

LGV Sud Europe Atlantique



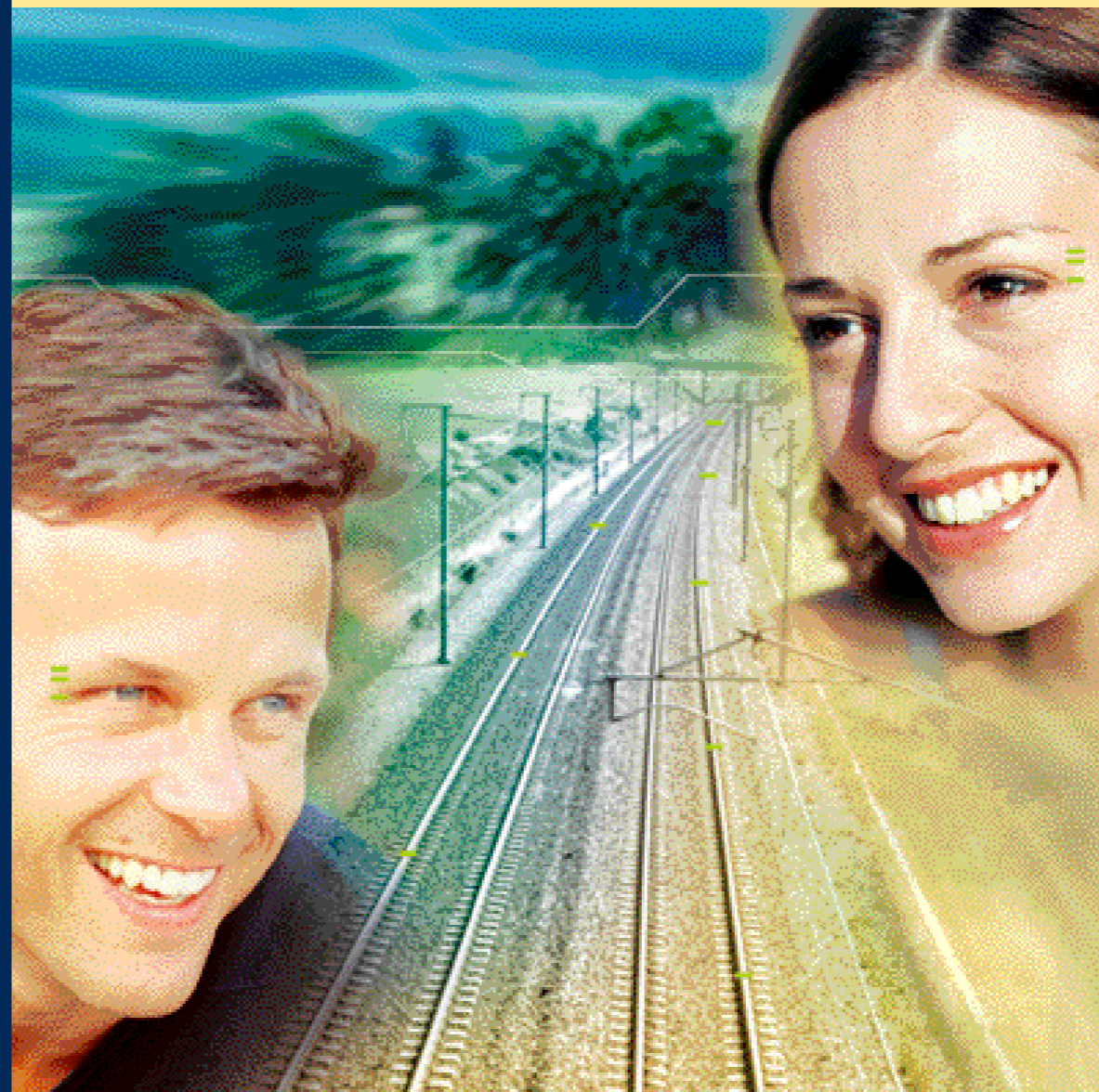
Tours - Angoulême

**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

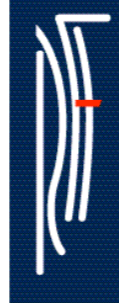
**Mission LGV Sud Europe Atlantique
Antenne d'Angoulême**
16 rue de la Tourgarnier
16000 ANGOULEME
Tel : 05 45 22 77 53

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



**Tout savoir
sur le projet**

décembre 2004



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

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



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**

Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême



Etudes d'Avant Projet Sommaire

La construction de l'Europe ferroviaire

Compléter le maillage de la grande vitesse pour une Europe ferroviaire qui grandit

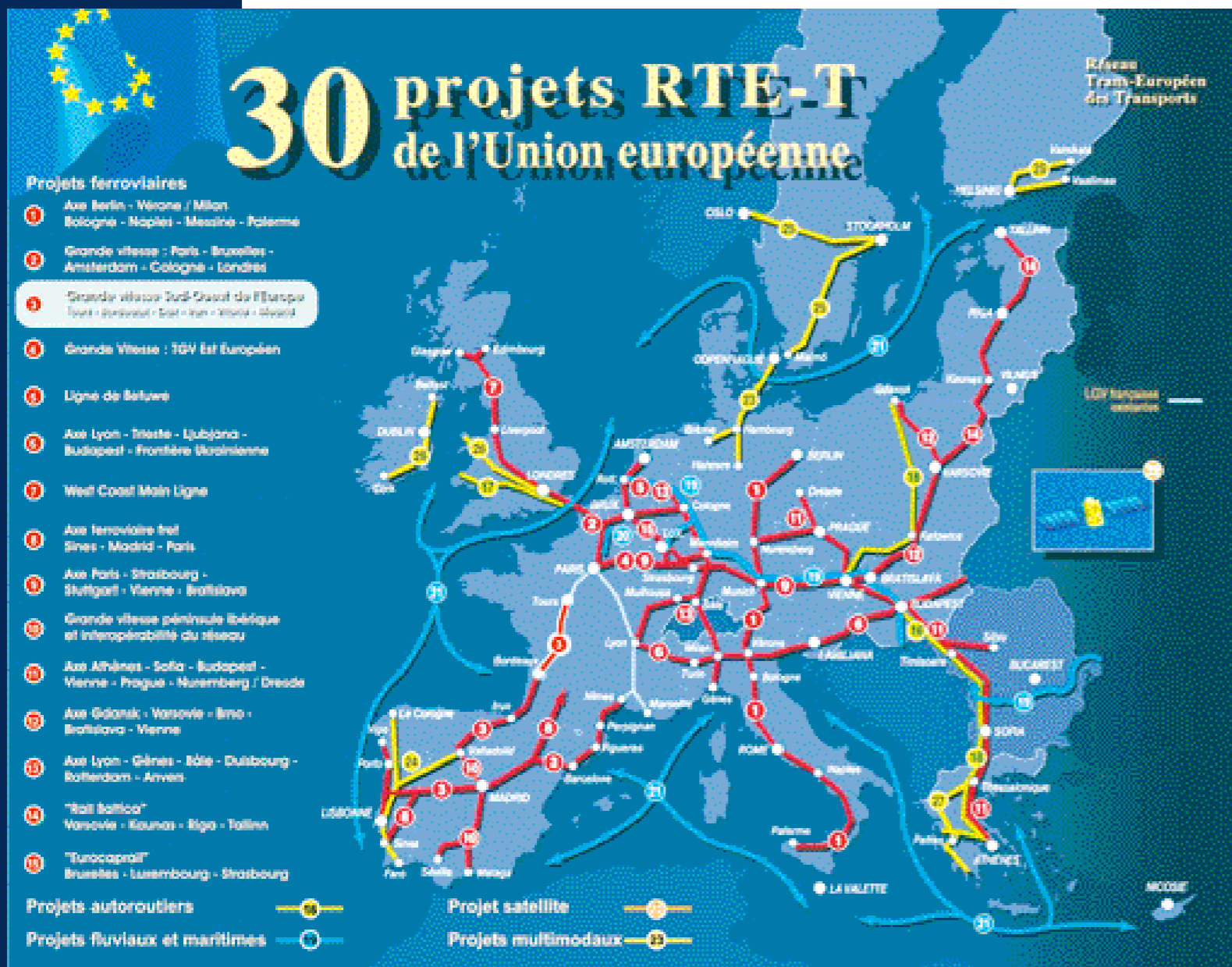
Dix nouveaux pays font maintenant partie de l'espace européen. Tous situés à l'est de nos régions, ils changent le centre de gravité politique et économique de notre continent. Pour rapprocher les hommes, les territoires et favoriser les échanges, il faut rééquilibrer la qualité de l'offre de transport et plus particulièrement celle du réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse en direction du sud-ouest de la France et aussi de l'Europe, vers l'Espagne et du Portugal.

C'est dans cet objectif qu'a été décidée la construction de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux qui permettra aux voyageurs de réaliser un gain de temps global de transport de près d'une heure sur le trajet Paris-Bordeaux.

L'autre objectif majeur de ce projet est d'éviter la saturation du réseau ferroviaire existant. En effet, aujourd'hui 54 TGV circulent chaque jour sur l'axe. En 2013, si le projet n'aboutissait pas, l'augmentation considérable du trafic (67 TGV prévus en 2013) à laquelle il faudrait ajouter celle des T.E.R. et du fret, deviendrait rapidement problématique et porterait gravement atteinte à la qualité de l'offre du transport.

Donner une dimension nouvelle aux échanges interrégionaux et nationaux

La ligne nouvelle à grande vitesse sera un atout indispensable pour le développement des territoires du sud-ouest. Des liaisons plus rapides et plus faciles entre elles mais aussi avec les autres régions européennes permettront de relier, par la façade atlantique, le nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique. Quelques chiffres montrent l'impact vérifié du TGV sur les autres moyens de transport : en 2003, 74 millions de voyageurs ont emprunté le TGV, et l'axe sud-ouest a représenté environ 12 millions de voyageurs. Grâce à la réalisation de la LGV SEA, on attend près de 5 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV sur cet axe.



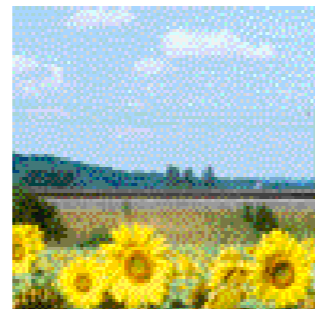
Contribuer à une ambitieuse politique de développement durable

Une ligne nouvelle à grande vitesse s'inscrit dans une perspective à multiples facettes. Elle doit en effet conduire naturellement à mettre en place les conditions d'un développement durable qui prendra en compte les aspects de l'environnement humain et naturel du projet dans une perspective de long terme. Grande performance, technique certes, mais aussi susceptible d'apporter une plus grande équité dans l'irrigation ferroviaire du territoire.

Par ailleurs, sur le plan du respect de l'environnement, la consommation en énergie par passager transporté est nettement inférieure à celle des transports routier ou aérien. De plus, du fait de la traction électrique des locomotives, aucune pollution atmosphérique n'est générée par ce mode de transport. En outre, la LGV est peu consommatrice d'espace.

Enfin, le coût pour la collectivité publique en termes de pollution, d'incidences sur le climat, et d'accidents demeure à ce jour beaucoup plus élevé par la route que par le fer, qu'il s'agisse d'un voyageur ou d'une tonne de marchandises transportés.

Cette vision du projet devrait engendrer une véritable solidarité des territoires et des hommes.



Donner un souffle nouveau aux perspectives économiques

Dès sa mise en chantier, la ligne à grande vitesse participera à la dynamique économique par l'importance des travaux à réaliser. Des emplois – directs et indirects – seront alors créés dans de nombreux secteurs d'activités et à plusieurs niveaux de compétence. On estime que près de trente mille emplois seront mobilisés pendant les cinq années que dureront les travaux, auxquels s'ajouteront tous les emplois permanents dans les services aux entreprises et aux particuliers qui résulteront de la réalisation de la nouvelle ligne. Mais une ligne ferroviaire va bien au-delà de sa vocation première qui est celle de transporter des voyageurs d'une ville à une autre le plus rapidement possible et dans les meilleures conditions de confort et de sécurité. Sa réalisation constitue aussi un véritable acte d'aménagement du territoire et apportera une animation touristique et culturelle permettant de participer au développement pérenne et harmonieux des territoires traversés.

Associer en harmonie la grande vitesse et le transport régional

Les enquêtes récentes indiquent que près de 25 % des voyageurs du TGV associent un trajet en TER au début ou au terme de leur voyage. Ce chiffre est suffisamment important pour être pris en compte dans les projets. Créer une nouvelle ligne à grande vitesse permettra, en libérant la voie classique actuelle, l'amélioration et le développement du transport régional des voyageurs ainsi que du trafic fret, aujourd'hui freinés dans leur expansion. Le train ne pouvant à lui seul desservir l'intégralité du territoire, les logiques de la grande vitesse et de la desserte régionale doivent aussi tendre à une complémentarité avec les autres moyens de transport (bus, tramways...) en améliorant notamment les lieux de correspondance (gares, parkings...).



Rééquilibrer le rapport entre le rail, la route et l'aérien pour une meilleure sécurité

En comparaison avec les autres modes de transport, le ferroviaire s'avère de loin le plus sûr. L'impressionnante densité des camions qui traversent aujourd'hui la France de part en part devient insupportable si on ajoute à l'encombrement des routes et autoroutes, les risques d'accidents graves liés à ce mode de transport. Par les gains de temps qu'elle apporte et la sûreté des acheminements, la ligne à grande vitesse favorise des reports de trafic de la route vers le rail. C'est ce que montrent de nombreux aménagements aussi bien en France qu'en Europe.

Entre Paris et Marseille, lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, la part de l'avion est passée de 60% à 40%. Cette donnée montre bien le potentiel important de transfert que générera la ligne à grande vitesse.

Histoire et perspectives de la ligne nouvelle à grande vitesse

Plus les projets d'aménagement sont complexes, plus il est important de bien gérer leurs incidences sur les territoires traversés. Il faut donc avoir recours, et c'est le cas pour ce projet depuis les premières études, à la concertation avec tous les acteurs concernés. Le débat préalable, organisé de novembre 1995 à mars 1996 avec tous les acteurs politiques, les professionnels responsables appartenant à la société civile ainsi qu'au monde associatif, a montré l'opportunité du projet ainsi que sa cohérence. En 1997 et 1998, ont eu lieu les études préliminaires à l'issue desquelles le ministre des transports a choisi le fuseau de 1 000 m entre Poitiers et Angoulême. Quant à la section Tours-Poitiers, elle a fait l'objet d'études préliminaires complémentaires en 2001 qui ont permis au ministre de choisir le fuseau entre Tours et Poitiers en février 2002.

Les études d'avant-projet sommaire ont donc été lancées dans le cadre d'une convention signée en novembre 2003. Les bureaux d'études chargés des investigations préalables (topographiques, géotechniques, hydrauliques, archéologiques et environnementales) ont été sélectionnés puis se sont mis au travail pour apporter leurs premières conclusions qui permettront de proposer un tracé initial à la fin du premier trimestre 2005. Ce tracé sera ensuite soumis à la concertation qui commencera au deuxième trimestre.



Il n'y a pas de grand projet d'aménagement et de développement du territoire sans concertation. La concertation est une démarche informelle de la part de Réseau Ferré de France dans le sens où aucune instruction ministérielle n'en fixe les règles. C'est donc une démarche volontariste. Elle exige clarté dans la présentation et rigueur dans les nombreux échanges entre tous les acteurs locaux intéressés par le projet. Loin de constituer une formalité, la concertation est un dialogue indispensable qui a pour finalité d'optimiser le tracé en cherchant à atteindre la meilleure acceptabilité possible du projet sur le territoire traversé.

La concertation sera suivie d'une phase de consultation menée par le Préfet coordonnateur auprès de tous les acteurs locaux : les élus, les services de l'Etat, les acteurs socio-économiques et les associations concernées. A l'issue de cette phase, il appartiendra au ministre des transports de décider du lancement de l'enquête d'utilité publique sur la bande de 500 m autour du tracé d'Avant-Projet Sommaire.

La suite des opérations devrait conduire à la déclaration d'utilité publique du tracé, prononcée par décret du Conseil d'Etat ce qui permettra de commencer les acquisitions foncières correspondant à l'emprise du projet.

Puis, de 2009 à 2011, se dérouleront les études d'avant-projet détaillé avant les travaux de réalisation à proprement parler avec, pour objectif, une mise en service de la ligne nouvelle entre Tours et Angoulême à l'horizon 2016.

Entre Angoulême et Bordeaux : où en sommes-nous ?

L'approbation ministérielle des études d'Avant-Projet Sommaire entre Angoulême et Bordeaux en date du 18 décembre 2003 était assortie de la demande de préparer la mise à l'enquête de cette première phase de la LGV Sud Europe Atlantique.

Pendant l'année 2004, plusieurs démarches simultanées ont donc permis de préparer le dossier qui sera soumis à l'enquête publique début 2005 :

- réalisation de l'étude d'impact qui permettra à chacun d'évaluer précisément les différents impacts du projet sur l'environnement humain et naturel,
- actualisation des études socio-économiques,
- préparation de la mise en conformité des documents d'urbanisme avec le projet.

En parallèle, RFF a poursuivi des démarches d'information et de concertation avec les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les associations.

En outre, les riverains qui le souhaitent ont été reçus par les représentants territoriaux de RFF lors de rendez-vous individuels organisés en mai et juin.

Enfin, une série de réunions publiques de présentation du projet s'est déroulée à l'automne.

Le calendrier à venir

- 2005 : enquête publique
- 2006 : déclaration d'utilité publique
- 2007 : acquisitions foncières
- 2008 : début des travaux
- 2013 : mise en service du tronçon Angoulême-Bordeaux



Les études d'Avant Projet Sommaire : des études approfondies pour choisir le meilleur tracé

L'objet des études d'avant-projet sommaire qui se déroulent actuellement jusqu'à début 2007 est de concevoir un tracé pour la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Angoulême, inscrit dans le fuseau de 1 000 m retenu par le ministre des transports au terme des études préliminaires. Sur la base de ce tracé optimisé en étroite concertation avec les partenaires locaux concernés, le coût des travaux sera estimé.

Réseau Ferré de France a mobilisé plus de 20 bureaux d'études spécialisés, soit 200 personnes pour ces études d'APS.

Pour la conception du tracé initial, l'objectif essentiel est d'appréhender et de prendre en compte au mieux les territoires traversés (milieu humain, patrimoine, milieu naturel et physique, paysages). Afin d'atteindre cet objectif, les études couvrent tous les aspects du projet :

1. des études environnementales :

. définition de l'état initial des enjeux environnementaux dans le fuseau de 1 000 m, élargi à une bande de 3 000 m de largeur, en étudiant :

- le milieu humain : bâti, agriculture, activités commerciales et industrielles,
- le milieu naturel : faune et flore, relations écologiques, écosystèmes,
- le paysage et le patrimoine : monuments historiques, archéologie...
- le milieu physique : eaux superficielles et souterraines, topographie, géologie.

pour hiérarchiser les données recueillies, selon la sensibilité des sites traversés, dans le but de déterminer les couloirs de moindre impact où il faudra inscrire le tracé de la ligne.

. analyse du milieu naturel : des études seront menées pour respecter la faune et la flore des territoires traversés. Ces études dureront au moins un an afin d'appréhender le cycle biologique complet, dans un premier temps.

. élaboration d'une carte de synthèse de tous les enjeux liés à l'environnement.

2. des études techniques :

- . définition du tracé : géométrie, terrassements, ouvrages d'art, assainissement, raccordements à la ligne existante...
- . études de variantes de tracé,
- . rétablissement des voiries et des réseaux traversés,
- . estimation des coûts (génie civil, mesures de réduction des impacts sur l'environnement, équipements ferroviaires ...).

3. des études hydrauliques :

- . définition des objectifs hydrauliques pour la gestion des crues,
- . modélisation des écoulements,
- . optimisation des ouvrages de franchissement pour assurer leur transparence hydraulique et écologique.

4. des études géotechniques :

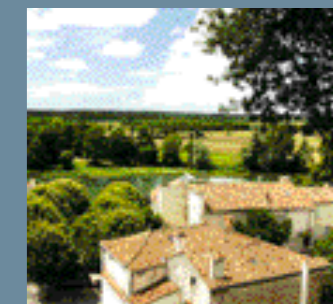
- . position et dureté du substratum,
- . nature et épaisseur des terrains de couverture, compressibilité des matériaux des plaines alluviales,
- . zones particulières : karsts, érosion, falaises...

5. des études économiques et socio-économiques :

- . prévisions de trafic, des voyageurs et du fret,
- . évaluations socio-économiques (bilan du transporteur, rentabilité économique et sociale...),
- . optimisation du financement du projet.
- . analyse de la cohérence du projet avec les autres modes de transport.

En conclusion, ces études doivent permettre de construire le meilleur tracé possible, celui qui réunit le plus large consensus. Réseau Ferré de France met tout en oeuvre pour y parvenir avec le concours des services de l'Etat et des autres établissements publics, des élus et notamment des maires des communes concernées, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts mis en jeu par le projet.

Les riverains seront aussi régulièrement informés et tout particulièrement pendant la phase de concertation. Lorsque l'avant-projet sommaire sera approuvé par le ministre des transports, l'enquête publique, ouverte à tous, permettra à chacun de donner son avis sur le projet.



Mission LGV Sud Europe Atlantique Tours / Angoulême

A Bordeaux :



Alain Prat
 Directeur régional de RFF
 en Aquitaine et Poitou-Charentes
 Tél. 05 56 93 54 00



Christophe Lavorel
 Chef de projet des études d'APS
 entre Tours et Angoulême
 Tél. 05 56 93 54 00

L'Equipe de la Mission LGV Sud Europe Atlantique



A Poitiers :

Pascal Andraut

Secteur nord (Indre et loire, Nord Vienne)

- Saint-Avertin
- Chambray-les-Tours
- Veigné
- Montbazou
- Monts
- Sorigny
- Thilouze
- Villeperdue
- Saint-Epain
- Ste-Catherine-de-Fierbois
- Ste-Maure-de-Touraine
- Sepmes
- Draché
- Maillé
- La-Celle-St-Avant
- Nouâtre
- Ports-sur-Vienne
- Pussigny
- Marigny-Marmande
- Antogny-le-Tillac
- Mondion
- Leigné-sur-Usseau
- St-Genais-les-Trois-Clochers
- Sossais
- Thuré
- St-Genest-d'Ambière
- Scorbé-Clairoux
- Ouzilly
- Colombiers

Jacky Thomas

Chef du pôle territorial Secteur centre (Centre Vienne)

- Marigny-Brizay
- Jaunay-Clan
- Chasseneuil-du-Poitou
- Migné-Auxances
- Buxerolles
- Biard
- Poitiers
- Vouneuil-sous-Biard
- Béruges
- Fontaine-le-Comte
- Ligugé
- Coulombiers
- Marçay
- Marigny-Chemereau
- Celle-L'Evescault

Rodolphe Foucaud

Secteur sud (Sud Vienne, Deux-Sèvres, Charente)

- Payré
- Brux
- Chaunay
- Rom
- Messé
- Vanzay
- Plibou
- Limalonges
- Sauzé-Vaussais
- Londigny
- Montjean
- St-Martin-du-Clocher
- Villiers-le-Roux
- La Chèvrerie
- Villefagnan
- La Faye
- Raix
- Courcôme
- Charmé
- Juillé
- Ligné
- Luxé
- Cellettes
- Villognon
- Vervant
- Xambes



Les partenaires

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 dans le cadre des études, 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 assure le suivi des études et veille au respect du budget (soit 20 millions d'euros financés par l'Europe, l'Etat, les collectivités territoriales, la SNCF et RFF).
- RFF -Réseau Ferré de France- est le maître d'ouvrage et, à ce titre, chargé de conduire les études.
- la SNCF élabore ses prévisions de trafic (voyageurs et fret) et définit la desserte voyageurs. Elle conduit les études correspondantes, y compris dans leur dimension économique, en tant que transporteur.
- la Commission de suivi est présidée par Claude Lacour. Elle est indépendante et veille au bon déroulement de la concertation.

Le Comité de pilotage

Il réunit, sous la présidence de Michel Barbier, ingénieur général des Ponts et Chaussées :

- le directeur des Transports Terrestres représentant le Ministre en charge des Transports,
- les préfets des Régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Centre,
- les présidents des Conseils régionaux Aquitaine, Poitou-Charentes et Centre,
- les présidents des Conseils généraux de la Charente, de la Gironde, des Landes, de la Vienne, des Pyrénées Atlantiques et du Lot-et-Garonne,
- le président de la Communauté d'agglomération de Poitiers,
- le président de la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême,
- 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.

2005, l'année de la concertation

Concertation sur le tracé initial à partir d'avril 2005 (affinement du tracé, rétablissement des voiries, mesures d'accompagnement) pour préparer, courant deuxième semestre, le dossier de consultation :

- > réunions avec les élus des collectivités territoriales : avril à novembre,
- > réunions de travail avec la commission de suivi : avril à novembre,
- > réunions avec les autres élus, services de l'Etat et acteurs socio-économiques : avril à septembre,
- > réunions avec les associations : juin à juillet,
- > information des riverains : septembre à octobre.

Calendrier de réalisation du projet

1989-1990

- > mise en service du TGV Atlantique entre Paris et Tours.

1995-1996

- > débat préalable sur l'opportunité et les objectifs à assigner au prolongement du TGV Atlantique vers le Sud.

24 octobre 1996

- > approbation du cahier des charges de l'infrastructure qui fixe les fonctionnalités des projets.

1997-1998

- > études préliminaires : recherche et analyse de fuseaux d'études entre Tours et Bordeaux.

29 décembre 1999

- > choix du fuseau entre Poitiers et Bordeaux.

2001-2002

- > études préliminaires complémentaires entre Tours et Poitiers.

21 février 2002

- > choix du fuseau entre Tours et Poitiers.

2003-2007

- > études d'avant-projet sommaire (APS) entre Tours et Angoulême.
2004 : recueil des données environnementales et recherche d'un tracé initial.
2005 : concertation sur le tracé initial et préparation du dossier de consultation.
2006 : consultation et envoi du dossier APS au ministre en fin d'année.

Après 2007

- > enquête d'utilité publique.
- > études d'avant-projet détaillé (APD).
- > acquisitions foncières.

De 2012 à 2016

- > travaux entre Tours et Angoulême (terrassements, ouvrages d'art, équipements ferroviaires, sous-stations électriques...).

2013

- > mise en service de la ligne nouvelle entre Angoulême et Bordeaux.

2016

- > mise en service de la ligne nouvelle entre Tours et Angoulême.



Etudes APS
entre Tours et Angoulême



Etudes d'Avant-Projet Sommaire
Fuseau approuvé le 21 février 2002
par le Ministre des Transports

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française



Son statut : un établissement public national à caractère industriel et commercial créé le 13 février 1997 par la loi n° 97-135.

Quatre missions essentielles

— Gérer et entretenir le réseau

Réseau Ferré de France a la responsabilité de la gestion des circulations ferroviaires, du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques ainsi que de la sécurité du réseau national.

Ces missions ont été déléguées via une convention à la SNCF, contre rémunération. RFF en fixe les objectifs et les principes.

— Aménager et développer le réseau

Réseau Ferré de France est maître d'ouvrage de la programmation, la conception, le financement et la réalisation des investissements sur le réseau ferroviaire national :

- maintenance lourde,
- amélioration du réseau existant,
- construction de lignes nouvelles.

— Gérer le patrimoine

Réseau Ferré de France est le deuxième propriétaire foncier de France après le ministère de la Défense, avec près de 110 000 hectares de terrains qu'il faut entretenir et valoriser au quotidien.

— Gérer la dette

Réseau Ferré de France gère une dette de 25,5 milliards d'euros au 31.12.03 (dette globale à court terme et long terme). Pour assurer la gestion de cette dette et le financement de ses investissements, Réseau Ferré de France opère sur les marchés financiers. Pour information, cette dette est la contrepartie du patrimoine ferroviaire donné à Réseau Ferré de France à sa création.

Une équipe pluridisciplinaire

Près de 600 personnes aux compétences complémentaires sont réunies au sein de l'entreprise pour assurer les missions de RFF. 1/3 des collaborateurs sont présents en région pour être au plus près du terrain.

