

## NOTE concernant la LGV

### I) Point sur l'Etat d'avancement de GPSO

Le comité de pilotage a validé les propositions de RFF sur l'adoption du fuseau de 1000m. Reste un tronçon au Nord du Tarn et Garonne où le choix est reporté, et la sortie de Bordeaux où des études complémentaires seront menées.

Il semble en fait que les services du Ministère vont différer la décision du ministre à la production par RFF d'éléments complémentaires au dossier à savoir les projections de trafic et l'évolution du coût du projet. La décision Ministérielle serait donc officielle en Mai (prochain Copil). Le fait que ce soit le ministre qui décide met **l'Etat en première ligne**.

A cause de la période de réserve qui démarre le 8 février, les préfets de département ne vont pas pouvoir réunir les comités consultatifs (tous les élus locaux) pour leur annoncer les décisions prises en COPIL, sauf dans les Landes où a eu lieu la réunion avant cette date. Le Préfet va donc envoyer un courrier à tous les maires pour leur expliquer les décisions prises.

#### → **L'autorisation d'entrée dans les propriétés privées :**

RFF doit désormais lancer les inventaires écologiques, les relevés topographiques, les sondages géotechniques. Un arrêté à d'ores et déjà été pris par les préfets, (sauf celui des Pyrénées Atlantiques qui s'interroge) et affiché en mairie pour autoriser les représentants de RFF de pénétrer dans les propriétés privées. Cela risque de faire du bruit dans les semaines qui viennent....**RFF ne passera pas en force et n'ira que là où les propriétaires accepteront son passage.** Les maires qui s'y opposeront empêcheront RFF de limiter l'impact du projet sur son environnement puisque le but est de recenser toutes les contraintes (notamment en terme de faune et flore protégée).

#### → **l'argumentation pour le Pays basque :**

La majorité des anti TGV appuie leurs argumentations (en dehors de la « gabegie financière » et de l'impact sur l'environnement ) sur des prévisions de trafic « irréalistes », en précisant souvent « qu'ils ne sont pas opposés à une LGV », « qu'ils sont pour le développement du fret ferroviaire » mais que l'aménagement de l'existant suffit.

Il faut les tenir au mot et insister sur notre position : pour préserver l'avenir, il faut réserver dès à présent l'emprise nécessaire pour, **lorsque le trafic le justifiera, réaliser cette ligne nouvelle.** Eux pensent que le trafic marchandises ne sera pas aux rendez vous. La Région **souhaite, rêve et fait le pari que le trafic sera au rendez-vous.** Mais pour qu'il soit au rendez vous, il faut proposer aux opérateurs de fret un service de qualité et fiable, une infrastructure qui permet de faire passer des trains avec des sillons de qualité n'importe quand, même en heures de pointe. Il faut donc anticiper et aller jusqu'à la DUP pour que la réalisation de cette ligne nouvelle puisse se réaliser au plus tôt pour 2020 et au plus tard quand le trafic le justifiera. Si nous attendons encore, cela deviendra de plus en plus difficile et douloureux pour les personnes impactées, 450 ha de terrains étant urbanisés chaque année au Pays Basque (la LGV en consommera de l'ordre de 350 ha sur les 35 km de ligne nouvelle depuis Bayonne). *M Dusmesnil, qui est aquitain soutient à fonds cette vision.*

→ **Les maires du pays basque refusent de coopérer avec RFF, ce qui va nuire in fine à leur territoire :** en Gironde, la majorité des maires des communes traversées sont contre la LGV et le font savoir à leur population mais travaillent néanmoins avec RFF pour que le projet retenu soit le plus limité en terme d'impact sur leur territoire, en fonction de leurs projets et de leur parfaite connaissance du terrain. Au Pays Basque, les élus refusent

d'émettre la moindre opinion ou de donner les moindres éléments à RFF. Le résultat, ce sera un tracé qui sera fait de manière théorique à partir de données existantes, sans concertation par refus de la concertation, au détriment de l'intérêt de leurs concitoyens.

→ Marie Line Meaux, Inspectrice Générale de l'Administration et du Développement Durable a été désignée comme **médiatrice** dans le Pays basque et doit définir en lien étroit avec les élus locaux les associations et les populations la meilleure insertion possible de la nouvelle ligne projetée : elle doit rendre son rapport avec ses propositions mi mai.

Ci joint plusieurs argumentaires en faveur de la LGV en Pays basque :

- 1) pourquoi une LGV en pays basque+ argumentaire de RFF sur contre étude CITEC
- 2) les Impacts du projet : leurs limitations et leurs compensations
- 3) les expropriations
- 4) La « gabegie financière » : la vérité des chiffres
- 5) La diffusion de l'effet TGV sur les territoires : la LGV est un projet régional
- 6) une carte du fuseau retenu au Pays basque et des parties qui seront enterrées et celles qui seront soit enterrées soit en tranchées couvertes selon les contraintes physiques
- 7) extraits de presse

## POURQUOI UNE LGV AU PAYS BASQUE

### 1. La contre étude CITEC : pourquoi 320 trains par jour sur la ligne existante ce n'est pas réaliste :

→ Pour permettre à terme de supprimer le goulet d'étranglement entre l'Espagne où 4 voies arriveront en 2015 : l'Y basque, mixte fret voyageurs, et la voie existante, à écartement ibérique que le gouvernement envisage de faire passer à écartement UIC (avec un 3ème rail) avant 2020 (inscription dans le Plan des Infra Transport – PIT- espagnol). Le GIE Dax Vitoria s'est entendu pour que les raccordements prévus à Astigaraga entre les projets français et espagnols permettent de faire écouler le trafic fret et voyageurs prévus des deux côtés de la frontière.

→ RFF a répondu de manière technique sur l'étude CITEC dont les résultats ne peuvent être acceptés en l'état, comme il l'a écrit (en annexe) : 320 trains sur une ligne mixte avec des contraintes de pente et des gares TGV et Ter très rapprochées, avec des contraintes en amont et aval qui n'ont pas été examinées, ce n'est pas raisonnable. A titre d'exemple, le bouchon ferroviaire de Bordeaux, qui est dans la même configuration (gare St Jean/ Cenon), ce sont aujourd'hui 200 trains par jour et la saturation totale de la ligne, sans possibilité de développer des Ter et il faudra plus de 15 ans pour arriver à doubler la voie (1998/2014).

### 2. Les prévisions de trafic

Se pose alors la question des prévisions de trafic : chacun en pense ce qu'il veut , les prévisions ne sont pas une science exacte, mais :

- On en saura plus en 2015 quand l'Y basque, aux normes UIC va se raccorder au réseau français : la Région est persuadée qu'on va observer une explosion du trafic fret et voyageurs international, comme cela est le cas aujourd'hui sur toutes les liaisons transfrontalières (**2,5% de trafic fret à la frontière contre 20% à la frontière franco allemande ou franco italienne** qui n'ont pas la barrière du changement d'écartement, ou **encore proche de 35%-40% à travers l'arc alpin**) ;
- Les règles européennes et françaises conduisent à rendre prioritaire les trains voyageurs et fret longue distance par rapport au trafic régional Ter : faut-il laisser se détériorer les dessertes régionales Ter et abandonner le projet de liaison transfrontalière desservant l'Eurocité basque ?

→ Malgré la crise économique et la crise du fret ferroviaire, le tonnage de marchandises par mode ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne est supérieur **de près de 10% aux prévisions de trafic** marchandises retenus par RFF dans le débat public sur la LGV Bordeaux Espagne :

- *le débat public annonçait à la frontière : 2,4Mt de fret ferroviaire en 2002 et prévoyait 4,8Mt en 2020, sans LGV*
- *En 2008, le trafic est de 3,5 Mt contre 3,2 Mtonnes envisagés à cet horizon, (+46%/ à 2002)*

→ Les prévisions de trafic du débat public en matière de marchandises sont les suivantes : 2,4 Mt en 2002, **15 à 21MT en 2020 dont 7 à 10 grâce à l'autoroute ferroviaire** : bloquer et ralentir la mise en œuvre de la plate forme de Mouguerre par des exigences toujours renouvelées alors que l'Etat attend ce déblocage pour lancer une délégation de service public pour 15 ans pour un service Mouguerre/ Lille avec à terme 4 aller retours par jour n'est ce pas avoir peur du résultat ? n'est ce pas empêcher le trafic fret, -qui augmente de toute façon-, de se développer ? 3 opérateurs sont intéressés, cela ne signifie-t-il pas qu'il y

a un marché ? Le résultat de la DSP permettra de répondre en partie à ces doutes. (l'embarquement à Mouguerre n'est qu'une étape, d'autres services devraient se développer à l'arrivée de l'Y basque à la frontière entre le Nord de la France et Vitoria) (cf note détaillée sur le problème de Mouguerre jointe en annexe).

→ Inéluctablement se posera le problème d'une nouvelle ligne ferroviaire pour absorber ce trafic : les élus basques contestent la date. La **Région espère, souhaite ardemment** que cela se situe à l'horizon 2020, car cela signifierait que la politique volontariste de report modal voyageurs et fret aura réussi.

→ L'avenir dira qui a raison : en attendant, **il faut ANTICIPER et réserver les terrains, pour, le jour venu pouvoir faire passer cette ligne. Aller jusqu'à la DUP pour empêcher de construire pour préserver l'avenir ;**

→ Une ligne LGV c'est 8 à 10 Ha au km pour une infrastructure qui va permettre pendant des centaines d'années de transporter des millions de voyageurs et des tonnes de marchandises. Sur la traversée du Pays basque (35km) **c'est donc l'utilisation et le défrichage d'environ 350 Ha maximum ce qui représente la surface des terrains urbanisés en moins de 9 mois sur le littoral basque.**

### **3. Une ligne nouvelle beaucoup moins impactante pour les populations qu'une troisième voie ou un doublement des voies existantes :**

Les études menées dans le débat public ont montré l'impact énorme, la quasi impossibilité physique d'une mise à 3 voire 4 voies du tronçon Bayonne frontière **sauf à massacrer** la frange littorale compte tenu du relief et de l'urbanisation dense tout autour : c'est pour cela que cette solution n'a pas été retenue et a été rejetée et que la solution ligne nouvelle a été retenue

→ **Impact sur les populations en cas de doublement de la ligne existante :**

entre Ondres et Hendaye (voir annexe):

- c'est **1600 bâtis dans 50 m de part et autres de la ligne existante**
- c'est **10 000 bâtis dans 300m de part et autre de la ligne existante**
- sur les 35km, **6,7km ont une pente supérieure à 10 pour mille**
- il y a **10 passage à niveaux soit un tous les 3 km**

**LGV :** ce sera **60% du tracé qui sera enterré** – voir carte jointe- (tunnel ou tranchée couverte selon les reliefs)-. Les zones non enterrées seront les zones de franchissement de cours d'eau, et donc par essence avec aucun bâti de part et autre pendant le franchissement

Les chiffres avancés dans la presse (en annexe) sur les habitations touchées par LGV ont vocation à faire peur : ce sont le nombre de maisons dans le fuseau de 1000m→ in fine le tracé de la LGV sera de 50 à 80 m, pas de 1000 m et à 60% enterré. Le rôle des maires est donc de travailler avec RFF pour éviter et limiter les impacts ;

→ Une LGV permettra de libérer la voie existante, entourée de bâtis très denses, pour **développer le trafic de proximité** (TGV, TerGV, Ter, service transfrontalier de l'Eurocité basque, fret local), de **pouvoir éventuellement créer de nouvelles haltes Ter comme à Bidart** pour mieux desservir la conurbation et de faire transiter en dehors de l'agglomération, sur une ligne à 60% enterré, les TGV et le fret international.

→ **Les travaux d'aménagement de la capacité de la ligne existante sont d'ores et déjà inscrits au CPER 2007/2013 entre Bordeaux et Hendaye pour 155M€** (et pour certains ont démarré) : par exemple le renforcement de l'alimentation électrique et mise en place d'un

nouveau système de signalisation entre Dax et Bayonne (Bloc automatique lumineux), travaux en gare d'Hendaye pour faciliter les manœuvres des trains régionaux, mais aussi entre Bordeaux création de nouveaux évitements fret entre Dax et Lamothe....

#### 4. diminution des temps de parcours depuis Bayonne avec la LGV :

|                               | 2009 | 2020        | <i>gain</i> |
|-------------------------------|------|-------------|-------------|
| <b>Bayonne Bilbao</b>         | 6h16 | <b>0h55</b> | <i>5h21</i> |
| <b>Bayonne Vittoria</b>       | 3h20 | <b>0h55</b> | <i>2h25</i> |
| <b>Bayonne Madrid</b>         | 7h01 | <b>2h35</b> | <i>4h26</i> |
| <b>Bayonne San Sebastian</b>  | 1h21 | <b>0h20</b> | <i>1h01</i> |
| <b>Bayonne Pampelune</b>      | 3H   | <b>0h50</b> | <i>2h10</i> |
| <b>Bayonne Saragosse</b>      | 4h51 | <b>1h40</b> | <i>3h11</i> |
| <b>Bayonne Paris</b>          | 4h56 | <b>3h03</b> | <i>1h53</i> |
| <b>Bayonne Bordeaux</b>       | 3h14 | <b>1h23</b> | <i>1h51</i> |
| <b>Bayonne Mont de Marsan</b> | 1h58 | <b>0h28</b> | <i>1h30</i> |
| <b>Bayonne Toulouse</b>       | 3h14 | <b>1h23</b> | <i>1h51</i> |

#### → Sur la ligne existante Bordeaux Hendaye :

- aujourd'hui un TGV ou un Ter met **41 minutes entre Bayonne et Hendaye pour faire 35,2 km** soit du **51, 5km/h en moyenne**
- avec une limitation de vitesse :
  - . de 100km/h entre Bayonne et Hendaye plage et 90 km/h entre Hendaye plage et Hendaye ;
  - . 40km/h en gare de Bayonne
  - . 60km/h en gare d'Hendaye
  - . 30km/h entre Hendaye et Irun
- sur les 35km, **6,7km ont une pente supérieure à 10 pour mille**
- il y a **10 passages à niveaux** soit un tous les 3 km

## LES IMPACTS DU PROJET : LEURS LIMITATIONS ET LEURS COMPENSATIONS

→ Une ligne LGV c'est 8 à 10 Ha au km pour une infrastructure qui va permettre pendant des centaines d'années de transporter des millions de voyageurs et des tonnes de marchandises.

**Sur la traversée du Pays basque (35km) c'est donc l'utilisation et le défrichage d'environ 350 Ha ce qui représente la surface des terrains urbanisés en moins de 9 mois sur le littoral basque.**

### LA LIMITATION DES IMPACTS

→ Dans le Pays basque, RFF s'est engagé à ce que **60% du tracé soit enterré (tunnel ou tranchée couverte suivant le profil du terrain)→ voir carte jointe**

→ En plus, dans les zones découvertes, la LGV fera l'objet de mesures d'aménagements paysagers : d'énormes progrès ont été fait en ce domaine (RFF a emmené les élus du Nord Gironde visiter la nouvelle LGV Est et il faudra peut être en faire de même avec les maires concernés par GPSO ).

### LES COMPENSATIONS

→ François Fillon a décidé de mettre en place **un fonds de solidarité territoriale** à destination des communes qui seront traversées par les lignes à grande vitesse comme cela a déjà été fait en Aquitaine dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2007/2013 pour la LGVTours-Bordeaux (*l'argent est là mais l'Etat n'a toujours pas mis en place le dispositif*). Il sera abondé à hauteur de 0,4% du coût global du projet. Ce fonds sera géré par le Préfet en lien avec RFF et les collectivités concernées. **Il permettra de financer des travaux pour limiter encore les impacts environnementaux et les projets de développement des territoires.**

→ **Lors du dernier COPIL, RFF a pris la décision de stocker du foncier par anticipation à la demande des sylviculteurs , viticulteurs et agriculteurs**

RFF va acquérir à l'amiable tout terrain dans le fuseau ou à proximité pour pouvoir compenser les activités énumérées ci dessus et anticiper les futurs besoins pour le projet : Ainsi l'objectif de RFF est d'acquérir 1200 Ha sur les deux projets d'ici 2014/2015 (25% des besoins de GPSO).

→ la LGV pourrait permettre de mieux irriguer les territoires mais pour cela il faut que les maires acceptent de discuter avec RFF comme cela se passe partout ailleurs en Aquitaine afin de limiter les impacts et d'améliorer le projet :

- RFF a proposé d'étudier une halte SRGV **sur la LGV** proche de la conurbation de St Jean de Luz à Urrugne. Aucun maire ne souhaitant discuter avec RFF, ce dernier a abandonné.
- Si une partie du trafic bascule sur la LGV, il sera possible par exemple de créer **sur la ligne existante** un nouvel arrêt Ter/SRGV à Bidart, ce qui aurait tout son sens, pour la desserte locale.

→ le projet maintiendra la continuité et prendra en considération les corridors écologiques et soutiendra en compensation des actions en faveur de l'amélioration de la biodiversité.

→ Des protections phoniques partout où cela s'avère nécessaire

→ **L'exemple de la LGV Tours Bordeaux : le déboisement**

- Le reboisement se déroule dans le cadre de conventions signées par l'Etat et négociées préalablement avec les directions départementales en charge de la forêt : au global, les **superficies reboisées seront supérieures aux espaces déboisés**. En deux Sèvres et en Vienne, départements déficitaires en espaces boisés, le ratio de reboisement sera de 2 hectares replantés pour 1 hectare coupé. Ailleurs, le ratio sera de 1 ha pour 1. Au total ce sont **1200 ha qui seront replantés pour 750 ha déboisés soit 1 million de plants**. Les superficies reboisées tiendront compte du contexte et des besoins locaux.

- 2/3 des entreprises intervenant sur le déboisement (abattage, débardage, broyage) sont implantées dans la région concernées :

5 en Aquitaine, 10 en Poitou Charentes, 1 en Région Centre

Développement en Charentes d'une plate forme de valorisation « bois énergie ».

## LES EXPROPRIATIONS

→ On comprend l'inquiétude des personnes touchées par le fuseau (qui de 1000m doit descendre pour le tracé définitif à une emprise définitive de l'ordre 50m/80 m ).

→ *L'expropriation se fait sur la base de l'estimation des domaines, c'est à dire la moyenne du montant des ventes pour des biens équivalents qui se sont déroulées à proximité les dernières années. En dehors de l'attachement propre aux biens, les personnes expropriées ne sont pas lésées, la réelle difficulté résulte des personnes dont le bien est en toute limite du périmètre de la DUP et qui ne peuvent être expropriées.*

→ Alain Rousset a écrit à M BUSSEAU pour lui demander de mettre en place **un observatoire des expropriations**

→ lors du dernier comité de pilotage, RFF a décidé de faire **une veille pour acheter tous les terrains qui se vendraient à l'amiable dans l'emprise du tracé et en dehors** afin de permettre **la réinstallation d'activités**, ceci à la demande des sylviculteurs, des viticulteurs et des agriculteurs. L'objectif étant qu'en 2015, 25% des besoins pour la réalisation de GPSO soient acquis à l'amiable.

→ l'objectif de RFF est d'arriver fin 2010/début 2011 à déterminer une bande de 500m et de protéger cette bande par un PIG (Projet d'Intérêt Général) qui s'impose dans les documents d'urbanisme. Puis il prévoit de lancer l'enquête publique fin 2011 pour une déclaration d'Utilité Publique fin 2013.

→ Si la DUP est acquise et que les travaux ne démarrent pas de suite, les personnes touchées peuvent mettre en demeure RFF d'acheter.

## LA « GABEGIE FINANCIERE » ET LA VERITE DES CHIFFRES

Les opposants parlent de **20 milliards d'€**, de **600M€** pour le Conseil Régional Aquitaine sans préciser de quoi il s'agit, laissant entendre que ce n'est que le coût que de la LGV Bordeaux Espagne.

Dans les faits le projet s'élève à **12,5 milliards d'euros valeur 2006** (soit 14, 3 Milliards d'€ en valeur juin 2010, 17 Md€ en euros courants) mais pour les **TROIS** projets :

- LGV Tours Bordeaux : 5,6 milliards valeur 2006 (6,4 valeur juin 2010)
- LGV Bordeaux Toulouse : 3 milliards valeur 2006 (3,4 valeur juin 2010)
- LGV Bordeaux Espagne : 3,9 milliards valeur 2006 (4,4 valeur juin 2010)

→ Les 600 M€ valeur 2006 de la Région se **décomposent en deux parties** :

- **300M€ pour la LGV Tours Bordeaux** → il y a eu **unanimité** de l'assemblée du Conseil Régional d'Aquitaine pour voter, en 2007 la mise en place de l'autorisation de programme
- et **300M€ pour Bordeaux Agen Toulouse et Bordeaux Espagne** : 28M€ pour le tronçon commun, 49 M€ pour continuer jusqu'à Toulouse, 223M€ pour aller jusqu'en Espagne. A noter que les collectivités ne financent pas la LGV Au Sud de Bayonne (la subvention publique est à 100% à charge de l'Etat et de l'Europe).

→ En supposant que la LGV Tours Bordeaux se termine en 2016, que le chantier de GPSO commence en 2016 pour se terminer en 2020, et que l'augmentation du coût des travaux est de 3 % par an on arrive, **en euros courants** aux chiffres suivants :

LGV Tours Bordeaux : 7,2 Md€  
 LGV Bordeaux Toulouse : 4,2 Md€  
 LGV Bordeaux Espagne : 5,4 Md€  
**Total : 17Md€**

→ Les opposants mettent en doute la réalité des chiffres annoncés par RFF: pour la LGV Tours Bordeaux, les chiffres sortiront d'une **mise en concurrence entre trois majors du BTP**, ils pourront donc vérifier la véracité des prévisions de RFF, sachant que les plis ont été ouverts en décembre 2009 et que M DUSMESNIL a d'ores et déjà annoncé que les chiffres annoncés de subventions publiques étaient confirmés (ni mieux, ni moins bien).

→ Les opposants disent que « **la Région ne pourra faire face à toutes ces dépenses, la priorité c'est la régénération et l'aménagement du réseau** » : la Région a abandonné depuis 2007 tout financement **de travaux routiers afin de financer le rail**. Les enjeux financiers étant de même hauteur, l'effort de la région est inchangé (ainsi, les aménagements de capacité sur Bordeaux Hendaye, la régénération des voies les plus urgentes, la mise au gabarit GB1 de l'axe atlantique pour l'autoroute ferroviaire ont d'ores et déjà été engagés dans le CPER 2007/2013). Les travaux se poursuivront jusqu'en 2018, comme voté par le Conseil Régional Aquitaine en décembre 2009, dans la même épure financière, de manière à ce que toutes les voies du réseau qui le nécessitent soient remises en état, et le réseau modernisé.

|  | Routes   | Fer                                    |
|--|--|--|
| CPER 2000/2006 et pacte aquitain 2000/2006 | 542M€ (cper)<br>+76M€ (pacte)<br><b>soit 618M€ dont 256M€ de part région</b> |  |
| CPER 2007/2013                             | 0€   | <b>667M€</b>                           |
| <b>Montant global</b>                      | <b>618M€ dont 256M€ de part région</b>                                       | <b>667M€ dont 184M€ de part région</b> |

Les LGV pourront quant à elles être financées grâce au **désendettement massif réalisé par le Conseil Régional Aquitaine qui a anticipé depuis 1998 pour y faire face.**

→ Au pays basque, certains soutiennent l'arrivée à Bayonne de la LGV mais dénoncent le fait que le contribuable aquitain (Région, Département, Bas et Communauté de Communes du Pays basque Sud) aient à financer un investissement national et européen : il faut savoir que le plan de financement acté dans le protocole de financement en cours de signature par 55 collectivités l'Etat et RFF, prévoit un financement 100% Etat (et Europe) de la LGV au sud de Bayonne.

## LA DIFFUSION DE L'EFFET TGV SUR LES TERRITOIRES : LA LGV UN PROJET REGIONAL

La LGV sera l'épine dorsale du transport collectif voyageur en Aquitaine :

**La Région organisera, avec les services Ter et TerGV la diffusion de l'effet LGV sur tous les territoires.**

Les rabattements TER seront organisés pour desservir toutes les gares TGV avec une très forte augmentation des fréquences.

→ **A titre d'exemple :**

- **la LGV Tours Bordeaux** : le Conseil Régional Aquitaine a voté les principes du futur plan de développement des dessertes Ter 2010/2016 en décembre 2009 :

. 40 trains supplémentaires en décembre 2011 avec le cadencement généralisé et la libération de la première tranche du bouchon ferroviaire de Bordeaux

. 70 trains supplémentaires pour accompagner l'arrivée de la LGV à Bordeaux en 2016

- **Mise en service de la LGV Est** : augmentation de la de fréquentation sur le Ter entre 2008 et 2009 , un peu plus d'un an après la mise en service :

+ 24,03% en Champagne Ardennes

+ 14,48% en Lorraine

+15,29% en Alsace

(+ 10,45% pour l'Aquitaine)

→ **Des territoires pourront bénéficier de nouvelles haltes SRGV ou Ter** : Captieux, côte landaise où s'arrêteront les Ter à grande vitesse, à terme pays de Tarusade lorsqu'un projet de développement sera monté (pour l'instant il a été acté une simple réservation). La libération de la ligne existante sur la côte basque permet d'imaginer la création d'une nouvelle halte Ter comme à Bidart par exemple. RFF a proposé, sans réponse, aux maires du Pays basque d'étudier une halte SRGV au niveau d'Urrugne.

→ **La LGV permettra, en complément de la desserte régionale classique, des liaisons en environ 1 heure toutes les heures vers la métropole régionale ;**