

<b><u>1. Les Grands Projets du Sud-Ouest, maillon fort du projet ferroviaire pour l'Aquitaine .....</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b>1.1 Une remise à niveau complète du réseau ferroviaire pour 2020 .....</b>	<b>3</b>
1.1.1 Régénérer, moderniser et améliorer de capacité du réseau : 300 M€ .....	3
1.1.2 Réaliser trois lignes nouvelles à grande vitesse : 600 M€ .....	3
1.1.3 Poursuivre le renouvellement du parc de matériel roulant : 400 M€ .....	3
1.1.4 Mettre en synergie le Ter Aquitaine et les LGV pour diffuser l'effet LGV à tout le territoire aquitain .....	4
<b><u>2. Les Grands Projets du Sud-Ouest, une chance pour l'Aquitaine....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b>2.1 Des transports ferroviaires plus attractifs pour tous les Aquitains .....</b>	<b>5</b>
2.1.1 Les Aquitains plus proches de Paris, Madrid ou Bilbao .....	5
2.1.2 Un projet pour tous les aquitains : plus de trains régionaux et une grande vitesse accessible à tous les Aquitains.....	5
<b>2.2 Des déplacements plus respectueux de l'environnement.....</b>	<b>6</b>
2.2.1 Le report modal de la route et de l'avion vers le train pour les voyageurs : moins de CO <sub>2</sub> émis, moins d'énergie consommée .....	6
2.2.2 Le report modal de la route vers le train pour les marchandises : moins de CO <sub>2</sub> émis, moins d'énergie consommée, moins de nuisances.....	6
2.2.3 Un impact limité sur l'environnement : empreinte carbone positive au bout de 12 ans.....	7
<b>2.3 Des perspectives de développement pour tout le territoire .....</b>	<b>8</b>
<b><u>3. Arguments des opposants à la LGV et contre-arguments .....</u></b>	<b><u>9</u></b>
<b>3.1 Inutilité du projet .....</b>	<b>9</b>
3.1.1 Des déplacements plus faciles et plus rapides pour tous les Aquitains .....	9
3.1.2 Un développement attendu du transport de marchandises.....	9
3.1.3 Les contestations sur les prévisions de trafic : Etudes CITEC et SMA.....	10
3.1.4 Une LGV réservée à Bordeaux ? .....	12
<b>3.2 Gabegie financière / autres priorités d'interventions .....</b>	<b>12</b>
3.2.1 Coût réel des projets et niveau de la participation du Conseil régional d'Aquitaine .....	12
3.2.2 Remise en cause de l'estimation du coût de la LGV Tours – Bordeaux ....	13
3.2.3 Remise en cause des choix d'orientation budgétaire : ligne nouvelle vs. régénération .....	13
3.2.4 Co-financement État – Europe pour le tronçon Bayonne - frontière.....	14
<b>3.3 Plutôt aménager la voie existante, régénérer et rouvrir des lignes... ..</b>	<b>14</b>
3.3.1 L'aménagement de la voie existante .....	14
3.3.2 La nécessaire régénération du réseau régional actuel : c'est engagé !....	15
3.3.3 Réouverture de lignes locales : cela ne résout rien ! .....	16
<b>3.4 Impact sur l'environnement .....</b>	<b>16</b>
<b>3.5 Désertification rurale au profit des grandes villes .....</b>	<b>17</b>

<b><u>4. Arguments sur la gestion du projet par la Région Aquitaine et contre-arguments</u></b> .....	<b>19</b>
<b>4.1 « la Région fait prendre du retard à la LGV »</b> .....	<b>19</b>
4.1.1 LGV Tours – Bordeaux .....	19
4.1.2 Les Grands projets du Sud-Ouest (GPSO) : LGV Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Espagne .....	19
4.1.3 Les retards dus à l'État et à Réseau ferré de France, limités par les interventions du Conseil régional d'Aquitaine .....	20
<b>4.2 « La Région aurait du mettre plus d'argent comme en Bretagne où la Région a mis 50% de la part des collectivités »</b> .....	<b>21</b>
<b><u>5. Annexes</u></b> .....	<b>23</b>
<b>5.1 Bilan du programme de développement 2002-2010 du Ter Aquitain</b>	<b>23</b>
5.1.1 Dessertes.....	23
5.1.2 Matériel roulant.....	23
5.1.3 Tarification .....	23
5.1.4 Modernisation des gares et haltes Ter Aquitaine .....	23
5.1.5 Autres domaines .....	24

## **1. Les Grands Projets du Sud-Ouest, maillon fort du projet ferroviaire pour l'Aquitaine**

**La Région a adopté en décembre dernier son rapport d'orientation pour « un grand projet ferroviaire pour l'Aquitaine » qui comprend un plan rail aquitain.**

### **1.1 Une remise à niveau complète du réseau ferroviaire pour 2020**

D'ici 2020 la Région remettra à niveau l'ensemble de son réseau ferroviaire en terme de régénération et de capacité.

#### **1.1.1 Régénérer, moderniser et améliorer de capacité du réseau : 300 M€ financés par la Région**

- **la réalisation du plan rail aquitain** avec la poursuite de la **régénération** de tout le réseau aquitain : 500M€ sur les voies à fort trafic à charge de RFF et 500M€ sur les voies à faible trafic. Ce programme est déjà engagé sur Bordeaux Hendaye par RFF et 145M€ sont déjà inscrits au Contrat de projet 2007/2013, les travaux démarrent cette année sur Pau Oloron, Bayonne Puyo, la voie de ceinture et Bergerac Sarlat.
- **la poursuite de la modernisation et de l'augmentation de capacité du réseau.** Aujourd'hui, ont démarré les 155M€ de travaux d'augmentation de capacité sur la ligne Bordeaux Hendaye inscrits au Contrat de Projet 2007/2013 et se poursuivent les travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux

#### **1.1.2 Réaliser trois lignes nouvelles à grande vitesse : 600 M€ financés par la Région**

300 M€ pour la réalisation de la LGV Tours Bordeaux qui va permettre, avec la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux de développer des services Ter au Nord de Bordeaux.

300 M€ pour la réalisation de GPSO qui va permettre de libérer des sillons sur la ligne actuellement saturée en heure de pointe entre Bordeaux et Fature, d'augmenter la capacité de la ligne Bordeaux Langon par la réalisation d'une troisième voie sur cette ligne également saturée en heure de pointe, et de libérer des sillons pour le Ter, l'Eurocité basque et surtout le trafic marchandises à horizon 2020 entre Bayonne et Hendaye.

#### **1.1.3 Poursuivre le renouvellement du parc de matériel roulant : 400 M€ financés par la Région**

Après avoir modernisé fin 2010 100% de son parc matériel, la région a d'ores et déjà commandé pour 400M€ de matériel qui sera livré entre 2013 et 2016 : 22 rames

Régiolis pour l'intercité et 24 rames à 2 niveaux pouvant accueillir jusqu'à 330 places assises et 300 debout pour le péri urbain dense.

#### **1.1.4 Mettre en synergie le Ter Aquitaine et les LGV pour diffuser l'effet LGV à tout le territoire aquitain**

La Région organisera, avec les services Ter et les services Ter à Grande Vitesse circulant sur la LGV, la diffusion de l'effet TGV sur TOUT le territoire.

**Renforcer dessertes Ter** : d'ici 2016, 110 trains supplémentaires :

- 40 trains supplémentaires lors du cadencement généralisé au Nord de Bordeaux fin 2011,
- 70 trains supplémentaires pour accompagner l'arrivée de la LGV Tours Bordeaux.

**Organiser un Service Régional à Grande Vitesse** sur Bordeaux Espagne avec arrêts à Captieux, Mont de Marsan, Pays de Tarusate (qui sera à confirmer), Dax, Côte landaise, Bayonne, Biarritz, St Jean de Luz Hendaye, (puis plus tard vers Pau)

GPSO permettra, en complément de la desserte régionale classique, des liaisons en environ 1h toutes les heures vers la métropole régionale

**Renforcer les services péri-urbains**, grâce aux contrats d'axe, en partenariat avec les autorités organisatrices en interconnexion avec les transports urbains et départementaux, (comme cela a été fait à Bordeaux avec la gare de Cenon et Pessac et bientôt Arlac) : à Périgueux, Pau, BAB, Agen avec la réouverture de Penne Villeneuve, et la CUB.

**→ Avec ces 300M€ sur les LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Agen, la Région résout :**

- **le problème de saturation que les clients du Ter connaissent parfaitement aujourd'hui dans le Sud de l'agglomération bordelaise, sur Bordeaux Fature (vers Arcachon, Pau, Bayonne, Mont de Marsan et Le Verdon) et sur Bordeaux Langon en créant une 3ème voie jusqu'à proximité de St Meydard d'Eyrans.**
- **la saturation du tronçon Bayonne Hendaye qui, si aujourd'hui il n'est pas saturé avec moins de 100 trains le sera demain avec plus de 240 trains attendus du fait de l'arrivée à la frontière de deux lignes au même écartement qu'en France et en Europe et l'augmentation attendue du trafic marchandises.**

## 2. Les Grands Projets du Sud-Ouest, une chance pour l'Aquitaine

### 2.1 Des transports ferroviaires plus attractifs pour tous les Aquitains

#### 2.1.1 Les Aquitains plus proches de Paris, Madrid ou Bilbao

De Bordeaux à	Aujourd'hui	Avec LGV Bordeaux-Tours, Y basque et sans LGV Bordeaux-Espagne	Avec LGV Bordeaux-Tours, Y basque et avec LGV Bordeaux-Espagne
Paris	3h	2h	2h00
Madrid	11h30	5h05 <sup>1</sup>	3h35
Bilbao	8h	3h05	1h45
Bayonne	1h35	1h35	1h
Mont-de-Marsan	1h10	1h10	0h30

De Bayonne à	Aujourd'hui	Avec LGV Bordeaux-Tours, Y basque et sans LGV Bordeaux-Espagne	Avec LGV Bordeaux-Tours, Y basque et avec LGV Bordeaux-Espagne
Bordeaux	1h35	1h35	1h00
Bilbao	6h20	1h20 <sup>1</sup>	0h50
Paris	4h35	3h40	3h00
Madrid	9h00	3h50 <sup>1</sup>	2h40

#### 2.1.2 Un projet pour tous les aquitains : plus de trains régionaux et une grande vitesse accessible à tous les Aquitains

Le Conseil régional d'Aquitaine ne conçoit pas les GPSO comme un projet isolé permettant de desservir quelques rares villes. Au contraire, tout est mis en oeuvre pour diffuser l'"effet TGV" pour tout le territoire.

Les voies existantes seront désaturées et pourront accueillir plus de trains. Aujourd'hui, les tronçons Bordeaux - Langon et Bordeaux - Fumelle sont saturés en heure de pointe<sup>2</sup> et il est impossible de créer des circulations supplémentaires en heure de pointe pour répondre aux besoins des usagers. La LGV délester ces voies des TGV actuels et rendra possible des dessertes plus fréquentes en Ter Aquitaine, qui pourraient atteindre le 1/4 d'heure en heure de pointe pour Langon. La libération de

<sup>1</sup> Amélioration due essentiellement à la mise en service des projets espagnols.

<sup>2</sup> La ligne Bordeaux Toulouse, contrairement aux affirmations des verts est en bon état

sillons entre la gare Saint-Jean et Talence / Pessac permettra également de mieux exploiter la voie ferrée de ceinture, d'augmenter encore les fréquences du Ter Aquitaine vers Arcachon et le Sud de l'Aquitaine, et d'améliorer l'accès à Bordeaux pour tous les territoires du Nord Ouest de la Gironde. Au Pays basque, la libération de capacités sur la ligne existante va permettre le développement des Ter péri urbain entre Dax et Hendaye et la création de services Eurocité express entre Bayonne et Saint Sébastien.

Par ailleurs, le Conseil régional organisera les dessertes régionales afin que tous les Aquitains puissent accéder facilement à une gare desservie par la LGV. C'est pourquoi la Région a soutenu les projets de gares TGV en centre ville à Dax et Bayonne, aujourd'hui actés, appuie cette option à Agen, et exige, dans le cas où cette option ne serait pas suivie, des liaisons ferroviaires entre les gares centres desservies par les Ter Aquitaine et les éventuelles gares TGV.

La Région est également engagée pour la mise en place de Services régionaux à grande vitesse (SRGV) sur la ligne nouvelle desservant, au-delà des gares TGV, Captieux, la Côte landaise et, à plus long terme, le Pays Tarusate.

## 2.2 Des déplacements plus respectueux de l'environnement

### 2.2.1 Le report modal de la route et de l'avion vers le train pour les voyageurs : moins de CO<sub>2</sub> émis, moins d'énergie consommée

*Exemple pour Bayonne :*

Vers les métropoles régionales : des parcours plus rapides en train : 1h pour Bordeaux contre 2h en voiture, 50 minutes pour Bilbao, contre 1h40 en voiture.

Vers les métropoles nationales et européennes : des temps de parcours inférieurs à 3h30, soit la durée qui détermine le choix entre avion et train, vers Madrid et Paris.

#### **CO<sub>2</sub> émis pour le transport de personnes**

Avion = 45 fois plus de CO<sub>2</sub> que TGV

Voiture = 20 fois plus de CO<sub>2</sub> que TGV

#### **Energie consommée pour le transport d'une personne**

Avion = 9,5 fois plus qu'en TGV

Voiture = 4,4 fois plus qu'en TGV

### 2.2.2 Le report modal de la route vers le train pour les marchandises : moins de CO<sub>2</sub> émis, moins d'énergie consommée, moins de nuisances

Trafic corridor atlantique à la frontière

Mode	2003	2025 hypothèse basse		2025 hypothèse haute	
		Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
<b>Fer</b>	2 Mt	13 Mt	x6,5	21 Mt	x10,5
<b>Mer</b>	76 Mt	113 Mt	x1,5	164 Mt	x2,15
<b>Route</b>	45 Mt	66 Mt	x1,5	85 Mt	x1,9
<b>Total</b>	123 Mt	192 Mt	x1,6	270 Mt	x2,2

### Evolution de la répartition

Mode	2003	2025	
		Hypothèse basse	Hypothèse haute
<b>Fer</b>	2%	7%	7,5%
<b>Mer</b>	61%	59%	61%
<b>Route</b>	37%	34%	31,5%

### Trafic routier PL à la frontière à Biriato

Nombre de PL

En 1985 : 1 800PL/j

En 1995 : 4 200PL/j

En 2005 : 8 200PL/j

2008 : près de 9 000PL/j

**2025 : entre 11 500<sup>3</sup> et 14 800<sup>4</sup> camions par jour.**

Evolution du trafic PL

1985-1995 : +14%/an

1995-2001 : + 9%/an

2001-2005 : + 2,8%/an

### CO<sub>2</sub> émis pour le transport de marchandises

**Fer : 2**

**Mer : 18**

**Route : 103**

*grammes par tonne transportée sur un kilomètre*

**aujourd'hui à la frontière : le fer absorbe l'équivalent de 360 camions avec LGV Tours Bordeaux + Bordeaux Espagne : 4000 poids-lourds en moins sur les routes**

**dont Autoroute ferroviaire : 600 poids-lourds en moins par jour sur les routes à partir de 2011 + reports de camions sur les sillons ferroviaires libérés grâce à la mise en service de la LGV : 2 000 poids-lourds en moins sur les routes.**

### **2.2.3 Un impact limité sur l'environnement : empreinte carbone positive au bout de 12 ans**

#### Occupation foncière

Fer : 3,5

Route : 9

*(hectare par kilomètre)*

Dans le pays basque au Sud de Bayonne la LGV jusqu'à la frontière c'est moins de 350 Ha défriché pour une infrastructure qui va permettre pendant des années de

3 Hypothèse croissance basse et autoroute ferroviaire et GPSO.

4 Hypothèse croissance haute et autoroute ferroviaire et GPSO.

transporter des millions de gens, cela **représente la surface des terrains urbanisés en moins de 9 mois sur le littoral basque.**

### **2.3 Des perspectives de développement pour tout le territoire**

Tout d'abord, l'arrivée de la LGV à Bordeaux puis à Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne ou encore Agen permettra aux entreprises locales de se rapprocher des grandes métropoles, et par là, de nouveaux partenaires, clients et fournisseurs. Cette nouvelle proximité fera également de ces villes des lieux d'accueil privilégiés pour les succursales et les sièges sociaux de grandes sociétés, de services notamment.

Le Conseil régional d'Aquitaine accompagne également les villes qui accueilleront le TGV afin de faire de leurs gares de véritables pôles d'échanges et d'activité. La Région participe au projet bordelais « Euratlantique », et entend participer aux projets d'aménagement des gares de centre ville comme des gares nouvelles afin d'accueillir dans ces lieux devenus accessibles et attractifs de nouvelles activités économiques.

### 3. Arguments des opposants à la LGV et contre-arguments

#### 3.1 Inutilité du projet

##### 3.1.1 Des déplacements plus faciles et plus rapides pour tous les Aquitains

La LGV permettra aux Aquitains de disposer d'une offre de transport plus attractive et rapide vers les grandes métropoles nationales et européennes, mais aussi entre les grandes villes d'Aquitaine, et des services de transports régionaux plus fréquents et adaptés à leur besoin grâce aux sillons libérés sur les voies existantes (Bordeaux – Libourne – Nord Gironde et Dordogne, Bordeaux – Fature, Bordeaux – Langon, agglomération basque).

**→ Il faut réaffirmer que la Région organisera, avec les services Ter et Ter à Grande Vitesse (TerGV) la diffusion de l'effet LGV sur tous les territoires.**

La Région organisera par une augmentation de la fréquence, le rabattement des Ter Aquitaine sur les gares LGV pour diffuser l'effet TGV sur tous les territoires : la Région a déjà prévu **d'ici 2016**, pour la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux, **la création de 100 trains nouveaux.**

Elle organisera des **Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV)** sur la Ligne nouvelle pour desservir son territoire, avec des haltes SRGV à captieux, Côte landaise et peut être pays de Tarusate. La LGV sera l'épine dorsale du transport collectif voyageur en Aquitaine : **elle permettra, en complément de la desserte régionale classique, des liaisons en environ 1 heure toutes les heures vers la métropole régionale.**

A noter : **la mise en service de la LGV Est** a conduit à une augmentation de la fréquentation sur le Ter de **24,03% en Champagne-Ardennes**, entre 2008 et 2009 **contre 10,45% pour l'Aquitaine** sur la même période, un peu plus d'un an après la mise en service de la LGV

##### 3.1.2 Un développement attendu du transport de marchandises

Ce développement est aujourd'hui freiné, d'une part **par le changement d'écartement à la frontière, et d'autre part par le manque de capacité des lignes :**

1) **Suppression du bouchon lié au changement d'écartement à la frontière avec les projets espagnols :** l'arrivée de la nouvelle ligne à grande vitesse mixte fret/voyageur « l'Y basque » à écartement des voies compatible avec l'écartement français (et européen) en 2015 va créer un saut de trafic. En outre, le gouvernement espagnol a prévu de mettre, avant 2020, l'actuelle ligne existante à écartement européen. **Ce sont donc quatre voies qui arriveront à la frontière en 2020 et devraient, comme partout en Europe, provoquer une explosion du trafic marchandises.**

La Région est persuadée qu'une explosion du trafic fret et voyageurs international va advenir, comme cela est le cas aujourd'hui sur toutes les liaisons transfrontalières : **2,5% de trafic fret à la frontière franco-espagnole 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.**

2) **Règlement du problème de saturation des voies actuelles avec la LGV Bordeaux – Espagne** : au lancement de l'autoroute ferroviaire en 2011, seuls quatre allers-retours quotidiens seront possibles entre le Pays basque et Lille en raison de la saturation du réseau. En effet, le transport ferroviaire de marchandises est rentable, et donc attractif pour les entreprises clientes, **au-delà de 600 km.** Or, sur un parcours de grande distance les trains traversent nécessairement des aires urbaines en heure de pointe. En outre, le report modal de la route vers le fer implique que soient offertes aux entreprises des possibilités de transports à la fois **fiables, régulières et avec des horaires compatibles avec leur activité.** Cela n'est pas possible aujourd'hui, et sans capacités supplémentaires, l'augmentation du trafic marchandises sera totalement absorbée par la route.

### **3.1.3 Les contestations sur les prévisions de trafic : Etudes CITEC et SMA**

#### ➤ **Contre-argumentation Etude CITEC – pourquoi il est impossible de faire circuler 320 trains par jour entre Bayonne et Hendaye**

Cette étude a été financée par les communautés de communes du pays Basque sur la capacité de la ligne entre Bayonne et Hendaye. Elle conclut que la ligne existante peut accepter 320 trains par jour et absorberait donc avec quelques aménagements les trafics prévus jusqu'en 2050.

**RFF a répondu par écrit** de manière technique et précise aux Communautés de communes Sud Pays basque que **les résultats de cette étude ne peuvent être acceptés** en l'état. C'est une étude « hors sol », théorique: 320 trains sur une ligne mixte avec des contraintes **de pentes** (sur les 35km, 7km avec des pentes supérieures à 10 pour 1000) et des courbes qui limitent le tonnage fret et l'espacement des trains, **un passage à niveau tous les 3 km, des gares TGV et Ter Aquitaine très rapprochées** sur lesquelles les trains stationnent en pleine voie, empêchant le suivant de dépasser, **avec des contraintes en amont et en aval qui n'ont pas été étudiées**, avec des trains circulant aujourd'hui en moyenne à 51 km/h, ce n'est pas raisonnable. De surcroît l'étude conclut: « *à terme, l'exploitation de l'ensemble du potentiel de la ligne mettra en évidence d'autres problématiques telles que les nuisances occasionnées par 320 trains par jour et [... une] concurrence pour l'utilisation de la capacité entre les besoins du trafic fret et un éventuel réseau de type RER à travers le pays basque.* »

A titre d'exemple, **le bouchon ferroviaire de Bordeaux**, ligne mixte (sans contrainte de pente et de passages à niveaux) entre la gare St jean à Bordeaux et Cenon, permet aujourd'hui **la circulation de 200 trains et la Région ne peut plus**

**mettre un seul Ter en heure de pointe et... il va falloir 15 ans pour arriver à la doubler.**

Si aujourd'hui la ligne Bayonne – Hendaye ne voit circuler que moins de 100 trains (TGV, Ter et Fret), l'augmentation attendue du trafic fret avec la nouvelle ligne mixte basque en 2015 et la mise à écartement européen de la ligne existante avant 2020 va, en plus des objectifs de la Région en terme de développement du Ter, conduire à une très forte augmentation de trafic. RFF dans le cadre du débat public, estimait qu'environ 240 trains circuleraient à l'horizon 2020, soit au-delà de la saturation d'une telle ligne (aux environs de 200 trains), sans compter les projets de RER transfrontaliers.

➤ **Contre-argumentation Etude SMA : la voie Bordeaux Hendaye peut-elle accepter le trafic attendu en 2020 ?**

Cette étude a été financée par la Commission particulière du débat public et devait répondre à la question de la capacité de la ligne Bordeaux – Hendaye à supporter le trafic prévu en 2020.

**SMA valide globalement les hypothèses de trafic fret présentées par Réseau Ferré de France, mais pense qu'il existe un risque sur le succès de la future autoroute ferroviaire.**

Elle conclut qu'avec les travaux d'augmentation de capacité programmés et inscrits au contrat de Projet 2007-2013 la voie permettra d'écouler « *l'essentiel du trafic envisagé dans des conditions qualitatives acceptables* ». Au-delà de 2020, SMA souligne que « *la saturation des infrastructures impliquera la création de nouveaux grands aménagements pour accroître le nombre de trains et la qualité de service* ».

Cependant, pour arriver à « faire rentrer » le trafic, SMA fait basculer la majorité de trafic fret de nuit (un train toutes les 2 minutes 30), pénalisant totalement son développement, et dégrade le service Ter et TGV envisagé.

**Par ailleurs, les premiers exemples d'autoroutes ferroviaires en France sont très encourageants.**

L'Autoroute ferroviaire alpine lancée en 2003 a largement dépassé ses objectifs en 2008 en transportant l'équivalent de 23 500 poids-lourds, avec quatre allers-retours par jour, alors même qu'il s'agit d'un service transitoire appelé à se développer après la mise au gabarit du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis prévue fin 2010 et par la suite avec, en 2013, la création d'un nouveau terminal en région lyonnaise et l'extension du terminal italien. Le futur service devrait accueillir dix allers-retours par jour et transporter ainsi 100 000 poids-lourds par an.

Le taux de remplissage moyen dépasse aujourd'hui 70%.

**L'autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg, lancée en 2007, montre une belle réussite avec un taux de remplissage situé entre 80 et 90% après seulement deux ans d'exercice.** L'intérêt porté par trois groupements pour exploiter un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique pour 4 Allers-retours entre Mouguerre et le Nord de la France à côté de Lille, suite au lancement (par l'Etat) de la mise en concurrence d'une Délégation de Service Public, est très prometteur.

### 3.1.4 Une LGV réservée à Bordeaux ?

Les Verts se sont toujours prononcés en faveur de la LGV Tours – Bordeaux : ils ont approuvé l'engagement de 300M€ en 2007, et le Maire de Bègles participe très activement au projet Euratlantique.

Or, il semble que ce qui leur paraît pertinent pour Bordeaux, l'attractivité économique, l'accès à la grande vitesse, le développement d'activités nouvelles, le report de l'avion vers le train, ne l'est pas pour le reste de la Région. Pourquoi Bayonne, Dax ou Mont-de-Marsan seraient-ils privés des infrastructures dont chacun reconnaît qu'elles seront un atout majeur pour Bordeaux ?

### 3.2 Gabegie financière / autres priorités d'interventions

Les opposants parlent **de 20 milliards d'€ dont 600M€ (parfois 640M€ ?)** pour le Conseil régional d'Aquitaine sans préciser de quoi il s'agit, laissant entendre que ce n'est que le coût de la LGV Bordeaux Espagne.

#### 3.2.1 Coût réel des projets et niveau de la participation du Conseil régional d'Aquitaine

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 **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 qui représentent **l'engagement de la Région** se décomposent en deux parties :

- **300M€ pour la LGV Tours – Bordeaux** approuvés à **l'unanimité** de l'Assemblée du régionale le 16 février 2007, dans le cadre d'une décision modificative du budget primitif.
- 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, puisque ce tronçon transfrontalier est intégralement financé par l'État et l'Union européenne.

*Nb : En supposant que la LGV Tour - 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€**

### 3.2.2 Remise en cause de l'estimation du coût de la LGV Tours – Bordeaux

Pour la LGV Tours Bordeaux, les chiffres résulteront de la **mise en concurrence entre trois majors du BTP**, les opposants pourront donc vérifier la véracité des prévisions de RFF, sachant que les plis ont été ouverts en décembre 2009 et que M. DU MESNIL a d'ores et déjà annoncé que les chiffres annoncés de subventions publiques étaient confirmés.

### 3.2.3 Remise en cause des choix d'orientation budgétaire : ligne nouvelle vs. régénération

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. 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 ainsi d'ores et déjà été engagés dans le CPER 2007-2013. Les travaux sur le réseau se poursuivront jusqu'en 2018, comme indiqué dans le rapport d'orientations adopté en séance plénière du Conseil régional d'Aquitaine le 14 décembre dernier : « Un grand projet ferroviaire pour l'Aquitaine », afin 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) +76M€ (pacte) <b>soit 618M€ dont 256M€ de part région</b>	
CPER 2007/2013	0€	<b>667M€</b>
<b>Montant total</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**.

La délibération "Un grand projet ferroviaire pour l'Aquitaine" adoptée le 14 décembre 2009 fait état non seulement des régénérations inscrites au contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 pour un montant total de 146,5M€ dont 45,6M€ de part régionale, mais aussi des efforts entrepris par la Région pour que soit mesurée, par l'Etat et Réseau ferré de France, l'ampleur des travaux supplémentaires à entreprendre pour sauver le réseau régional. Le Conseil régional négocie actuellement avec ces deux partenaires pour la mise en place d'un Plan Rail d'un montant de 500 M€ auquel elle

souhaite participer, bien que cela ne fasse pas partie de ses compétences, à hauteur d'un tiers, soit environ 170M€.

Afin que les sommes nécessaires aux travaux les plus urgents soient mobilisées dans les temps, la Région demande l'inscription de 72M€ supplémentaires, financés à hauteur d'un tiers par la Région, soit 24M€, dans la révision à mi-parcours du Contrat de Projets prévue en 2010.

Les 270 M€ supplémentaires nécessaires pour garantir la pérennité du réseau régional devront être inscrits au prochain Contrat de Projets (2014-2020).

Les travaux de régénération n'entrent donc aucunement en concurrence avec la LGV.

### **3.2.4 Co-financement État – Europe pour le tronçon Bayonne - frontière**

Au Pays basque, certains soutiennent l'arrivée à Bayonne de la LGV mais dénoncent le fait que le contribuable aquitain, par l'intermédiaire de la Région, du Département, de la Communauté d'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz et de la Communauté de Commune du Pays basque Sud, financent un investissement transfrontalier de nature nationale et européenne. En réalité, 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.

## **3.3 Plutôt aménager la voie existante, régénérer et rouvrir des lignes**

### **3.3.1 L'aménagement de la voie existante**

#### **➤ Une option écartée par le Débat public**

Cette option a été étudiée dans le cadre du Débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne, il s'agissait du scénario 1 : la mise à quatre voies de la ligne existante. Ce débat a fait l'objet d'une large concertation du 30 août au 29 décembre 2006, et a été tranché, sur la base des nombreuses contributions écrites et orales adressées par les élus, les Aquitains et les acteurs socio-économiques, en mars 2007 par Réseau ferré de France avec le choix du scénario 3 : construction d'une ligne nouvelle passant par Mont-de-Marsan. Le Conseil régional d'Aquitaine a émis un avis favorable au scénario 3 le 16 février 2007. Ce débat a donc bien été tranché légalement et démocratiquement.

En outre, il faut noter que l'aménagement de la voie existante pour faire circuler des TGV à 220km/h consistait bien en un doublement de la voie actuelle, y compris, et pour commencer, dans des zones très urbanisées telles que Talence, et, à plus long terme, sur la Côte basque. Ce doublement impliquait des nuisances fortes pour les populations concernées, tant en phase de réalisation avec les nombreuses expropriations d'habitations indispensables, qu'en phase d'exploitation avec une considérable augmentation des nuisances sonores.

### ➤ **Quid de Bordeaux – Toulouse ?**

Par ailleurs, l'aménagement de la voie existante pour la LGV Bordeaux – Espagne fait totalement l'impasse sur le projet, préalablement validé, de LGV Bordeaux – Toulouse, ni sur la saturation actuelle en heure de pointe entre Langon et Bordeaux qui empêche la Région de créer de nouvelles circulations Ter Aquitaine alors même que les trains sont surchargés et que les usagers réclament de nouveaux trains.

En tout état de cause, la LGV Bordeaux – Toulouse comme la saturation en heure de pointe auraient nécessairement conduit à la construction de deux nouvelles voies, là aussi dans un contexte très urbanisé.

En conclusion, l'option de l'aménagement de la voie existante impliquait la réalisation de deux saignées urbaines très impactantes, alors que l'option ligne nouvelle retenue entraîne une saignée certes, mais dans un contexte moins impactant pour les populations grâce aux terrains déjà disponibles sur cet axe (Hourcade...) et à la moindre distance de zones urbaines traversées (3 voies entre Hourcade et Saint-Médard d'Eyrand).

### ➤ **Les avantages de la ligne nouvelle en gain de temps de parcours**

	2002	Mise à 4 voies ligne existante	Ligne nouvelle par l'Est
Dax – Paris	4h04	2h55	2h48
Bayonne – Paris	4h36	3h16	3h03
Bordeaux – Dax	1h04	0h50	0h43
Bordeaux – Bayonne	1h36	1h11	0h58
Bordeaux – Hendaye	2h17	1h52	1h38
Bordeaux – Mont-de-Marsan	1 h08	1h00	0h30
Bordeaux – Pau	1h53	1h39	1h20
Paris – Madrid	14h30	6h40	5h30
Bordeaux – Bilbao	8h00	éh42	1h47
Dax – Saint-Sébastien	1h46	1 h36	0h42

*A noter : le chiffrage réalisé pour le débat public faisait état d'un écart de coût peu important entre l'option 1 et l'option 3, estimées respectivement à 3,56 et 3,75Mds €.*

### **3.3.2 La nécessaire régénération du réseau régional actuel : c'est engagé !**

Le Conseil régional s'engage bien au-delà de ses obligations pour garantir la pérennité du réseau ferroviaire. Le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 comprend un volet consacré aux régénérations et modernisations de lignes régionales pour un montant total de 146,5 M€ dont 45,6M€ de part régionale. Les travaux ont débuté début 2010 et se poursuivront jusqu'en 2018.

### 3.3.3 Réouverture de lignes locales : cela ne résout rien !

Les lignes fermées au trafic voyageurs sont principalement les suivantes :

- Etoile autour de Mont-de-Marsan et Mont-de-Marsan - Tarbes : il n'existe pas de demande sur des axes couverts par les lignes existantes pour l'étoile, zones très peu peuplées,
- Villeneuve-sur-Lot - Agen : le projet de réouverture est actuellement en cours d'études car correspond à une zone quasi péri urbaine
- Bordeaux St Mariens, Ligne de Nérac, de Cateljaloux, Langon Bazas
- Oloron - Canfranc : le Conseil régional joue un rôle moteur de l'avancement de ce projet de réouverture destiné au trafic de voyageurs et de marchandises.

Aucune de ces lignes ne permet de répondre aux problèmes de saturation actuels autour de Bordeaux (Bordeaux - Fature et Bordeaux - Langon), ni aux problèmes de saturation à venir sur la côte basque et sur le corridor atlantique Nord Sud, sauf Pau Canfranc mais qui, avec un potentiel de 3,5Mt ne peut qu'être un complément au projet GPSO. En dehors des coûts de remise en état (triple des coûts avec l'obligation de déniveler tous les PN), se pose le problème du coût d'exploitation dans des zones peu denses. La Région souhaite régler avant tout traiter les zones péri urbaines (domicile travail) où se concentrent les flux les plus importants notamment pour des trajets domicile travail (ou étude).

## 3.4 Impact sur l'environnement

### 3.4.1 Un impact limité au maximum

Sur le plan environnemental, le cadre de vie (patrimoine bâti, paysage...), la protection des milieux naturels et urbains (insertion des lignes nouvelles et mesures compensatoires, rétablissement des liaisons, protections phoniques) et des populations (zones d'habitat) sont des éléments pris en considération dès le départ pour la conception des projets ferroviaires.

Le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France est attentif à toutes ces problématiques et recherche avec les acteurs locaux les meilleures solutions pour limiter les impacts de l'infrastructure dans son environnement : murs anti-bruits, enfouissements partiels ou totaux et bien sûr, mesures d'aménagements paysagers, garantie des circulations de la faune de part et d'autre de la voie...

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.**

**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.

Par ailleurs, le choix d'une ligne nouvelle avec un tronçon commun en Gironde réduit l'occupation foncière totale du projet.

### 3.4.2 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).

→ 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.

### 3.5 Désertification rurale au profit des grandes villes

Il existe une dynamique forte de littoralisation de l'Aquitaine, tant du point de vue de la population que des activités économiques. Or, il est de la responsabilité du Conseil régional d'Aquitaine de veiller à un rééquilibrage du territoire, entre l'Est et l'Ouest aquitains.

La LGV desservira ainsi Mont-de-Marsan, Préfecture des Landes jusqu'à aujourd'hui privée de grande vitesse, et rejoindra Dax puis Bayonne en offrant des perspectives pertinentes pour l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Par ailleurs, la Région utilisera les voies nouvelles pour mettre en place des Services régionaux à grande vitesse (SRGV) qui desserviront, au-delà des gares LGV, les haltes dont la réalisation est programmée : à Captieux, sur la Côte basco-landaise et, dans un second temps, dans le Pays Tarusate.

Enfin, la LGV ne constitue en rien une remise en cause de la politique du Conseil régional d'Aquitaine en matière de transport collectifs : le développement déjà considérable du Ter Aquitaine sera poursuivi afin d'une part, de continuer à proposer aux Aquitains une offre de transport attractive pour tous leurs déplacements, quotidiens ou occasionnels, mais aussi d'autre part, de leur garantir un accès facile à la grande vitesse par une politique de rabattement des trains régionaux vers les gares TGV.

## 4. Arguments sur la gestion du projet par la Région Aquitaine et contre-arguments

### 4.1 « la Région fait prendre du retard à la LGV »

#### 4.1.1 LGV Tours – Bordeaux

**Les délais seront tenus** : depuis 1998 la livraison complète est annoncée en 2016, avec deux tranches, de part et d'autre d'Angoulême. Initialement, il était annoncé Angoulême – Bordeaux en 2013 et Tours – Angoulême en 2016.

**Unanimité de l'Assemblée régionale sur toutes les décisions concernant le projet de LGV Tours – Bordeaux.**

**Le Conseil régional d'Aquitaine s'est impliqué pour faire accélérer le projet et ses préalables indispensables :**

- **La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux** : la Région dès 98 a demandé et obtenu l'inscription des études de suppression du bouchon de Bordeaux dans le Contrat de Plan État-Région 1994-1999, puis les travaux dans le Contrat de plan 2000/2006 et 2007/2013 et il faudra attendre 2014 pour qu'il saute en totalité !
- **L'engagement financier** : Le Conseil régional d'Aquitaine a mis en place dès le 16 février 2007 300M€ pour financer la LGV Tours Bordeaux pour montrer sa volonté de faire, il a avancé l'argent de la part attendue de l'Union européenne et des collectivités d'Aquitaine pour les études et pour les acquisitions foncières<sup>5</sup>, aujourd'hui réalisées à 80%.

#### 4.1.2 Les Grands projets du Sud-Ouest (GPSO) : LGV Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Espagne

**Le Conseil régional d'Aquitaine a obtenu l'inscription des études du corridor atlantique et de Bordeaux – Toulouse dans le Contrat de plan Etat région 2000-2006.**

Le projet Bordeaux – Espagne a été freiné par l'État, par la voix du Préfet qui a donné son accord pour lancer les études côté Toulouse mais a refusé de les

**A l'unanimité, le 24 octobre 2005 l'assemblée (sauf Mme Maïrof et M. Dionis du Séjour), s'est prononcée favorablement à l'issue du débat public sur le projet de LGV Bordeaux – Toulouse, a déploré la décision du gouvernement lors du CIADT de décembre 2003 de donner la priorité, avec un débat en 2005 à la LGV Bordeaux – Toulouse, alors que le débat sur la prolongation vers l'Espagne de la LGV Sud Europe Atlantique était retardé de plus d'un an.**

<sup>5</sup> Aux côtés de la Communauté urbaine de Bordeaux et du conseil général

lancer côté Espagne, arguant « qu'on avait le temps », **faisant prendre une année de retard au débat sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, malgré les demandes réitérées de la Région Aquitaine.**

**En 2007, l'Assemblée régionale s'est prononcée à la majorité sur le scénario 3 (tronçon commun) qu'a in fine retenu l'Etat, lors du débat public Bordeaux – Espagne (5 Verts, 1 PS, et 1 UMP contre, 4 Verts pour)**

**Il y a toujours eu unanimité sur le financement de toutes les études du corridor Atlantique, de financement des Débats Publics, des études GPSO jusqu'à l'enquête publique ;**

**C'est la Région qui a pré financé la part de toutes les collectivités Aquitaine pour les études GPSO jusqu'à la DUP pour gagner du temps.**

#### **4.1.3 Les retards dus à l'État et à Réseau ferré de France, limités par les interventions du Conseil régional d'Aquitaine**

**1 an pour que RFF et l'Etat produisent la convention d'étude APS sur Tours Angoulême** jusqu'au dossier d'utilité publique et pour qu'on arrive à boucler le financement de la convention d'étude Tours Bordeaux entre les collectivités de Poitou Charentes et d'Aquitaine (signée en décembre 2003) : difficulté avec la Région Poitou Charentes, tenue par la droite, Mme Maurin, et la Région Centre pour cofinancer les 20M€. **In fine c'est la Région Aquitaine qui a pris en charge 8.33M€, dont 5M€ d'anticipation des fonds européens et 1,66M€ d'anticipation de la part des 4 CG aquitains concernés et de la CUB**

4 mois et encore, suite aux négociations sur le financement des travaux de la LGV Tours Bordeaux et GPSO qui ont ralenti le processus de mise en compétition des concessionnaires : **RFF avait prévu de lancer la dernière phase de mise en compétition fin mars 2009, il l'a lancée fin juillet 2009, suite à la lettre du CRA s'engageant pour pallier la défection potentielle sur Tours Bordeaux de la COBAS, COBAN et du CG 64.**

Pour le reste, c'est l'Etat qui a avancé tranquillement sur ce dossier en prenant son temps pour prendre des décisions, la Région faisant tout son possible pour accélérer. Il y a eu des difficultés en Poitou Charentes avec les riverains qui ont conduit RFF et l'Etat à faire des études alternatives, ce qui est classique dans ce type de projet et a conduit à décaler de trois ans dans le temps Tours Angoulême par rapport à Angoulême Bordeaux.

Lla DUP Tours Angoulême a été prononcée en Juillet 2009 (contre le 18 juillet 2006 pour Angoulême Bordeaux) et la deuxième phase de la mise en compétition des concessionnaires a été lancée le 31 juillet 2009. **In fine, on peut dire que les discussions financières ont été conduites en temps masqué, en parallèle de la procédure de mise en compétition, sans la retarder à 4 mois près...**

**Les seuls retards sur GPSO sont l'année de retard pris par l'Etat qui a bloqué les études corridor Atlantique inscrites au CPER 2000/2006.**

**L'Etat n'a effectivement pas réussi à boucler le plan de financement entre les 55 collectivités de France réparties entre 6 Régions et c'est là qu'est le retard (de 4 mois...).** Effectivement, un projet de 12,5Md'€ (5,6M€ pour Tours – Bordeaux, 3M€ pour Bordeaux – Toulouse et 3.9M€ pour Bordeaux – Espagne) cela fait beaucoup à faire porter par la seule Région Aquitaine.

Quant aux trois départements d'Aquitaine (Pyrénées Atlantiques, Landes et Gironde), ils ont donné un accord de principe sur le financement de la LGV Tours Bordeaux, sauf le CG des Pyrénées Atlantiques qui ne veut payer que 53M€ sur les 76M€ demandés : ils veulent des garanties sur le projet Bordeaux Espagne en terme de dessertes, de tracé ce qui semble légitime.

**La Région a d'ailleurs donné son accord pour pallier, si besoin était, la défection des seules collectivités qui manquent à l'appel sur la LGV Tours Bordeaux, à savoir la COBAS, la CABAB et les 23M€ qui manquent du CG 64.**

**4.2 « La Région aurait du mettre plus d'argent comme en Bretagne où la Région a mis 50% de la part des collectivités »**

600M€ c'est 35,5 mois de potentiel fiscal pour la Région Aquitaine, avant la réforme de la taxe professionnelle, le Conseil régional Bretagne c'est 490,5 m€ soit 34.3 mois de potentiel fiscal pour un projet 4 fois mois important (3,1 Milliards d'€ contre 12,5 Milliards d'€ pour Tours Bordeaux, Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne).

**LGV Bretagne : 3 100M€ sur 2 régions :**

CR pays de Loire	100M€,
CR Bretagne	490,5M€
4 CG de Bretagne :	318M€
2 villes :	99M€

-----  
Total collectivités : 907,5 M€

**LGV Tours Bordeaux + GPSO) : 12 500M€**

Sur 6 Régions (centre, Limousin, Poitou Charentes, Aquitaine, Midi Pyrénées, Languedoc Roussillon) : CR Aquitaine 600M€

D'un côté l'UMP dit que la Région ne met pas assez, de l'autre les verts et le front de gauche disent qu'elle met trop : **elle doit être au bon équilibre, à savoir avoir la capacité financière pour non seulement pouvoir financer les trois LGV, pour 600M€ (300M€ sur Tours Bordeaux plus les 300M€ sur Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse) mais aussi financer la totalité de la régénération du réseau aquitain, de le moderniser et d'augmenter la capacité notamment sur l'axe Bordeaux Hendaye (300M€ en plus au total à charge de la région), et de renforcer l'ensemble des dessertes Ter (plus cent trains d'ici 2016), de**

**moderniser et d'agrandir tout le parc matériel (livraison à compter de 2013 de 400M€ de nouveaux matériels notamment à deux étages), d'aménager les pôles d'interconnexion avec les transports départementaux et urbains, bref, de mettre en œuvre notre grand projet ferroviaire dont les grandes orientations ont été présentées à l'assemblée plénière de décembre dernier.**

## 5. Annexes

### 5.1 Bilan du programme de développement 2002-2010 du Ter Aquitaine

**La fréquentation du Ter Aquitaine aura connu entre 2002 et 2008 une progression de + 42% alors que la moyenne nationale est de 35%. Près de 35 000 voyageurs quotidiens l'utilisent aujourd'hui.**

#### 5.1.1 Dessertes

- La création de plus de 100 Ter par jour, soit + 27% d'offre. L'objectif affiché à l'époque de + 30 % sera donc atteint, voire dépassé en 2010.
- La mise en place en juillet 2008 du cadencement du Ter Aquitaine sur 5 lignes (Bordeaux vers le Médoc, Arcachon, Mont de Marsan, Hendaye et Pau), avec + 30% de fréquentation en 6 mois sur ces lignes.

#### 5.1.2 Matériel roulant

- 234 M€ déjà engagés pour la modernisation (rénovation et acquisition) du matériel roulant, correspondant à **62 rames neuves** dont la livraison s'achève et près de **120 matériels rénovés**. Fin 2010, 100% du matériel sera modernisé ;
- 400 M€ engagés au Budget 2009 pour lancer le financement de l'acquisition de **50 rames neuves** environ, dont des rames à 2 niveaux à forte capacité ; 1<sup>ères</sup> livraisons attendues en 2013.

#### 5.1.3 Tarification

- Mise en place de Modalis en 2003. Près de 6 500 utilisateurs aujourd'hui
- Extension de Sésame à la gratuité sur 24 voyages en 2005
- Création de la nouvelle gamme tarifaire régionale en 2006 pour les déplacements fréquents (Izy Pass,) et les déplacements occasionnels (Izy Air), près de 13 000 cartes vendues en 2008.

#### 5.1.4 Modernisation des gares et haltes Ter Aquitaine

- 18 M€ auront été engagés par la Région fin 2010, correspondant à une participation régionale d'environ 70% en moyenne sur les projets de modernisation,
- Fin 2010, 70 projets de modernisation auront été lancés sur les 158 gares et haltes que compte l'Aquitaine
- A ce jour, 18 gares et haltes modernisées ont été livrées complètement (bâtiment et parvis) ou partiellement (l'un ou l'autre),
- Concernant les pôles d'échanges : réalisation en cours du pôle multimodal de St Jean, ouverture de la halte intermodale de Cenon en 2007, du pôle de Pessac,

ouverture en 2010 de la halte intermodale d'Arlac, participation aux pôles d'échanges d'Agen, de Dax...

- Mise en place du chantier d'insertion en Gironde pour l'entretien des gares, et extension prévue aux autres départements

### **5.1.5 Autres domaines**

- La concertation au plus près des usagers, avec 7 comités de ligne créés, les 5 comités de bassins de transport, les comités consultatifs de projet...
- Financement du N° vert gratuit « Ter Aquitaine services 0800 872 872 », n° d'appel unique pour l'information pour le Ter Aquitaine.