



Contacts :

Mission LGV
Sud Europe
Atlantique

▶ à Bordeaux :
Le Guyenne
7 terrasse Front du Médoc
BP 721
33006 BORDEAUX CEDEX
Téléphone : 05 56 93 54 00
Télécopie : 05 56 93 54 26

▶ à Angoulême :
16 rue de la Tourgarnier
16000 ANGOULEME
Téléphone : 05 45 38 94 53
Télécopie : 05 45 38 94 61

Réseau Ferré de France
Le Guyenne
7 terrasse Front du Médoc
BP 721
33006 BORDEAUX CEDEX
Téléphone 05 56 93 54 00
Télécopie 05 56 93 54 26



FRANCOM P.C. B 921 537 942 PHOTOS : SNCF CAV / B. VIGNAL, M. HENRI, J. DANGELO, E. BERNARD, - Philippe GIRAUD / Terres du Sud - Laurent THELLET - Jacques PAVLOVSKY



Tout savoir sur le projet

Ligne à grande vitesse
Sud Europe
Atlantique



De quoi s'agit-il ?

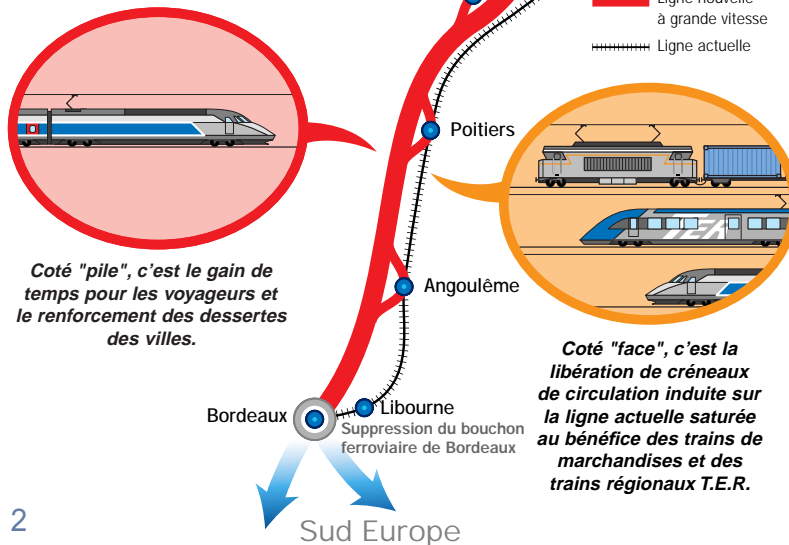
La ligne nouvelle à grande vitesse "Sud Europe Atlantique"

Ce projet, dénommé "LGV Sud Europe Atlantique", consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Tours et Bordeaux pour y faire circuler des TGV à au moins 300 km/h. Entre Tours et Paris, les TGV circulent déjà à 300 km/h.

Cette extension préfigure l'interconnexion à l'ouest des réseaux ferrés français et espagnols.

La première étape de ce projet est la construction d'une section de ligne nouvelle entre le nord d'Angoulême (Villognon) et Bordeaux (Ambarès et Lagrave).

Un projet à 2 faces



Ce qu'il faut savoir

LES ATOUTS DU TRAIN :

Pour les voyageurs, le train est tout à la fois un moyen de transport rapide, sûr et confortable ; pour la collectivité, il permet d'assurer le développement durable du territoire.

- Pour faire 100 km, un voyageur d'un TGV duplex "consomme" l'équivalent d'1,5 litre de pétrole ; dans une voiture, il "consommerait" entre 6 et 15 litres pour parcourir la même distance.
- Le train ne génère aucune pollution atmosphérique locale : les trains électriques assurent 90 % du trafic.
- Le train est peu consommateur d'espace : l'emprise d'une ligne ferroviaire à deux voies représente environ la moitié de celle d'une autoroute.
- Un TGV peut transporter jusqu'à 1 000 voyageurs à 300 km/h
- Un train de marchandises emporte en moyenne le chargement d'une quarantaine de camions.

Les questions que l'on peut se poser

POURQUOI N'AMÉNAGE T-ON PAS LA LIGNE ACTUELLE ?

La ligne actuelle est saturée. Même si on l'aménageait, il ne serait pas possible de trouver les capacités nécessaires pour faire circuler les trains attendus sur cet axe.

Il faudrait donc de toute façon doubler la ligne existante, ce qui serait encore plus délicat dans la mesure où elle traverse des zones fortement urbanisées.

ET LES TGV PENDULAIRES ?

Ils peuvent rouler jusqu'à 220 km/h sur une ligne classique, vitesse d'ores et déjà atteinte par les TGV actuels sur près de la moitié du parcours Tours - Bordeaux. On ne gagnerait donc que 7 ou 8 minutes et il faudrait en outre investir dans de nouveaux matériels et renforcer l'infrastructure. Enfin, et surtout, cela ne réglerait pas le problème majeur de la saturation de la voie existante.

Pourquoi ?

De plus en plus de voyageurs, de plus en plus de marchandises mais... la ligne actuelle est saturée



Le développement des échanges entre le nord et le sud de l'Europe est une évidence. Le nombre important de camions sur la RN10 est d'ores et déjà préoccupant (cf photo ci-dessus).

A l'horizon 2020, 18 000 poids lourds supplémentaires pourraient franchir chaque jour les Pyrénées. Le fret ferroviaire permet de limiter la croissance du trafic routier ; or il reste très peu de créneaux de circulation disponibles sur la ligne actuelle.

La création d'une ligne nouvelle permettra de libérer des créneaux de circulation pour les

trains de marchandises : une soixantaine au moins par jour, soit l'équivalent du chargement de 2 500 poids lourds.

Cette libération de nouveaux créneaux de circulation bénéficiera aussi au transport régional de voyageurs, car de nouveaux services pourront être créés, notamment aux périodes de pointe déjà très chargées actuellement.

Préalablement à la construction de cette ligne nouvelle, d'importants travaux d'aménagement de la ligne existante augmentant sa capacité sont prévus dans les Contrats de Plan Etat-Région.

Ce qu'il faut savoir

■ La sécurité impose de maintenir en permanence une distance suffisante entre deux trains circulant sur la même voie pour éviter qu'un train ne rattrape celui qui précède.

Chaque train circule donc à l'intérieur d'un horaire prévu à l'avance : c'est son créneau de circulation ("son sillon" comme disent les cheminots).

■ Certains trains de marchandises mettent plus de 10 heures pour le trajet Bordeaux-Paris car ils sont arrêtés plusieurs fois sur des voies de garage afin de laisser passer les trains de voyageurs plus rapides sur la voie actuelle.

■ D'ores et déjà, 7 500 poids lourds (en moyenne) empruntent chaque jour l'itinéraire Hendaye – Paris, dont 3 000 traversent la France pour des destinations européennes. Ce trafic croît de 8 % par an.

■ En France, le trafic de transit provenant de la péninsule ibérique se répartit de la façon suivante : 4 % pour le transport ferroviaire, 44 % pour la voie maritime et 52 % pour la route.



La ligne nouvelle à grande vitesse : un atout indispensable pour le développement des régions du sud ouest

Les régions du sud-ouest vont pouvoir bénéficier à leur tour des avantages du TGV : des liaisons plus rapides et plus faciles entre elles comme avec les autres régions européennes. La liaison à grande vitesse Sud

Europe Atlantique jouera un rôle essentiel pour renforcer cet axe trans-européen reliant, par la façade atlantique, les régions du nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique.

Les gains de temps

La première étape "Angoulême-Bordeaux" permettra un gain de temps de l'ordre de 25 minutes.

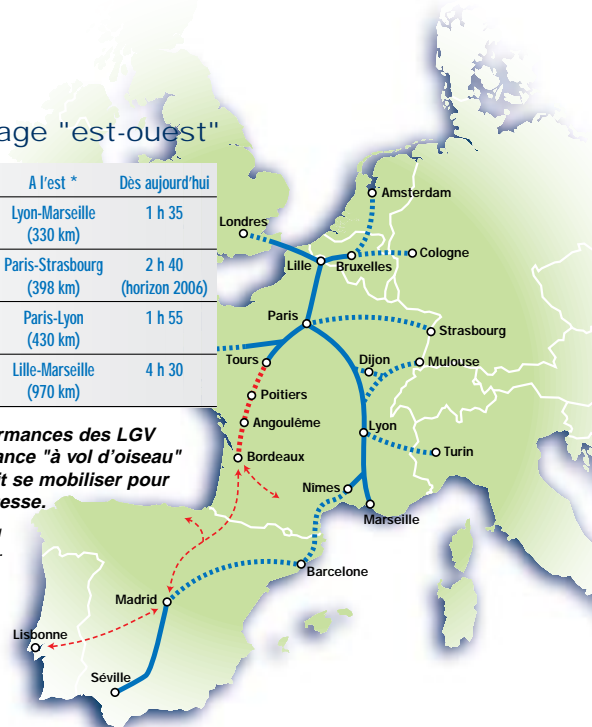
A l'horizon de la mise en service de la totalité de la ligne nouvelle, il atteindra 50 minutes.

Pour un rééquilibrage "est-ouest"

A l'ouest *	Aujourd'hui	Demain	A l'est *	Dès aujourd'hui
Angoulême-Bayonne (345 km)	2 h 30	2 h 05	Lyon-Marseille (330 km)	1 h 35
Poitiers-Dax (395 km)	3 h 00	2 h 30	Paris-Strasbourg (398 km)	2 h 40 (horizon 2006)
Paris-Bordeaux (580 km)	3 h 00	2 h 10	Paris-Lyon (430 km)	1 h 55
Lille-Bayonne (1 100 km)	6 h 50	6 h 00	Lille-Marseille (970 km)	4 h 30

Ce tableau présente les performances des LGV en France. Il montre qu'à distance "à vol d'oiseau" comparable*, le sud-ouest doit se mobiliser pour relever le défi de la grande vitesse.

* la distance indiquée dans le tableau correspond au kilométrage ferroviaire.



Ce qu'il faut savoir

- En 2000, 80 millions de voyageurs ont emprunté le TGV (+ 7 % par rapport à 1999) ; l'axe Sud-Ouest a représenté environ 13 millions de voyageurs.
- 15 % des voyages effectués en TGV sont des déplacements inter-villes (hors Paris) sur la façade atlantique.
- 20 % des voyageurs du TGV associent également un trajet en TER au début et/ou au terme de leur voyage.
- Entre Madrid et Séville, lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse, la part de l'avion est passée de 40 % à 13 %.
- Entre Paris et Bruxelles, depuis la mise en service du Thalys, la part de la voiture a baissé de près de 15 %.



"L'effet Grande Vitesse" : bon pour l'économie, bon pour l'emploi

Un atout pour l'économie



La mise en service d'une ligne nouvelle à grande vitesse a un indéniable impact sur les activités économiques des territoires concernés.

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

Le tertiaire supérieur (études, conseil, assistance) emploie des personnes exigeantes et pressées : elles en profitent largement. Un exemple : depuis la

mise en service du TGV Sud-Est en 1981, les déplacements d'affaires ont augmenté de 52 % dans le sens "Paris-Province" et de 144% dans le sens "Province-Paris"..

Les liaisons TGV représentent incontestablement un argument majeur dans un dossier d'implantation d'entreprise ou de délocalisation de Paris vers la province.

Le tourisme est favorisé, car la ligne à grande vitesse permet le développement des séjours de courte durée, lié notamment à l'effet " 35 heures ".

Ces impacts positifs seront d'ailleurs précisés : dans un premier temps, une enquête va permettre d'en évaluer les effets et de préconiser des mesures d'anticipation et d'accompagnement ; plus tard, un observatoire devrait prolonger cette démarche.

Un impact positif sur l'emploi

L'impact sur l'emploi est double : un impact temporaire, pendant la construction (création ou maintien d'emplois liés aux chantiers) et un impact permanent dû au développement durable de l'activité.



A titre d'exemples :

■ Le chantier de la LGV Méditerranée dans sa globalité a mobilisé 57 000 personnes pour 100 millions d'heures de travail, 11 500 emplois directs ou indirects ont été créés chaque année pendant cinq ans sur Valence, Marseille et Montpellier.

■ Pour la branche Est du TGV Rhin Rhône, dont le coût prévisionnel est de 1,4 milliard d'€ (environ 9 Md F), on estime que l'effectif total travaillant au projet sera d'environ 30 000 personnes par an.

Combien ça coûte ?

Un projet rentable pour tous

Lors des études préliminaires, il est apparu que le projet présentait une très bonne rentabilité pour la collectivité nationale.

En effet, sa réalisation va engendrer des recettes supplémentaires liées à l'augmentation du trafic "voyageurs", même si elles ne suffisent pas à elles seules à financer l'investissement global.



Par ailleurs, le projet représente aussi de nombreux avantages pour la collectivité nationale, car il est indirectement porteur d'économies que l'on sait chiffrer au stade des études socio-économiques.

Pour calculer sa rentabilité, on intègre les estimations correspondant à ses effets "externes" notamment sur le plan de la sécurité et de l'environnement. On prend, par exemple, en compte la diminution de l'insécurité routière et des pertes de temps liées aux encombrements de la circulation automobile et aérienne, la réduction de la pollution atmosphérique et de l'effet de serre..

Lors des études préliminaires, il est apparu que le projet "LGV Sud Europe Atlantique" était l'un des plus rentables pour la collectivité nationale. Cette rentabilité sera affinée au stade de l'Avant-Projet Sommaire en y ajoutant la composante "fret".

Ce qu'il faut savoir

■ En moyenne, une ligne à grande vitesse coûte environ 1 milliard d'€ (environ 6,5 Md F) pour 100 kilomètres de ligne.



■ Le coût de la ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux a été estimé en 1998 à un peu moins de 3 milliards d'€ (environ 20 Md F) pour 343 km.

■ La première étape, du nord d'Angoulême à Bordeaux, est estimée à 1,4 milliard d'€ (environ 9 Md F) pour 126 km.

■ Le coût du projet "LGV Est Européenne" est estimé à 3 milliards d'€ pour 300 km de ligne nouvelle.

■ Ces sommes indicatives représentent le coût des acquisitions foncières, l'ensemble des travaux de génie civil, les raccordements au réseau existant, les équipements ferroviaires (signalisation par exemple) et les mesures de protection environnementales (environ 15 % du projet) mais ne comprennent pas les investissements relevant du transporteur : matériel roulant, installations de maintenance, aménagements éventuels des gares, ...

Où en est-on ?

Objectif : Angoulême-Bordeaux à l'horizon 2010

Bref retour sur le passé...

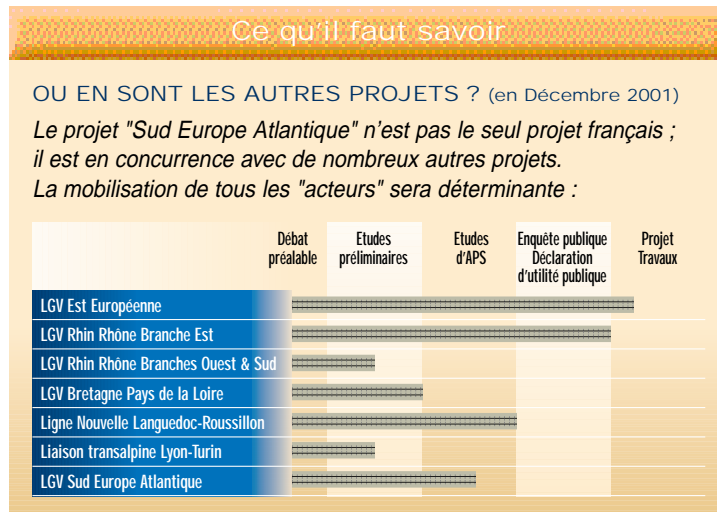
Le débat préalable, organisé de novembre 1995 à mars 1996 avec tous les acteurs politiques, socio- professionnels et associatifs, a confirmé l'opportunité du projet et ses grandes fonctionnalités : passage par la Charente, desserte des gares actuelles de Tours, Châtelleraut, Poitiers, Angoulême et Bordeaux, ...

En 1997 et 1998 ont eu lieu **les études préliminaires**, à l'issue desquelles le ministre chargé des transports a fait le choix du fuseau de 1 000 m dit de

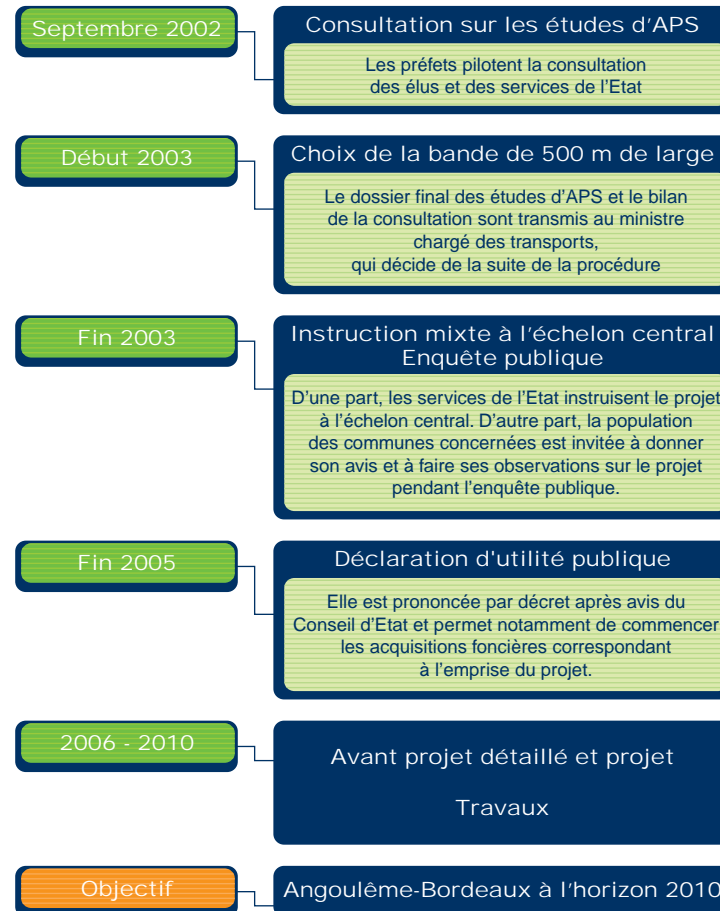
"Brossac". C'était le 29 décembre 1999. Des études préliminaires complémentaires entre Tours et Poitiers ont été soumises à la consultation à l'été 2001.

Les études d'Avant-Projet Sommaire ont été lancées dans le cadre d'une convention signée le 15 décembre 2000 par tous les partenaires du projet.

Septembre 2001 : Les bureaux d'études remettent leurs premiers travaux : le recensement des contraintes et le tracé de référence soumis à la concertation.

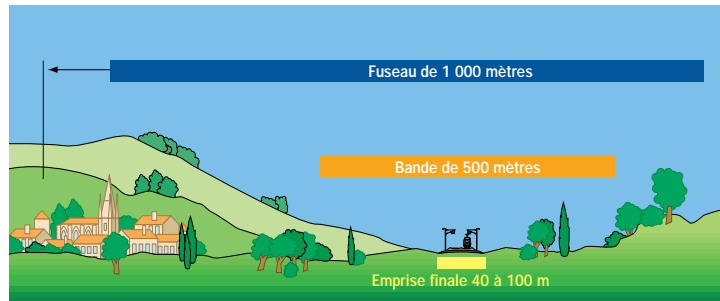


...et projection sur le futur



Les études concernant l'étape "Tours à Angoulême" sont menées dans la continuité afin d'engager la réalisation complète du projet.

Les études d'Avant Projet Sommaire



Il s'agit de concevoir le tracé de référence du projet, autour duquel une bande de 500 mètres sera définie. Il s'inscrit dans le fuseau de 1 km de large qui a été retenu par le ministre à l'issue des études préliminaires. Elle sera soumise à l'enquête publique, après validation de l'avant-projet sommaire.

Cette phase de la procédure, qui concerne dans un premier temps la section comprise entre le nord d'Angoulême (Villognon) et Bordeaux (La Grave d'Ambarés), comprend de nouvelles études pour aboutir à :

- un dossier technique proposant un tracé,
- un dossier d'évaluation environnementale complétant et approfondissant celui qui a été établi lors des études préliminaires,

■ un dossier de cohérence intermodale et ferroviaire, indiquant notamment l'impact prévisible de l'opération sur les autres modes de transport et les mesures prévues pour assurer leur complémentarité,

■ un dossier détaillé d'évaluation socio-économique et financière, qui actualise et précise les évaluations de la phase précédente et notamment les prévisions de trafic et les bilans économiques,

■ un dossier proposant des initiatives en matière de dynamique de développement, dans le cadre de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement.

Ce qu'il faut savoir

LE CALENDRIER DES ETUDES

- 15 décembre 2000 : Signature de la convention de financement
- début 2001 : Contact avec les maires pour information et recueil des contraintes
- février à septembre 2001 : études techniques 1^{ère} phase (état initial environnement, sondages, études géologiques, géotechniques, hydrauliques. etc...)
- octobre 2001 à février 2002
 - études techniques 2^{ème} phase (sondages complémentaires, études fonctionnelles, études socio-économiques...)
 - concertation locale pour affiner le tracé sur la base d'un "tracé de référence" (hypothèse de tracé tenant compte des contraintes techniques et environnementales)
- 2^{ème} semestre 2002 : consultation des services de l'Etat, des élus et des acteurs socio-économiques
- fin 2002 : dossier de synthèse
- 1^{er} trimestre 2003 : dossier définitif pour approbation ministérielle

Les questions que l'on peut se poser

COMBIEN COUTENT LES ETUDES D'AVANT-PROJET SOMMAIRE ? COMMENT SONT-ELLES FINANÇÉES ?

Le coût des études est évalué à un peu moins de 10 millions d'€, soit 60 millions de francs.

Elles sont financées par l'Union Européenne, l'Etat, RFF, la SNCF, les Régions Aquitaine et Poitou Charentes, les Départements de la Gironde et de la Charente ainsi que la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Où va passer la ligne nouvelle ?

Un tracé respectueux de l'environnement

Comment s'élabore un tracé ?



leur sensibilité : très forte, forte, moyenne, faible.

On analyse parallèlement les données représentatives de la vie du territoire : urbanisme, activités, cadre de vie, etc.

On identifie dans un premier temps les difficultés liées à l'environnement humain et naturel et les données techniques (habitat, topographie, géologie,...).

Le tracé est projeté en évitant autant que possible les obstacles identifiés (techniques et environnementaux).

Une analyse des enjeux environnementaux permet ensuite de qualifier les zones en fonction de

Ce projet de référence constitue l'hypothèse de travail pour la concertation.

Les questions que l'on peut se poser

QUI A CHOISI LE FUSEAU DE 1 000 M ET POURQUOI CELUI-LÀ ?

Lors des études préliminaires, 5 fuseaux ont été analysés entre Angoulême et Bordeaux: "Est", "Ouest", "Laruscade", "Brossac" et "Blanzac-Porcheresse".

Le 29 décembre 1999, le ministre a retenu le fuseau "Brossac" qui présentait le moins de difficultés techniques et environnementales à l'issue de la consultation menée sur la section Angoulême-Poitiers auprès des élus et des différentes organisations associatives et socioprofessionnelles représentatives. De plus, il restait cohérent avec les choix retenus entre Poitiers et Angoulême.

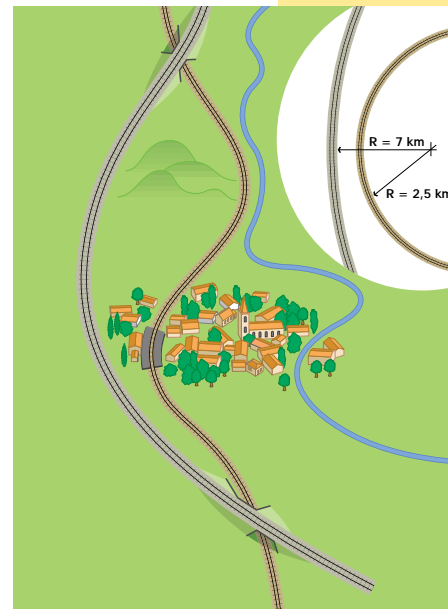
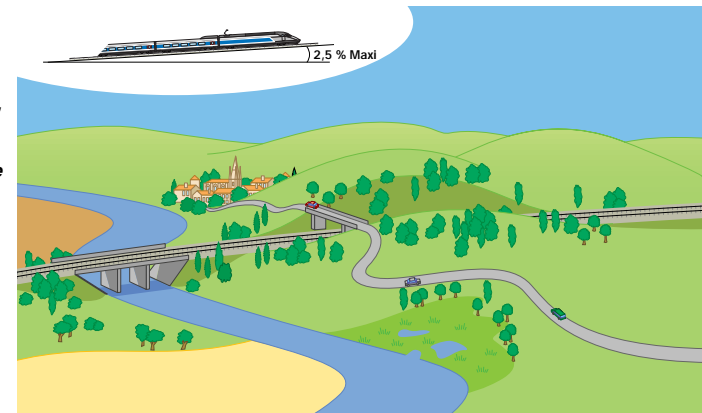
Par ailleurs, des études complémentaires ont été réalisées sur la section Poitiers-Tours. La décision ministérielle correspondante est attendue pour fin 2001.

Les contraintes spécifiques des lignes ferroviaires à grande vitesse

Dans l'intérêt de la sécurité et du confort des voyageurs, un tracé doit respecter des caractéristiques géométriques rigoureuses propres au ferroviaire et à la grande vitesse (350 km/h).

Profil en long :

Pour permettre d'assurer les vitesses envisagées, il faut limiter les pentes à plus de 25 mètres par kilomètre (25 pour mille).



Tracé en plan :

Sur un même plan horizontal, les courbes empruntées par les TGV doivent donc être les plus douces et les plus longues possibles (rayon supérieur à 7 km). Conséquence : tout déplacement latéral de quelques dizaines de mètres se répercute sur 2 à 3 kilomètres de part et d'autre du point concerné et toute modification du tracé sur une commune pourra avoir un impact sur les communes voisines.

La concertation puis la consultation

La recherche du meilleur tracé

D'abord la concertation...

D'octobre 2001 à février 2002, les délégués de Réseau Ferré de France (RFF) vont rencontrer les maires des différentes communes concernées par le fuseau d'études. Il s'agit de construire le meilleur tracé et d'aboutir au consensus le plus large possible.

Ils présentent pour cela une hypothèse de tracé tenant compte des contraintes techniques et

environnementales recensées à ce stade des études (c'est le "tracé de référence").

Ils écoutent leurs observations, répondent à leurs questions sur la logique de construction du tracé et proposent, quand cela est possible, à la réunion suivante, une solution ou une variante respectant les différentes contraintes techniques et environnementales.

... puis la consultation

Le tracé de référence ainsi amélioré fera l'objet d'une consultation formelle organisée par les préfets à l'automne 2002 auprès de tous les élus

et acteurs du territoire ainsi qu'auprès des différents services de l'Etat, des organisations socio-économiques et associatives concernées.

Les questions que l'on peut se poser

LES RIVERAINS SERONT-ILS INFORMÉS AVANT LA FIN DES ÉTUDES ?

Une information des riverains sera organisée pendant la phase de concertation. Cette information s'inscrit dans l'objectif de transparence voulu par le maître d'ouvrage pour la construction du projet.

Par la suite, et lorsque le projet définitif sera élaboré, l'enquête publique ouverte à tous permettra à chacun de donner son avis sur le projet.

Ce qu'il faut savoir

LES MODALITES DE LA CONSULTATION

La nouvelle réglementation (instruction ministérielle du 28 décembre 2000) stipule :

■ *les études d'Avant-Projet Sommaire aboutissent à l'établissement d'un dossier décrit page 14 de ce document.*

■ *sont consultés : les services locaux des administrations et établissements publics, les élus, et notamment les maires des communes concernées par le projet, les acteurs socio-économiques et les associations représentatives d'intérêts concernés par le projet.*

■ *les consultations portent sur l'affinement du tracé, sur les principes de rétablissement des voiries, réseaux et ouvrages hydrauliques, ainsi que sur les principes de réalisation de certains aménagements liés à l'environnement.*

■ *la consultation des élus doit aborder la question de la contribution des collectivités publiques au financement de l'investissement, en prenant en compte, le cas échéant, les possibilités de phasage.*



La protection des riverains concernés

La création d'une ligne nouvelle génère toujours des interrogations parmi le public et des préoccupations parmi les riverains concernés par le projet.

La concertation, et plus tard l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), sont l'occasion de les identifier et d'y répondre.

Dès les études d'Avant-Projet Sommaire, on définit les principes des différents aménagements destinés à minimiser les impacts de la ligne nouvelle.

Ces mesures seront décrites très précisément lors de l'élaboration de l'Avant-Projet Détaillé.

Ce qu'il faut savoir

Notre législation protège aussi bien le patrimoine collectif (paysage, eau, voies de communication et réseaux...) que les intérêts privés (qualité et cadre de vie, propriété foncière, sécurité...). En voici les grands principes :

BRUIT



La réglementation est bien sûr respectée ; elle fixe des niveaux maximum d'impact sonore pour le jour et pour la nuit. Des mesures de bruit sont effectuées dès le début des études. Des simulations permettent de calculer l'impact du projet et de définir si des protections acoustiques sont nécessaires : merlons de terre, écrans anti-bruits et isolation acoustique des façades.

Après réalisation de la ligne, des mesures vérifieront que les objectifs sont atteints

INSERTION DANS LE PAYSAGE



Ce projet a une double ambition : s'intégrer dans le paysage et préserver le cadre de vie tout en favorisant une véritable découverte du patrimoine traversé par les voyageurs.

Le tracé est étudié pour épouser au mieux les formes du relief, tout en minimisant les travaux de terrassement. La largeur de la plate-forme des voies elle-même est très faible : 15 mètres. Des plantations sont faites sur les talus et les abords de la ligne.

RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS



Toutes les voies de communication et les réseaux interrompus par la ligne nouvelle sont rétablis : routes, passages agricoles, circuits de randonnée et même passage pour la faune, ...

ACQUISITIONS FONCIERES ET INDEMNISATIONS



La voie nouvelle a une emprise réduite.

Les acquisitions foncières sont négociées avec les propriétaires concernés dans le cadre d'une réflexion collective associant notamment les chambres d'agriculture. En moyenne, elles se font à l'amiable dans 98 à 99 % des cas et sont souvent l'occasion d'un remembrement associant les SAFER.

EAU



La loi sur l'eau impose une procédure spécifique pour étudier l'impact de la voie nouvelle, et notamment de son talus, sur l'écoulement des eaux.

Les puits des particuliers ainsi que les marais et étangs qui seraient touchés lors de la construction de la ligne feront l'objet d'un réaménagement ou d'une indemnisation.

FAUNE



La ligne à grande vitesse est entièrement clôturée par un grillage. En fonction des études, des passages spécifiques sont aménagés pour la faune en association avec les fédérations de chasseurs. Un observatoire pourra être mis en place, pour vérifier l'efficacité des mesures préconisées.

Qui fait quoi ?

Un projet porté par tous

Le projet "LGV Sud Europe Atlantique" est un projet fédérateur, où chaque intervenant a un rôle bien défini à chaque étape de la procédure :

■ **Le préfet coordonnateur**, préfet de la Région Aquitaine, pilote les procédures de consultation conduites, en liaison avec les préfets des Régions, sous l'autorité des préfets des départements concernés auprès des services de l'Etat et des élus.

■ **Le Comité de pilotage** arrête le programme et les modalités de mise en oeuvre des études,

suit et contrôle leur bon déroulement et leur qualité ainsi que le respect du budget affecté dans le cadre d'une convention signée le 15 décembre 2000.

■ **RFF-Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage** et, à ce titre, chargé de conduire les études.

■ **La SNCF**, maître d'ouvrage de ses installations propres, définit, à ce titre, la desserte voyageurs et l'offre de transport fret. Elle conduit les études correspondantes y compris dans leur dimension économique.

Ce qu'il faut savoir

LE COMITE DE PILOTAGE

Il réunit, sous la présidence de Dominique BECKER, ingénieur général des Ponts et Chaussées :

- le directeur des Transports Terrestres représentant le Ministre en charge des Transports
- les préfets des Régions Aquitaine et Poitou-Charentes,
- les présidents des Conseils régionaux Aquitaine et Poitou-Charentes,
- les présidents des Conseils généraux de la Charente et de la Gironde,
- le président de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- le président de Réseau Ferré de France,
- le président de la SNCF,
- le directeur de la Mission LGV Sud Europe Atlantique

Table des matières

De quoi s'agit-il ?

La ligne nouvelle à grande vitesse
"Sud Europe Atlantique" 2

Pourquoi ?

De plus en plus de voyageurs, de plus en plus de marchandises mais... la ligne actuelle est saturée 4

La ligne nouvelle à grande vitesse :
un atout indispensable pour le développement
des régions du sud ouest 6

"L'effet Grande Vitesse" :
bon pour l'économie, bon pour l'emploi 8

Combien ça coûte ?

Un projet rentable pour tous 10

Où en est-on ?

Objectif : Angoulême-Bordeaux à l'horizon 2010 12

Les études d'Avant Projet Sommaire 14

Où va passer la ligne nouvelle ?

Un tracé respectueux de l'environnement 16

La concertation puis la consultation

La recherche du meilleur tracé 18

La protection des riverains concernés 20

Qui fait quoi ?

Un projet porté par tous 22