

La mise en concession du projet

Lors du CIACT du 14 octobre 2005, le Gouvernement a fait le choix, pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, d'un montage sous la forme d'une délégation de service public. A ce titre, R.F.F. concèdera à un groupement d'entreprises, après mise en concurrence, la conception, la réalisation, le financement et la maintenance de l'ouvrage pendant une période de temps voisine de 50 ans.

Le consortium retenu sera rémunéré par les péages qu'il percevra auprès des transporteurs ferroviaires sur la ligne nouvelle, lui permettant d'autofinancer une part importante du projet. Ce partenariat public privé a été jugé particulièrement intéressant sur Tours - Bordeaux, où la fréquence des T.G.V. est élevée ; il permettra de réduire la contribution publique, qui aurait pu se révéler difficile à mobiliser sur un projet de cette importance, avec un coût proche de 5 milliards d'euros. Jusqu'à la date de signature du contrat de concession prévue dans le courant du 2ème semestre 2008, R.F.F. reste en charge de conduire le projet et demeure l'interlocuteur des collectivités locales, des associations et des riverains sur toutes les questions relatives à l'élaboration du projet.

Les engagements que l'Etat prendra, à la suite des enquêtes publiques (déjà réalisées entre Angoulême et Bordeaux et prévues au 3ème trimestre 2007 entre Tours et Angoulême) et qui portent en particulier sur les mesures de protection acoustique et les mesures d'intégration paysagère, seront transférés au concessionnaire choisi, qui sera tenu, sous le contrôle de RFF, de les respecter strictement.



Pour nous contacter

Réseau Ferré de France
92, avenue de France
75648 PARIS Cedex 13 - France
Tél. : 33 (0)1 53 94 30 00
Fax : 33 (0)1 53 94 38 00

**Direction Régionale
Aquitaine Poitou-Charentes
Mission LGV Sud Europe Atlantique**
7 A Terrasse Front du Médoc
33075 BORDEAUX Cedex
Tel : 05 56 93 54 00
Fax : 05 56 93 54 27

**Mission LGV Sud Europe Atlantique
Pôle territorial de Poitiers**
58 rue de la Marne
86000 POITIERS
Tel : 05 49 36 18 36
Fax : 05 49 36 18 40

**Mission LGV Sud Europe Atlantique
Antenne d'Angoulême**
16 rue de la Tourgarnier
16000 ANGOULEME
Tel : 05 45 38 94 53
Fax : 05 45 38 95 35

Internet :
www.lgvsudeuropeatlantique.org
www.rff.fr

LGV Sud Europe Atlantique

LA LETTRE - avril 2006

Tours - Angoulême

Edito



Alain Prat,
Directeur régional
de RFF en Aquitaine
et Poitou-Charentes.

Après le temps de la concertation, voici venu celui de la consultation. Etape décisive, puisqu'il s'agit maintenant de formaliser les avis exprimés au cours de la phase précédente par tous les acteurs concernés par le projet de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême : élus, services de l'Etat, socio-professionnels et associations.

Toutes les parties vont donc pouvoir exprimer formellement leurs positions sur le projet qui leur est soumis : soutien, réticences et mises en garde, suggestions destinées à améliorer le tracé ou à supprimer des contraintes constatées. Ces avis feront l'objet de synthèses établies par chaque Préfet de Département et portées à la connaissance du ministre des Transports qui prendra sa décision sur la suite à donner au projet.

A l'issue des discussions approfondies qui viennent d'avoir lieu pendant la concertation, il faut se féliciter du travail considérable accompli dans un partenariat qui, s'il fut parfois difficile, a toujours été sincère. C'est ainsi que 80% de la longueur du projet a été modifiée (214 km de variantes étudiés) à la suite de la concertation menée localement pendant presque un an. Pour autant le tracé n'est pas encore définitif. Il pourra faire l'objet d'amendements et de mises au point avant et après l'enquête publique prévue au second semestre 2007. C'est lors des études de projet conduites après la déclaration d'utilité publique que les mesures contre le bruit et le rétablissement des accès pourront être arrêtées définitivement.

Au-delà des questions relatives à l'insertion d'une telle infrastructure, n'omettons pas d'avoir un regard prospectif sur tout ce que va apporter la réalisation de ce grand projet. Son aboutissement, en effet, concrétisera la constitution d'une double artère ferroviaire vers le Sud et nos voisins ibériques, avec la LGV SEA pour les voyageurs sur des liaisons inter-cités à 300 km/h et la ligne existante dédiée aux TER et aux trains de fret ; la future autoroute ferroviaire (appelée Atlantique éco-fret) pouvant être expérimentée sur cette ligne en 2008.

D'avantage de TGV reliant nos départements vers le nord et le sud de l'Europe, davantage de trains de fret pour endiguer la croissance du trafic poids lourds, davantage de trains régionaux reliant nos territoires, 10 000 emplois créés pendant 6 ans, tels sont les avantages dont nos régions pourraient bénéficier avec la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique dans moins de 10 ans.

Interview



Bernard Prévost, Préfet de la Région
Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne

Monsieur le Préfet, pouvez-vous nous donner votre sentiment sur le déroulement de la phase de concertation du projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique qui vient de s'achever ?

Bernard Prévost : Bien entendu, je ne peux pas dire que cette phase de concertation s'est déroulée sans encombre. Trop d'intérêts généraux et particuliers étaient en effet de nature à soulever des difficultés par les enjeux divers qu'ils représentaient et par l'extrême complexité de toutes les facettes du projet. Mais il s'est révélé que ces difficultés pouvaient être surmontées avec de l'intelligence et de la bonne volonté.

Du côté de l'Etat que je représente, trois réunions ont été organisées avec les parties concernées et j'ai pu vérifier moi-même que les difficultés se sont amoindries au fur et à mesure des discussions qui ont été engagées. La dernière réunion de septembre 2005 s'est déroulée dans une atmosphère que l'on peut qualifier d'apaisée.

Publiquement, j'ai reçu des remerciements qui m'ont conforté dans le sentiment que l'Etat avait joué son rôle utile de médiateur. C'est le résultat du travail de proximité que nous avons mené avec constance tout au long de cette concertation.

Comment, dans ces conditions, envisagez-vous l'étape suivante, celle de la consultation ?

Je l'envisage avec un optimisme raisonnable. Cet optimisme vient du fait qu'au début du printemps, j'ai pu réunir autour

des représentants de RFF, les quatre maires des communes de la Vienne où se situaient les points du projet qui soulevaient encore les plus grosses difficultés : Marigny Brizay, Vouneuil sous Biard, Jaunay Clan et Migné Aauxances. Nous avons pu, à cette occasion, et dans un bon climat, appréhender les solutions les mieux appropriées pour réduire au mieux ces difficultés.

La date de la première réunion, pour le lancement de la consultation, a été fixée au lundi 24 avril.

Par écrit, de façon sereine, j'inviterai tous les acteurs à donner leurs avis et ce, bien entendu, avec pour perspective l'intérêt général mais aussi, dans toute la mesure du possible, les intérêts particuliers, de façon à déterminer le meilleur tracé possible en fonction des aménagements pris en compte.

J'ai pu constater que, ni les élus, ni les associations qui ont joué un rôle important en exprimant leurs revendications, n'ont jamais été hostiles au principe même du projet. Les principaux points d'achoppement qui demeurent encore concernent les nuisances potentielles dues au bruit, aux craintes que suscitent les moins-values qui pourraient frapper les propriétés jouxtant la future ligne ainsi que les désordres éventuels apportés à la circulation routière.

Les services de l'Etat feront la synthèse de tous les aspects du projet et donneront sur chacun d'eux leur point de vue. Les acteurs socio-économiques pourront s'exprimer sur l'impact économique.

Interview

Bernard Prévost, Préfet de la Région Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne

En tout état de cause, il faudra faire des choix en raison des surcoûts financiers qui pourraient résulter de la prise en compte de la totalité des revendications notamment du fait, je le répète, que les riverains demandent que le maximum d'efforts soit fait pour remédier efficacement aux nuisances acoustiques.

Sur un plan plus général, j'évoquerai la situation particulière de la région Poitou-Charentes qui a compté - et compte encore - une forte densité de personnalités politiques de premier plan dont le poids a marqué et façonné cette région. Cette contrainte géopolitique particulière exigeait donc une prise en compte attentive de ce contexte.

Sur le plan local, les réunions avec les élus ont permis d'importantes avancées pour ce qu'elles ont révélé des possibilités d'améliorer notablement certains points du tracé. Celles-ci pouvaient et devaient en effet être prises en compte sans pour autant remettre complètement en cause le tracé lui-même et sans que cette prise en compte ne génère un surcoût insupportable. Ces modifications se sont portées principalement sur les nuisances qui affectaient le milieu humain et le milieu environnemental.

A cet égard, je voudrais ajouter que la prise de conscience des points noirs et le traitement

exhaustif des possibilités de les supprimer ou tout au moins de les atténuer doit beaucoup à l'écoute et au travail accompli par Réseau Ferré de France et les services de l'Etat.

Quels seront, selon vous, les moments clés de la consultation ?

D'abord et avant tout, bien réussir le lancement de l'opération et faciliter la compréhension du dossier pour qu'il puisse être encore affiné et amélioré sur tous les points qui font encore litige. Il faut que soient retenues les solutions qui apparaîtront les mieux appropriées aux problèmes posés par les communes situées sur le tracé. Pour ma part, je crois qu'il n'est pas déraisonnable d'espérer qu'il soit possible d'apporter d'ultimes modifications au cours des deux mois de cette phase capitale de la consultation.

Pensez-vous, à ce propos, que les médias ont un rôle à jouer ?

Certainement, ils doivent communiquer pendant cette période qui est une étape très importante pour la démocratie, afin que tous ceux qui sont concernés aient la parole et puissent intervenir pour que l'on tienne compte de leurs avis et de leurs doléances, dans la limite évidemment du possible et du raisonnable dans le domaine financier. L'information est en effet indispensable pour que tous les acteurs prennent

conscience des problèmes et des enjeux qui se présentent sur le terrain ; elle est source de réflexion et de propositions.

Les services de la Préfecture se mettent-ils au service des maires des petites communes ?

Les services de la Préfecture sont bien entendu à disposition pour aider les élus locaux, pour les informer et les conseiller dans leurs démarches. Je ne veux pas conclure ce tour d'horizon sans préciser le calendrier des futures opérations :

- 4^{ème} trimestre 2006 : remise du dossier d'avant projet sommaire au ministre des Transports avec la synthèse des avis émis.
- Automne 2007 : enquête publique.

Y-a-t-il, Monsieur le Préfet, une question que vous auriez aimé que l'on vous pose ?

Aucune question précise en particulier, mais je voudrais toutefois insister sur le fait que, si j'ai bien conscience d'avoir toujours veillé à l'application de la loi, je me suis également attaché à exercer un rôle de médiateur et ainsi d'avoir facilité les choses sur le terrain. Je suis donc particulièrement heureux d'être non seulement le garant de la règle du jeu mais aussi de pouvoir établir le pont entre les uns et les autres.

Bilan de la concertation réalisée par RFF.

Types de réunions	Indre et Loire	Vienne	Deux-Sèvres	Charente
Commissions communales	36	80	15	46
Administrations Services techniques	12	9	4	12
Autres réunions	6	4	0	0
		10		
Total	54	93	19	58
		240		

Département	Indre et Loire	Vienne	Deux-Sèvres	Charente	Total
Longueur du tracé initial	52.6 km	81.6 km	18.7 km	29.0 km	182 km
Nombre de variantes étudiées	15	17*	5*	7*	41*
Km de variantes étudiées	55.0 km	101.5 km	16.2 km	41.4 km	214.1 km

* Deux variantes sont communes aux départements de la Vienne et des Deux-Sèvres ; Une variante est commune aux départements des Deux-Sèvres et de la Charente ; Soit un total de 41 variantes.



Interview

Abel Migné, Vice-Président du Conseil Général de Charente, Conseiller Général de Soyaux, Chargé des Infrastructures et de la Mobilité.



Comment avez-vous apprécié la phase de concertation qui vient de s'achever ?

Abel Migné : Cette phase de concertation était absolument indispensable. Je pense qu'elle a été conduite très correctement, grâce à la qualité des hommes en présence. Il faut dire que le Conseil Général de la Charente avait accepté à l'unanimité le principe de cette ligne à grande vitesse qui apporte à notre département un plus : Paris à environ 1h40, Bordeaux à 35 mn avec le maintien de la gare à Angoulême.

Par ailleurs, les maires des 17 communes concernées par le projet ont été réunis et ont pu recevoir une information complète de la part de RFF. Le Conseil Général a piloté à chaque étape ces réunions qui se sont déroulées avec un tour de table sans, puis avec la présence de RFF à l'écoute des divergences exprimées par les uns et les autres. Les réserves ont essentiellement porté sur les nuisances sonores et le positionnement de la ligne par rapport à quelques sites traversés particulièrement remarquables.

Un monsieur LGV, technicien supérieur au Conseil Général, a été désigné pour assister les élus locaux.

Je dois dire que RFF a toujours été attentif aux remarques qui ont été faites ; ses interlocuteurs ont montré une grande compétence, une ouverture d'esprit et un souci de progresser : il n'y a jamais eu de blocage.

Quels enseignements avez-vous donc tirés de cette confrontation ?

Comme vous le savez, la Charente n'a pu en 1974, obtenir d'être irriguée par l'autoroute A10 et pour nous, élus départementaux, ce fut une grande frustration. On ne pouvait pas se permettre de manquer deux fois cette occasion de désenclavement.

C'est la raison pour laquelle le projet de Ligne à Grande Vitesse a été très favorablement accueilli. Il faut préciser que la route nationale N10 n'est toujours pas achevée à 2x2 voies et qu'elle est actuellement saturée par le trafic des poids lourds. Nous attendons donc beaucoup de la ligne LGV pour, à terme, que soit transférée sur le rail une partie du trafic "poids lourds".

Il ne faut pas se dissimuler pour autant les points difficiles qui restent à améliorer et qui sont situés essentiellement sur la partie sud du tracé.

Le paysage vallonné (Montmoreau, Blanzac, Linars) pose en effet problème et un fort désir d'enterrer la ligne ou d'avoir recours à un tunnel s'est manifesté pour permettre une meilleure intégration de la ligne dans le paysage remarquable.

Un point très positif en revanche a été l'implantation de la base de travaux de Villognon qui a pu être située convenablement ainsi que l'accord sur le rétablissement des voiries communales et départementales.

Qu'attendez-vous maintenant, Monsieur Migné, de la phase de consultation ?

Que chaque élu soit au plus près des éléments qu'il avait souhaité améliorer et que soit pris en compte, par RFF, tout ce qui peut raisonnablement l'être.

Pour ma part, je serais très sensible à ce que les paysages de la Charente soient le plus possible protégés et préservés. RFF se doit de réussir à intégrer au mieux la Ligne à Grande Vitesse.



Nous attendons maintenant la réalisation avec impatience. Les Charentais commencent en effet à s'approprier cette future infrastructure.

La prise de conscience des possibilités offertes a été bien comprise et les désirs sont grands de se rapprocher à la fois de Paris et de Bordeaux, de gagner du temps sur les parcours, d'ouvrir la gare d'Angoulême sur l'Ouest. L'objectif, c'est aussi Bordeaux, Toulouse, l'Espagne... les retombées commerciales et touristiques pour lesquelles des efforts importants ont déjà été consentis. Globalement, les élus de toutes sensibilités sont d'accord sur ces projections.

En conclusion ?

Je tiens à saluer les élus et les associations qui ont œuvré avec responsabilité dans cette première phase de concertation.

La Charente est trop belle pour être défigurée.