

Depuis sa mise en service au début des années 80, le TGV est unanimement reconnu comme un moyen de transport rapide, sûr et confortable, mais aussi comme un vecteur incontestable de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Un projet pour tout le Sud Europe Atlantique

Phase 2
Phase 1



Les régions du nord, de l'est et du sud-est ont pleinement profité de l'effet «grande vitesse». Désormais, on parcourt : Lyon-Paris en 2 heures, Lille-Paris en 1 heure, Marseille-Paris en 3 heures.

Autres avantages pour ces régions : les capitales européennes comme Bruxelles ou Londres,... sont aujourd'hui plus proches, les liaisons entre métropoles régionales sont plus rapides, par exemple, il ne faut qu'une heure pour relier Lyon et Marseille.

Pour sa part, le sud-ouest ne bénéficie pas totalement de l'effet «TGV» ; car, à ce jour, la ligne Atlantique à grande vitesse s'arrête à Tours.

Depuis plusieurs années, toutes les régions de l'Arc Atlantique se sont mobilisées pour qu'elle soit prolongée vers le sud ; le gouvernement français a confirmé l'intérêt de ce projet lors du Comité interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003.

Calendrier prévisionnel (1^{ère} phase : Angoulême-Bordeaux)

Début 2005	Enquête publique
Fin 2006	Déclaration d'utilité publique
2006 - 2007	Etudes détaillées de définition du projet et lancement des appels d'offres
2008	Début des travaux
2013	Mise en service

Deux phases de réalisation

Le projet «LGV Sud Europe Atlantique» consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Tours et Bordeaux pour y faire circuler des TGV à 300 km/h.

Il est prévu de le réaliser en deux phases : d'abord, du nord d'Angoulême à Bordeaux, puis, de Tours au nord d'Angoulême.

A terme, cette liaison a vocation à être prolongée vers la péninsule ibérique pour rejoindre Madrid et Lisbonne ainsi que vers Toulouse et la Méditerranée.

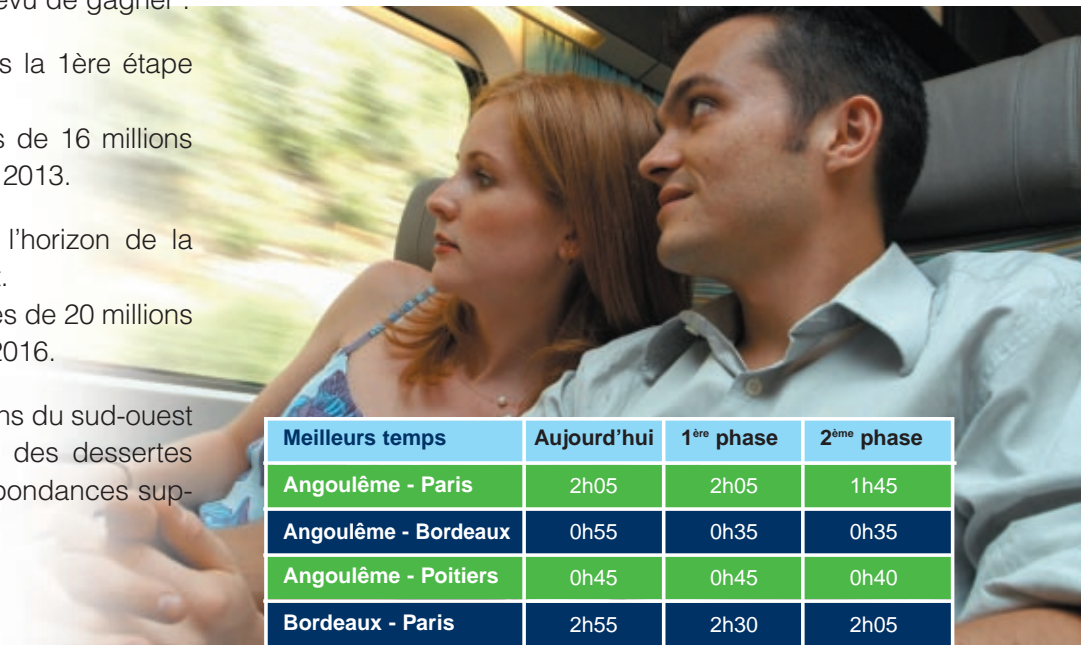
Le premier avantage de ce projet, c'est bien sûr le gain de temps, avec des temps de parcours très sensiblement améliorés tant vers le nord et l'est, que vers le sud.

Du temps gagné pour tous

La réalisation du projet LGV Sud Europe Atlantique permettra de substantiels gains de temps pour des millions de voyageurs. Ainsi, il est prévu de gagner :

- Jusqu'à 25 minutes dès la 1^{ère} étape «Angoulême-Bordeaux» ; cela au bénéfice de près de 16 millions de voyageurs par an dès 2013.
- Jusqu'à 50 minutes à l'horizon de la réalisation totale du projet. Cela concernera alors près de 20 millions de voyageurs par an en 2016.

Toutes les villes des régions du sud-ouest en bénéficieront grâce à des dessertes améliorées et des correspondances supplémentaires.



Meilleurs temps	Aujourd'hui	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase
Angoulême - Paris	2h05	2h05	1h45
Angoulême - Bordeaux	0h55	0h35	0h35
Angoulême - Poitiers	0h45	0h45	0h40
Bordeaux - Paris	2h55	2h30	2h05
Bordeaux - Poitiers	1h40	1h15	1h05

De nouvelles opportunités de développement pour le fret ferroviaire et les trains régionaux

Le projet LGV Sud Europe Atlantique aura aussi un autre avantage. En doublant le nombre de voies, il permettra de libérer des capacités de circulation sur la ligne actuelle qui, dès maintenant, frôle la saturation sur certaines sections.

Ces nouveaux créneaux profiteront aux trains régionaux et aux trains de marchandises. Dans le premier cas, cela permettra d'augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements, en étroite harmonie avec les efforts engagés par les régions.

Concernant le transport de marchandises, cela permettra de limiter la croissance du trafic routier qui devrait doubler d'ici 2020, en offrant sur la ligne actuelle des capacités permettant de tripler les volumes transportés.



Plus de T.E.R., plus de trains de marchandises, c'est aussi moins de camions sur les routes.

Réseau Ferré de France a conçu ce projet dans un esprit de développement durable, en s'efforçant de concilier le progrès économique et social avec le respect de l'environnement et du cadre de vie des hommes.

Un projet respectueux de son environnement



Les avantages du transport ferroviaire pour l'environnement sont bien établis : le TGV ne pollue pas, il ne rejette pas de gaz à effet de serre et il est économe en énergie. Les coûts pour la collectivité (pollution, bruit, incidence climatique, accident...) sont 4,5 fois plus élevés par la route que par le rail tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

Encore faut-il limiter les impacts de proximité sur l'environnement naturel et humain de la voie nouvelle. A tous les stades des études, RFF, maître d'ouvrage, s'est attaché à définir le tracé s'inscrivant le mieux dans les paysages tout en veillant à maintenir la qualité du cadre de vie et les activités humaines.

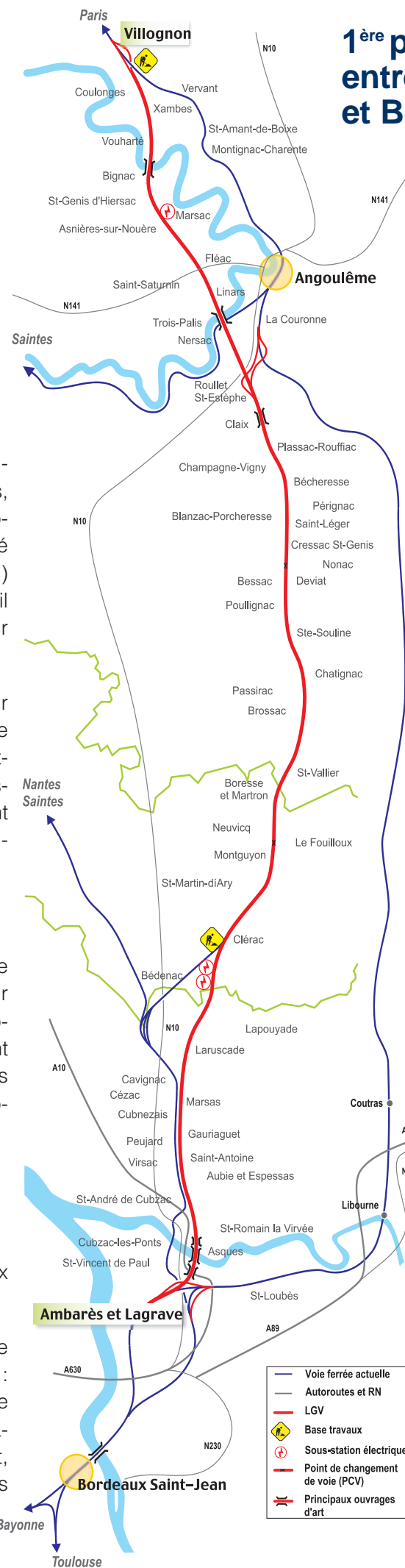
Insertion paysagère

Plusieurs études ont permis non seulement de préciser l'impact paysager mais aussi de définir les mesures qui assureront une insertion harmonieuse de la ligne nouvelle : les ouvrages feront l'objet d'études architecturales, des arbres et des arbustes seront plantés tant dans l'emprise ferroviaire qu'hors emprise, ...

Respect du cadre de vie des riverains

Des simulations ont permis d'identifier les niveaux actuels et potentiels de bruit avec la LGV.

Dans le strict respect de la réglementation sur le bruit, des protections acoustiques sont prévues : merlons de terres, écrans anti-bruit, isolation de façades. Elles seront précisées et détaillées, façade par façade, avant le début des travaux ; et, après la mise en service de la LGV, des mesures vérifieront leur efficacité.



Protection de la faune et de la flore

Des mesures spécifiques sont également prévues pour la protection de la faune et de la flore : 15 passages seront aménagés pour la grande faune, 90 hectares seront acquis pour recréer des milieux propices à la préservation d'espèces protégées, la voie nouvelle sera entièrement clôturée.

Préservation de la ressource en eau

Les puits et les forages seront respectés. Les écoulements des eaux seront maintenus : cette recherche de «transparence hydraulique» vise à ne pas créer de risques supplémentaires en cas d'inondations, notamment dans les zones de franchissement de la Charente et de la Dordogne.



Une emprise foncière de 1500 ha sur près de 120 km.

La réalisation du projet nécessitera l'acquisition de 240 bâtiments dont environ 160 habitations.

Il s'agit de bâtiments situés directement ou à proximité immédiate de l'emprise de la LGV. Les exploitations agricoles, les activités industrielles et commerciales concernées seront indemnisées.

Des contacts préalables ont d'ores et déjà eu lieu avec tous les propriétaires concernés et une enquête parcellaire sera organisée après l'enquête d'utilité publique pour préciser les biens que le maître d'ouvrage (RFF) devra acquérir.

L'objectif reste de trouver des solutions amiables tenant compte de l'intérêt des propriétaires concernés.



Rétablissement des communications

Toutes les voies et les réseaux interrompus par la ligne nouvelle seront rétablis : routes, passages agricoles, circuits de randonnée et même passages pour la faune. A titre d'exemple, le projet soumis à l'enquête publique comporte 103 rétablissements de voies de communication, soit un rétablissement tous les 1,1 kilomètre.

A l'image des phénomènes observés récemment lors de la mise en service de lignes nouvelles, les trains à grande vitesse sont devenus un levier puissant pour l'aménagement du territoire et le développement économique.

L'effet «grande vitesse» :



bon pour l'économie, ...

La mise en service de la ligne à grande vitesse a un impact indéniable sur le dynamisme économique des territoires concernés.

Les entreprises régionales peuvent voir leur compétitivité s'améliorer et leurs marchés s'élargir.

Une meilleure accessibilité jointe à la mobilité des enseignants et des chercheurs permet de développer des partenariats entre universités.

L'existence d'une liaison TGV est un atout majeur dans un dossier d'implantation d'entreprise ou de laboratoire de recherche.

... bon pour l'emploi, ...

Dès sa construction, la ligne à grande vitesse a aussi des retombées positives pour l'emploi ; on estime que le chantier de la LGV pourrait représenter une moyenne de 7 000 emplois par an pendant les cinq années de travaux.

Au-delà de la mise en service de la ligne nouvelle, chacun s'accorde à reconnaître que les retombées économiques sont elles-mêmes génératrices d'emplois pour l'ensemble des régions traversées.



...bon pour le tourisme.

Les évolutions observées dans le secteur du tourisme font apparaître un développement des séjours de courte durée, phénomène lié en partie à «l'effet 35 heures».

A ce titre, le potentiel touristique de Poitou-Charentes et de l'Aquitaine est un point fort, surtout s'il est associé à la facilité et à la rapidité d'accès depuis la région parisienne mais aussi depuis l'Espagne et le Portugal.

Ainsi, de nombreuses offres touristiques nouvelles devraient voir le jour, associant le TGV à leur promotion publicitaire. Le tourisme d'affaires devrait également bénéficier de l'amélioration des dessertes ferroviaires.



Coût et financement

Le coût de la première phase «Angoulême-Bordeaux» est estimé à 1,9 milliard d'euros en valeur janvier 2004.

Ce coût comprend 1,7 milliards d'euros pour la LGV et 200 millions pour des investissements d'accompagnement sur le réseau existant contigu.

Sur 20 ans, cela correspond à 4 euros et demi par voyageur transporté.

Pour le financement, différents types de montages sont actuellement étudiés entre les partenaires du projet : RFF, bien sûr, mais aussi l'Union Européenne, l'Etat français et les collectivités territoriales.

Depuis sa genèse, le projet de LGV Sud Europe Atlantique a fait l'objet d'une concertation très dense avec les élus, les milieux socio-professionnels et associatifs.

10 ans d'information et de concertation



Associant les acteurs du territoire comme le grand public, plusieurs grandes étapes ont jalonné la définition du projet LGV Sud Europe Atlantique :

- un débat public organisé en 1995 et 1996 a défini l'itinéraire et la desserte des gares actuelles de Châtelleraut, Poitiers, Angoulême et Bordeaux.
- puis des études préliminaires, réalisées en 1997 et 1998, ont permis au Ministre des Transports de choisir un fuseau d'étude de 1 000 mètres de large entre Angoulême et Bordeaux,
- enfin, les études dites «d'Avant-Projet Sommaire» ont permis de définir le tracé de la ligne nouvelle pour la première phase.

d'Angoulême à Bordeaux

Engagée en octobre 2001, la concertation sur ce tracé, du nord d'Angoulême à Bordeaux, a d'abord fait l'objet de près de 200 réunions à l'échelon local avec les élus, les acteurs socio-économiques et les associations ainsi que d'une information écrite systématique à l'ensemble des habitants des communes concernées.

Au printemps 2004, les représentants territoriaux de la mission RFF ont reçu individuellement tous ceux qui le souhaitent pour étudier les cas particuliers : plus de 400 rendez-vous ont été assurés dans les permanences tenues en mairie.

A l'automne 2004, dix réunions publiques ont permis de présenter aux habitants des communes riveraines les derniers détails et ajustements du projet avant le lancement de l'enquête publique début 2005.

Contacts :

Mission LGV Sud Europe Atlantique

>> Bordeaux

Le Guyenne
7A terrasse Front du Médoc
33075 BORDEAUX CEDEX
Téléphone : 05 56 93 54 00
Télécopie : 05 56 93 54 26

>> Angoulême

16 rue de la Tourgarnier
16000 ANGOULÊME
Téléphone : 05 45 38 94 53

Octobre 2004



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Réseau Ferré de France
Mission LGV Sud Europe Atlantique
Le Guyenne
7A Terrasse Front du Médoc
33075 BORDEAUX CEDEX

info@lgsudeuropeatlantique.org
www.lgsudeuropeatlantique.org

Conception : FRANCOM R.C. 471 204 207
Crédit photos : SNGFC/Alain Cambon, Laurent Theillet/Journal Sud-Ouest, Jacques Pavlovsky, Carmaculaine, Sectoroute, Les Ateliers Maillon, TDS - Philippe Graud, Comité départemental du tourisme de la Charente P. Bertrand, Rodolphe Escher, Conseil Régional d'Aquitaine / Alain Benoit Desaix



LGV Sud Europe Atlantique

Angoulême - Bordeaux



Tout
savoir
sur
la 1^{ère}
phase



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE