

Monsieur Guillaume PEPY
Président de la SNCF
2, place aux Etoiles
93200 SAINT DENIS

Bordeaux, le **20 FEV. 2015**

Monsieur le Président,

L'avenir de la desserte de la gare de Libourne revêt un caractère crucial et déterminant pour un bassin de vie qui comprend le Nord de la Gironde, le Sud Charente ainsi que l'Ouest de la Dordogne. En effet, le niveau de service et d'accès à la grande vitesse ferroviaire constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de la population concernée et les entreprises implantées sur ces territoires.

Dans ce cadre, les collectivités d'Aquitaine se sont fortement mobilisées pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique afin d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de leurs territoires respectifs.

Ces engagements, qui se sont traduits par un effort financier important opéré dans un contexte budgétaire difficile pour les collectivités territoriales, ont également impliqué sensiblement ces dernières dans l'accompagnement de ce projet majeur, particulièrement impactant pendant les six années de travaux.

Par ailleurs, pour concilier l'impact positif de la réalisation de la nouvelle infrastructure avec la nécessaire continuité de desserte des territoires par la ligne existante, la Région Aquitaine, la Communauté d'agglomération du Libournais et le Conseil général de Gironde ont signé en 2011 la convention relative à la desserte ferroviaire des gares de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne.

L'objectif partagé par tous de garantir la pérennisation d'un accès satisfaisant au réseau ferroviaire à grande vitesse répondait ainsi à l'application la loi n°2000-18 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

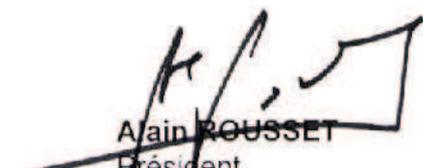
Alors que les échanges sur la détermination des grilles horaires en vue de la mise en service de la LGV SEA en 2017 sont en cours, les premières informations dont nous disposons semblent indiquer que les engagements pris dans le cadre de la convention de financement des travaux de la LGV SEA et de la convention de desserte ne pourraient être satisfaits. Il serait question de réduire le nombre de TGV en circulation entre Paris et Bordeaux et les objectifs retenus de fréquences et de temps de parcours pour la desserte des gares de Châtelleraut, Futuroscope, Poitiers, Angoulême et Libourne ne seraient pas atteints. En tout état de cause, ces hypothèses ne sauraient être acceptables pour les collectivités partenaires de ce projet structurant qui participe à l'aménagement du territoire de notre pays et qui ne saurait oublier les équilibres territoriaux des villes intermédiaires.

Nous tenons à vous informer qu'en parallèle de ce courrier, nous réitérons notre demande, auprès de Madame ROYAL, Ministre de l'Ecologie, du Développement et Durable, et de Monsieur VIDALIES, Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, d'organiser la tenue d'un comité de suivi, comme le prévoit l'article 3 de la convention de desserte.

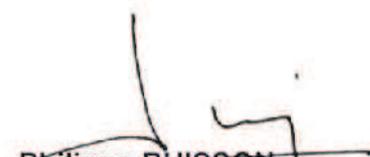
En effet, il apparaît aujourd'hui urgent de réunir les acteurs du projet à travers la tenue de cette instance pour les informer officiellement des échanges concernant la détermination de la grille horaire 2017, et s'assurer ainsi que ce projet est conforme aux ambitions initiales de dessertes, légitimement attendues par les territoires.

C'est pourquoi, nous faisons appel à votre coopération et à votre sens du service public pour que soient respectés les engagements pris dans la convention de desserte entre l'Etat, les collectivités territoriales et Réseau ferré de France, devenu aujourd'hui SNCF Réseau.

Comptant sur votre implication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.



Alain ROUSSET
Président
de la Région Aquitaine



Philippe BUISSON
Président de la Communauté
d'agglomération du Libournais



Philippe MADRELLE
Président
du Département de la Gironde



Monsieur Philippe BUISSON
président de la Communauté d'agglomération
du Libournais
21, avenue Foch
BP2026 33502 LIBOURNE Cedex

La Plaine Saint-Denis, le **16 MARS 2015**

cher Monsieur le Président,

Dans votre lettre du 20 février, cosignée par Messieurs Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine et Philippe Madrelle, président du département de la Gironde, vous me faites part de vos inquiétudes quant à la desserte de la ville de Libourne, à l'horizon de la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA) en 2017.

Tout d'abord, je rappelle que le transporteur n'a pas été associé à la signature de la convention de desserte ferroviaire de 2011.

Cela étant, SNCF fait le maximum pour transporter les clients et bâtir, pour eux, une desserte qui offre le meilleur service pour tous. S'agissant d'argent public, il opérera sur cet axe avec le souci constant d'optimiser au maximum l'utilisation des rames TGV, en fonction des capacités du réseau.

Le projet SEA est une bonne nouvelle et une réelle opportunité pour les clients, comme pour les territoires. C'est aussi un projet exceptionnel de nouvelle LGV, qui offrira à tous des connexions plus fluides et des temps de parcours très améliorés sur de nombreuses destinations.

Ce projet, qui va générer des gains de temps de parcours sur la LGV, se traduira par des augmentations de trafic, en particulier pour la clientèle longue distance. C'est la raison pour laquelle SNCF Mobilités envisage de passer de 11 allers et retours Paris – Bordeaux, quotidiens et directs aujourd'hui, à 13,5 en 2017.

J'ajoute que SNCF affectera en priorité des rames Duplex neuves, plus rapides car pouvant rouler à 320 km/h sur la nouvelle LGV, plus capacitaires et plus confortables sur les trajets de longue distance permettant ainsi, dès la mise en service, de desservir le marché toulousain via Bordeaux puis, progressivement, tous les marchés au sud de Bordeaux, avec ou sans arrêt aller et retour à Bordeaux.

Ce projet est également l'occasion pour SNCF d'investir dans des grandes gares, mais aussi d'appuyer les collectivités territoriales dans leur démarche de création de 21 nouveaux pôles d'échanges multimodaux (PEM), qui faciliteront le voyage de bout en bout et le porte-à-porte. Pour autant, l'absence de gare « nouvelle » nous impose de trouver des compromis entre desserte directe et desserte des villes intermédiaires puisque, chaque arrêt en gare centre-ville allonge le temps de parcours de 15 minutes en moyenne.

.../...

Enfin, SEA est également pour SNCF l'occasion d'engager une nouvelle relation avec ses clients, en proposant une expérience du voyage avec un traitement personnalisé et ciblé des voyageurs, notamment les plus fréquents, qu'ils soient clients d'affaires ou de loisirs.

Pour autant, le projet SEA est aussi un projet qui a évolué et se trouve aujourd'hui confronté à une vraie complexité économique.

Je souhaite en effet vous rappeler le contexte délicat de la mise en service de cette ligne et son absence de modèle économique pertinent. En effet, si SNCF Mobilités porte une mission de service public pour la desserte TER en particulier, il n'en est pas de même pour Voyages SNCF qui doit autofinancer son exploitation et être capable d'assurer la pérennité du modèle TGV et, notamment, le renouvellement de ses matériels.

J'ajoute que l'on demande aussi à TGV de cofinancer majoritairement le déséquilibre économique des trains d'équilibre du territoire (TET) ce qui, *in fine*, conduit SNCF à faire tous ses efforts pour dimensionner une desserte qui réponde, au maximum, à la réalité du trafic et à ses impératifs économiques.

Or, à ce jour, les projections financières de l'exploitation de cette nouvelle ligne font état d'un déficit annuel situé entre 100 et 200 M€ pour le transporteur, quelles que soient les hypothèses d'augmentation de trafic ou de hausse tarifaire liée au gain de temps.

Dès lors, l'élaboration de la desserte ferroviaire 2017 TGV/TER et Intercités, notamment sur les territoires médians, est complexe.

J'ai voulu que la phase actuelle de concertation sur les dessertes du projet SEA soit fluide et transparente et, c'est pour cette raison, que j'ai désigné un facilitateur, Monsieur Jean Auroux.

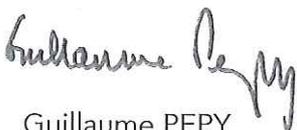
Entre le 16 février et le 4 mars, Monsieur Auroux a organisé des réunions avec tous les acteurs concernés par le projet, afin de présenter le scénario proposé par SNCF et d'écouter les points de vue des différents participants.

Cette étape achevée, Monsieur Auroux se tient à la disposition de toutes les parties concernées afin d'émettre un avis qui tiendra compte le mieux possible des enjeux et des attentes des territoires intéressés.

Dans le cadre de la politique de transparence SNCF, cet échange de courriers sera publié sur le site sncf.com, sauf si vous manifestiez votre opposition dans un délai de 15 jours.

En espérant avoir pu vous rassurer sur la volonté de permettre à nos équipes de travailler ensemble à atteindre ces objectifs, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la meilleure.

Bien cordialement



Guillaume PEPY
Président du directoire de SNCF
Président-directeur général de SNCF Mobilités