

Etudes socio-économiques

LA LETTRE

N°1 - SEPTEMBRE 2002



Meilleurs temps au départ de Paris



Le double bénéfice du projet

50 minutes en moins = 5 millions de voyageurs en plus

Dès la réalisation de la première phase du projet, du nord d'Angoulême à Bordeaux, la croissance du trafic voyageurs est estimée à près de 1 800 000 voyageurs (+ 25 %). La réalisation de la deuxième phase, de Tours à Angoulême, devrait induire à nouveau 3 500 000 voyageurs supplémentaires. Leur principale motivation sera, bien sûr, le gain de temps très significatif réalisé sur les principales dessertes (cf. carte des gains de temps ci-contre). Cette nouvelle clientèle devrait provenir pour moitié du transport aérien, à hauteur de 15 à 20 % de la route ; le tiers restant étant constitué de "nouveaux voyageurs".

L'amélioration de l'offre devrait jouer aussi un rôle significatif. La SNCF prévoit de mettre en service dix liaisons TGV supplémentaires à l'horizon de la première phase. La LGV Sud Europe Atlantique s'affirme donc comme un projet majeur, porteur d'une dynamique aussi importante que la LGV Méditerranée. Le gain de voyageurs attendu sur l'axe (+ 5 millions) représente à lui-seul la totalité du trafic annuel de l'Eurostar !

Doublement du fret ferroviaire sur l'axe

Actuellement, près de 3 millions de tonnes, l'équivalent de 175 000 poids lourds, transitent chaque année sur les routes via Hendaye entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe. Pour l'avenir, l'équation est simple : plus de trains de marchandises = moins de camions.

La croissance du fret ferroviaire est directement liée à la capacité de l'axe, c'est-à-dire à la disponibilité de sillons pour les trains de marchandises sur le "corridor Atlantique".

La ligne nouvelle représente une opportunité majeure : elle devrait permettre de libérer une centaine de sillons sur la ligne actuelle qui montre déjà des signes de saturation. D'ici là, le 12<sup>ème</sup> Contrat de plan Etat-Région a prévu de "faire sauter" en partie le bouchon ferroviaire de Bordeaux. L'articulation de ces deux projets permettra d'atteindre les objectifs nationaux de triplement du tonnage transporté par le rail d'ici 2020, avec une croissance de 40 % du transport combiné.

Le véritable enjeu pour la croissance du fret ferroviaire sur la ligne actuelle reste donc paradoxalement la construction de la ligne nouvelle à grande vitesse... pour les trains de voyageurs.

Le bilan d'une concertation active



À l'issue des études préliminaires, le Ministre chargé des Transports avait retenu en 1999 un fuseau d'une largeur de 1 000 mètres environ à l'intérieur duquel doit s'inscrire le projet "LGV Sud Europe Atlantique".

L'objectif des études d'Avant-Projet Sommaire est de concevoir le tracé de référence du projet, autour duquel une bande de 500 mètres maximum de large sera définie pour recevoir la future emprise de la ligne nouvelle (50 à 70 mètres de large au final). Lors de sa réunion du 12 octobre 2001, le comité de pilotage du projet a validé une première hypothèse de tracé ("le tracé de référence")

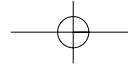
entre le nord d'Angoulême (Villognon) et Bordeaux (Ambarès et La Grave). La concertation a immédiatement été engagée par Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage du projet, propriétaire et gestionnaire depuis 1997 du réseau national des voies ferrées.

Près de 200 réunions en 4 mois

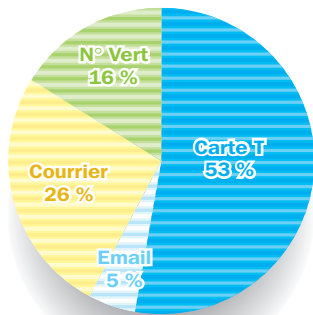
Dans un premier temps, les représentants de RFF ont rencontré les élus locaux, représentants légitimes de leur population. Des réunions ont été organisées tant à l'échelle intercommunale (11 groupements de communes) qu'à

l'échelle communale (60 communes). Parallèlement, les premiers échanges ont eu lieu avec les associations locales et des réunions de travail ont été initiées avec les services de l'Etat. Les sujets les plus souvent abordés dans ces réunions concernaient l'adaptation du tracé de référence, la modification des rétablissements de communication (routes, chemins agricoles et passages pour la faune). D'autres demandes portaient sur les dispositifs de protections acoustiques et d'aménagements paysagers. Si les élus ont eu la primeur, la population n'a pas été tenue à l'écart de la concertation, bien au contraire.





## Tous les habitants ont reçu la carte du tracé dans leur boîte aux lettres



**Types de courriers reçus depuis le 7 janvier 2002**  
La carte T pré-affranchie a été utilisée par plus de la moitié des destinataires du document, qui ont préféré majoritairement la communication écrite

Habituellement, les habitants découvrent le détail des projets au moment de l'enquête publique. RFF a relevé le pari de la plus grande transparence dès la conception du tracé de référence en portant le projet LGV Sud Europe Atlantique à la connaissance de tous.

Ainsi, près de 40 000 documents ont été édités par Réseau Ferré de France et diffusés par la Poste dans chaque boîte aux lettres sur le territoire des 60 communes concernées par le fuseau.

Ce document comportait aussi un certain nombre d'informations pratiques et concrètes pour le riverain, selon sa situation par rapport

au projet : rétablissement des voies de circulation, protections acoustiques, mesures foncières, etc.. Pour que le tracé soit suffisamment précis, ce document a fait l'objet de huit éditions locales avec une carte du tracé de référence à l'échelle 1/25 000°.

## Chaque demande d'information a reçu une réponse écrite

Afin de permettre l'expression la plus large, cet envoi était accompagné d'une carte-réponse pré-affranchie destinée à des demandes d'informations supplémentaires.

Plus de la moitié des questions sont parvenues sur cette carte T ; de façon générale, la communication écrite a été largement préférée.

Une cellule technique d'écoute et de réponse a été organi-

sée par RFF pour répondre aux différentes demandes d'information qui arrivaient non seulement via cette carte-T mais aussi par courrier, par téléphone, par télécopie et par e-mail.

Les questions portaient le plus souvent sur les aspects environnementaux et fonciers ; elles avaient souvent un caractère technique, ce qui est naturel car le document apportait déjà les informations élémentaires sur le projet et sa justification.

Toutes les questions posées ont reçu une réponse écrite : plus de 600 courriers au total.

## 9 demandes de modification sur 10 ont été satisfaites

Près de 200 demandes de modification ou d'adaptation ont été enregistrées et étudiées. 92 % ont été prises en compte, ce qui a eu pour effet d'amender assez largement le tracé de référence.

En Charente, le dialogue avec l'ensemble des acteurs de la concertation a permis d'affiner encore l'insertion paysagère de la nouvelle ligne, notamment dans les sites vallonnés du sud Charente. Des mesures d'accompagnement ont pu être identifiées : rétablissement de communications, protections acoustiques, ...

La dimension inter-communale a permis de trouver des solutions équilibrées pour les grandes problématiques comme les traversées de la Charente et le contournement d'Angoulême mais aussi sur des aspects plus locaux.

En Charente-Maritime, le même esprit a abouti à une véritable vision d'aménagement du territoire sur le long terme, ouvrant des perspectives

économiques tout en maîtrisant les aspects environnementaux : la ligne nouvelle participe au développement durable.

En Gironde, les grandes options étaient déjà esquissées lors du choix du fuseau à l'issue des études préliminaires : jumelage de la ligne nouvelle avec la ligne existante Bordeaux-Nantes au nord du département puis franchissement de la Dordogne et raccordement sur la ligne Bordeaux-Paris à La Grave d'Ambarès.

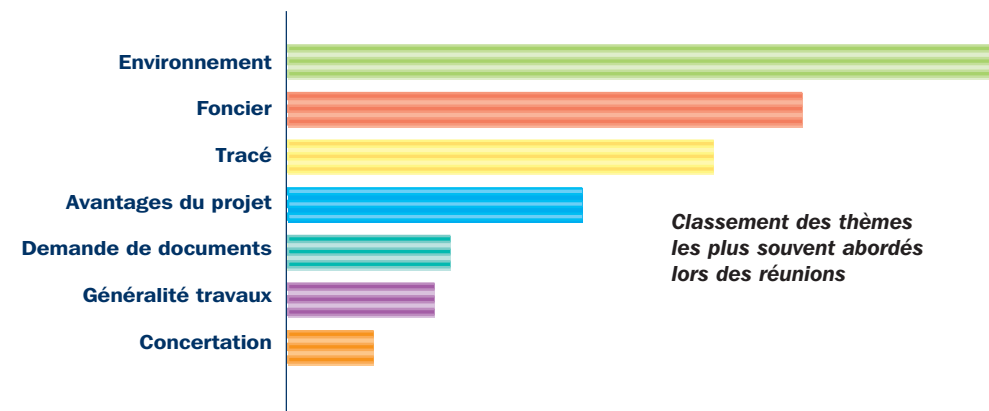
Cela n'a pas gêné la concertation qui a été aussi riche qu'en Charente et en Charente-Maritime. Elle a permis de préciser les mesures d'accompagnement tant au niveau acoustique que les rétablissements de communication.

## A Clèrac (Charente-Maritime), on pense déjà à l'après-LGV

La construction de la ligne nouvelle nécessite l'implantation à mi-parcours d'une "base travaux" qui sera en quelque sorte le centre logistique du chantier.

Dès les premiers contacts, Réseau Ferré de France avait identifié avec la commune la possibilité d'y implanter la "base travaux" et d'envisager sa reconversion en zone d'activités au-delà des deux années de construction de la ligne nouvelle, elles-mêmes porteuses de retombées économiques pour la commune.

La concertation élargie à la "Communauté de Communes de Haute Saintonge" a permis de définir une zone de 18 hectares susceptible d'accueillir la base travaux et d'envisager l'utilisation du faisceau de voies ferrées déjà existant pour acheminer les matériaux pendant les travaux.



**Classement des thèmes les plus souvent abordés lors des réunions**



## Asnières-sur-Nouères (Charente) marque sa préférence pour une variante

Sur la commune d'Asnières-sur-Nouères, le projet de référence présenté à la concertation contenait à l'origine deux options : "Est-Doribeaux" et "Ouest-Doribeaux".

Dès la première réunion intercommunale, un consensus s'est nettement dégagé parmi tous les élus en faveur de la variante Est. Elle présentait l'avantage majeur d'éviter d'isoler le hameau de Doribeaux du centre bourg de la commune sans pour autant apporter d'autres inconvénients pour les communes voisines.

La préférence marquée par les élus dès le début de la concertation a permis de se concentrer ensuite à l'échelle de chaque commune sur les mesures d'accompagnement et notamment les rétablissements de voiries.

## Les réunions

	Ensemble	Gironde Charente-Maritime	Charente
Avec les élus	120	53	67
Avec les services (Etat, Collectivités Territoriales)	28	14	14
Avec les associations	16	10	6



## En Nord Gironde, sécurité routière améliorée grâce à... la LGV

Les communes de Saint Antoine et d'Aubie-et-Espessas sont également concernées par la construction de la ligne nouvelle qui sera jumelée avec la voie ferrée existante "Bordeaux-Nantes". Elles sont de plus traversées par la route départementale 10.

La concertation a été l'occasion de repenser complètement le plan de circulation routière en créant une déviation de la D10 qui évitera la traversée étroite et sinueuse du centre bourg, améliorant ainsi la sécurité des automobilistes comme celle des riverains.

De plus, la LGV sera bordée de deux grands merlons de terre qui l'isolent tant sur le plan acoustique que visuel tout en servant d'appuis pour une passerelle destinée aux piétons. Cette dernière reliera les deux quartiers et desservira le point d'arrêt TER.

## Après la concertation... la consultation

A l'issue de la concertation, le tracé de référence amendé fera à la rentrée prochaine l'objet d'une consultation formelle.

Cette consultation sera organisée par les préfets des départements concernés. Le dossier complet des études d'avant-projet sera adressé à tous les élus et acteurs du territoire ainsi qu'aux différents services de l'Etat, aux organisations socio-économiques et associatives concernées.

Chaque organisme ou institution consulté devra délibérer et formuler son avis dans un délai de deux mois.

