lycée Etienne de Restat, pour accueillir dans un lieu enfin digne, les apprentis du CFA hébergés jusqu'alors dans des préfabriqués d'un autre âge.

Le premier problème qui est posé est celui de l'étude, en amont, de cette construction:

- Comment se fait-il que notre région, pourtant dotée récemment d'une agence régionale de la biodiversité, n'ait pas pris en compte l'existence sur ce terrain de plusieurs cèdres centenaires qui se sont donc retrouvés abattus, vendredi 10 octobre, à la tombée de la nuit?
- Comment est-il possible que dans toute la chaîne de décisions qui a conduit à l'abattage des arbres, alors que notre région est dotée d'un guide environnemental de la construction dans les lycées d'Aquitaine, la région ait pu laisser passer un tel projet, alors qu'après m'être rendu sur les lieux, j'ai pu constater qu'il était à la portée de n'importe quel architecte de prévoir un bâtiment respectueux de la sauvegarde d'arbres centenaires et cela dès la phase de planification ?
- Comment se fait-il enfin, Monsieur le Président, que suite à la mobilisation de plusieurs centaines de citoyens et de militants environnementaux, alors qu'était annoncée une concertation pour le mardi 14 octobre et un sursis à exécution pour l'abattage de ces arbres, l'entreprise d'élagage mandatée par la région a tout de même procédé à la mise à terre de ces arbres remarquables ?

Le second problème posé est celui de la légalité de l'abattage de ces cèdres centenaires :

En effet, soit l'entreprise a agi en respectant les consignes que la Région, donneur d'ordre, lui a indiquées *et dans ce cas, pourquoi avoir annoncé une concertation et faire abattre ces arbres, en catimini, avant ladite concertation ?*

Soit l'entreprise a agi en dehors des consignes que la Région lui a données et dans ce cas, quelle suite juridique comptez-vous donner à cet abattage qui devient, de fait, illégal ?



Question orale

Monsieur le président,

Les remous récents provoqués par l'abattage de deux cèdres dans le lycée de Sainte Livrade sur Lot ainsi que la manifestation de violence inacceptable de la part d'un syndicat agricole à cette occasion ne doivent plus se reproduire dans l'avenir. La Région Aquitaine doit en tirer des leçons rapidement.

La rénovation et la modernisation des lycées doivent demeurer une priorité pour la Région, mais il y a une nécessité d'apporter des aménagements aux procédures actuelles de marché public pour le choix des projets de rénovation ou de constructions nouvelles dans ces lycées.

Il existe bien un guide environnemental pour les opérations de rénovation partielle et pour les règles d'éco-conditionnalité des aides pour les travaux dans les lycées qui a été adopté lors de la plénière du 22-10-2012. Ce guide constitue une pièce contractuelle intégrée au dossier de consultation des maîtres d'œuvre dans les appels d'offre. Ce guide concerne principalement la rénovation énergétique des lycées, la gestion des déchets, de l'eau. Il n'y est nullement question de la préservation du patrimoine végétal dans l'enceinte des lycées.

Ce guide devrait donc être manifestement complété et actualisé pour y intégrer des objectifs d'inventaire et de préservation du patrimoine végétal. Les projets des candidats seraient donc jugés par la Commission d'appel d'offres, entre autres, sur leur capacité à préserver ce patrimoine ou à minimiser les effets dommageables sur celui-ci.

Monsieur le Président, quelles dispositions comptez-vous prendre pour éviter dorénavant de telles destructions du patrimoine végétal dans les lycées et êtes-vous favorable à notre demande de réactualisation du guide environnemental des lycées à cette fin ?