



Contribution commune des CESR Poitou-Charentes et Aquitaine Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique

Les conseils économiques et sociaux régionaux Poitou-Charentes et Aquitaine apprécient la qualité de la procédure de concertation et de consultation pour les études d'avant-projet sommaire de la section nord Angoulême – Bordeaux sur le projet de la LGV Sud Europe atlantique.

Depuis sa genèse, le projet a fait l'objet d'études d'impact approfondies et d'une concertation très dense avec les élus et les milieux socioprofessionnels et associatifs, ce dont se félicitent les deux assemblées.

■ **La LGV Sud Europe Atlantique est un projet prioritaire d'intérêt européen et d'intérêt national.**

Il constitue une chance historique

- pour les Régions Aquitaine et Poitou-Charentes **de ne plus se situer sur un quasi terminus ferroviaire, mais sur un axe majeur du territoire européen**, condition d'un véritable polycentrisme au sens du Schéma Directeur de l'Espace Communautaire (SDEC)
- pour la façade atlantique de désengorger le réseau routier du trafic international de poids-lourds.

Cette ligne nouvelle doit se concevoir globalement sur le moyen terme avec le tronçon Angoulême – Tours, et sur le long terme dans son prolongement vers l'Espagne et le Portugal.

Face à la saturation de la ligne classique, les deux conseils économiques et sociaux régionaux demandent donc que soient engagées dès à présent la consultation pour la deuxième phase nord Angoulême – Tours, ainsi que les études sur le prolongement sud la connexion avec la péninsule ibérique devenant réaliste, compte tenu de la nouvelle politique ferroviaire espagnole (liaison Madrid – Valladolid et l'Y Basque), d'ici à 2006.

Pour les socioprofessionnels des deux Régions, **la mise en service avant 2015 exige un phasage cohérent et continu** permettant d'accélérer le rythme des études.

■ **La concrétisation de ce projet structurant d'aménagement du territoire doit se faire avec la confiance et le soutien de tous les partenaires concernés.**

Les CESR des deux Régions sont et seront très attentifs aux conditions environnementales et économiques qui préciseront le choix du futur tracé à l'intérieur du fuseau retenu.

La consultation sur les études d'avant-projet sommaire de cette première section doit permettre l'appropriation par les élus locaux et les populations de l'intérêt collectif du projet et de la volonté d'intégrer au mieux la ligne nouvelle dans les territoires, en limitant au maximum ses impacts sur les zones urbaines et **l'environnement.**

Ce projet est essentiel pour l'Europe et ses Régions de la façade atlantique car il permet de

- **Générer un nombre important de nouvelles fréquences** pour les liaisons TGV.
- **Gagner du temps pour les voyageurs**
25 minutes économisées dès la première étape et 25 minutes supplémentaires lors de la deuxième phase.
Bordeaux sera à 35 minutes d'Angoulême, à un peu plus d'une heure de Poitiers et à un peu plus de deux heures de Paris.
- **Augmenter les capacités de circulation** pour les TER et le fret en libérant des sillons sur la ligne existante contribuant ainsi au report modal tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
Les prévisions de croissance du trafic sont un doublement du trafic fret pour 2010 (triplement en 2020) et un doublement des capacités pour les TER à l'horizon 2020.

Ces effets combinés vont attirer immédiatement dès la première phase, grâce au gain de temps et à l'amélioration de la desserte, 1,8 million de voyageurs supplémentaires par an et 10 milliards de tonnes/km par an de fret sur la ligne classique Paris – Hendaye.

- En terme de **financement**, l'investissement nécessaire à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique est estimé à près de **4 milliards d'euros**.

Pour la seule phase 1 nord Angoulême – Bordeaux le coût global est estimé à 1,5 milliard d'euros (+202 millions d'euros pour les mesures d'amélioration de la capacité de la ligne existante).

Malgré un taux de rentabilité socio-économique le plus élevé de tous les projets (14 % en phase 2), les seuls péages sur le réseau ne permettront pas d'amortir le coût de cet investissement.

Les deux CESR considèrent que compte tenu de sa dimension européenne, **le financement devra résulter d'une contribution financière de l'Europe, de l'Etat et de RFF :**

- **l'Europe** à double titre, compte tenu de l'inscription de la liaison dans le réseau européen et à travers la solution trouvée pour un troisième corridor de fret atlantique
- **l'Etat** dont c'est la responsabilité au titre de l'aménagement du territoire national et du report modal pour les voyageurs et les marchandises
- **RFF** en tant que propriétaire du réseau et qui perçoit les péages
- **les collectivités territoriales** pourraient être appelées de manière complémentaire et dans la mesure de leurs moyens.

Cette affirmation n'interdit pas une réflexion sur de nouveaux montages de financement et partenariats.

Les conseils économiques et sociaux régionaux des deux Régions suggèrent dans ce domaine l'étude de faisabilité **d'un système de péage routier**, à l'image de celui de la Suisse, pour taxer les trafics de transit des poids-lourds à travers le territoire et de report de cette recette vers les investissements ferroviaires.

- D'ores et déjà, pendant la période transitoire liée à la réalisation du tronçon 1 puis 2, pour désaturer la ligne existante et régler les problèmes les plus urgents sur tout l'itinéraire, il conviendra de réaliser de façon concomitante à la mise en œuvre de la première phase, **toutes les mesures visant à optimiser ses capacités** (nouvelle organisation de la maintenance, amélioration de grilles de circulation, ainsi que l'aménagement des zones de «Bouchon»).

* * *

Les conseils économiques et sociaux régionaux Aquitaine et Poitou-Charentes réaffirment le caractère prioritaire de ce projet européen transnational, dont la réalisation est impérative pour faire face à la saturation de l'axe Rhin-Rhône et pour un rééquilibrage est-ouest du territoire national et européen.

