

Etude technique
et analyse
socio-économique
des scénarios
de ligne nouvelle
et d'aménagements
de la ligne existante

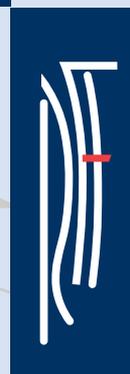


LGV • Bordeaux • Toulouse •
Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

1
phase

Réseaux pris
en situation
de référence

Avril 2005



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT

Général

Le présent document est un livrable de l'étude réalisée par le groupement SCETAUROUTE – SEMALY – ISIS pour RFF dans le but de préparer le débat public pour la création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Particulier

Ce rapport de présentation décrit les **réseaux de référence**, c'est-à-dire les réseaux ferroviaire et routier dans leur état supposé aux échéances d'étude, hors réalisation du projet.

Concrètement, ces réseaux sont représentés en listant les opérations pour lesquelles on émet l'hypothèse qu'elles seront réalisées entre aujourd'hui et 2016, ou 2020.

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT	1
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	5
1. ÉCHEANCES CONSIDEREES	7
2. RESEAU FERROVIAIRE	8
3. RESEAU ROUTIER	12

INTRODUCTION

Les réseaux de référence sont établis en tenant compte **des aménagements internationaux, nationaux ou régionaux qui impactent le projet**. Ce sont les opérations en cours (en phase étude ou travaux) ainsi que les aménagements prévus au CIADT du 18 décembre 2003 pour ce qui concerne les projets sur le territoire national. Pour les projets internationaux, on retient notamment les projets espagnols pouvant avoir une influence sur la LGV Bordeaux – Toulouse.

L'ensemble de ces projets est connu et la situation de référence est donc bien la même pour chaque étude de projet situé au même horizon. Par contre, selon le projet étudié, tous les projets réalisés en référence n'ont pas nécessairement un impact significatif. Ainsi, seule la liste des projets ayant cet impact significatif est citée.

Dans certains cas, des questions demeurent sur la réalisation d'un projet avant un autre. Dans ce cas, il est proposé de réaliser un test de sensibilité afin de tenir compte de toutes les hypothèses.

On distingue les opérations concernant le réseau ferroviaire et les opérations concernant le réseau routier. Elles sont présentées dans deux paragraphes distincts.

1. ÉCHEANCES CONSIDEREES

Deux échéances sont considérées pour l'établissement des réseaux de référence :

- L'horizon 2016,
- L'horizon 2020.

Les opérations dont la réalisation est prévue aux contrats de plan État – Région (CPER) en cours sont isolées.

On rappelle que certains aménagements sont pris en compte sous la forme de *tests de sensibilité* (en 2016 ou en 2020).

2. RESEAU FERROVIAIRE

Tableau 1 : Opérations ferroviaires incluses dans le réseau de référence

Secteur	Fin CPER	Horizon 2016	Horizon 2020
Aquitaine	Suppression du Bouchon ferroviaire nord de Bordeaux (phase 1)	LGV SEA complète Suppression du Bouchon ferroviaire nord de Bordeaux (phase 2)	
Midi-Pyrénées	Matabiau (phase I) IPCS Toulouse – Villefranche	Matabiau (phase II, 1 ^{re} étape) POLT (aménagement ligne classique)	Matabiau (phase II, 2 ^e étape)
Languedoc-Roussillon	Aménagement de la gare de Perpignan Aménagement de la gare de Montpellier	Contournement de Nîmes et Montpellier (y compris aménagements sur la ligne classique Montpellier – Narbonne et sur le nœud de Narbonne) Perpignan – Figueras	
Autres régions	LGV Est, 1 ^{re} étape (Paris Baudrecourt)	LGV Est, 2 ^e étape (Baudrecourt – Strasbourg) LGV Rhin – Rhône, branche est Aménagement de capacité en Île-de-France (Massy – Valenton & Sucy – Valenton) Lyon – Chambéry (Lyon – Sillon alpin et tunnel de Chartreuse, 1 ^{er} tube)	LGV Rhin – Rhône, branche sud Liaison Lyon - Turin Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
Espagne	LGV Lérida - Barcelone	Amélioration de la ligne Bordeaux – Frontière espagnole Y basque Figueras – Barcelone LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire LGV Valladolid/Léon – Vitoria	

En outre, 4 opérations seront analysées par le biais de tests de sensibilité :

- Pour une réalisation avant 2016,
 - Pau – Canfranc
- Pour une réalisation après 2020 :
 - LGV Montpellier – Perpignan,
 - LGV PACA,
 - LGV Bordeaux – Vitoria
 - Autoroute ferroviaire Lille – Vitoria.

Commentaires

- La **LGV Sud Europe Atlantique** a été considérée comme intégralement réalisée à l'échéance 2016. Cet engagement a été réaffirmé par le gouvernement français lors du dernier comité interministériel d'aménagement du territoire. Ce projet vise en effet à créer un axe à grande vitesse vers la péninsule ibérique en libérant des capacités pour le fret dans les régions traversées.
- Le projet de **modernisation de l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT)**, projet complémentaire à la constitution d'une LGV Paris – Bordeaux – Toulouse mais non concurrent, constitue une phase d'amélioration des services offerts, avec de surcroît la desserte des régions Centre et Limousin.
- Le **contournement de Nîmes et Montpellier** en ligne nouvelle, complété par des aménagements sur la ligne existante vers Perpignan et par la ligne nouvelle **Perpignan – Figueras**, permet de constituer un corridor vers l'Espagne (Barcelone) pour répondre aux besoins de déplacement sur l'axe Espagne – Europe du Nord et sur l'arc méditerranéen Italie – Espagne. Il est peu probable que la **LGV Montpellier – Perpignan** soit mise en service avant 2020, d'où le choix de la traiter sous forme de test de sensibilité.
- Concernant les **LGV Rhin – Rhône et LGV Est**, les échéances de réalisation retenues correspondent au phasage envisagé par RFF à ce jour. Le débat public de la **LGV PACA** est en cours de préparation mais la réalisation ce projet n'est pas supposée intervenir avant la LGV Bordeaux – Toulouse. De plus, l'impact sur le projet est minime. On ne réalisera donc qu'un test de sensibilité à la réalisation de ce projet.
- La réalisation du projet **Lyon – Turin** a été confirmée par les derniers échanges entre les gouvernements français et italien, avec une échéance de mise en service proche de 2020. L'ampleur des opérations à réaliser impose un phasage progressif qui débutera par la **LGV Lyon – Sillon Alpin** et le **tunnel de Chartreuse**.
- Le **contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise** constitue un élément indispensable au corridor nord – sud à dominante fret via la vallée du Rhône.
- Les **projets espagnols** ont été planifiés à partir d'éléments issus des échanges entre RFF et le gouvernement Espagnol dans le cadre des études du corridor atlantique.

- Les incertitudes actuelles du projet de réouverture de la ligne **Pau – Canfranc** incitent à ne pas l'intégrer directement. Il sera traité sous forme de test de sensibilité.
- Amélioration de l'axe **Bordeaux – Hendaye** (Arc Atlantique) : En 2016, on suppose réalisés les aménagements de capacité permettant de mettre à profit la réalisation du Y Basque ; en 2020, on effectue un test de sensibilité à la réalisation d'une ligne à grande vitesse.
- L'ouverture d'une **autoroute ferroviaire** sur le grand arc atlantique pourrait intervenir avec, en première phase, un train par heure entre St-Pierre-des-Corps (Tours) et Irun (Hendaye), puis des services directs entre Lille et Vitoria (Espagne).

Figure 1 : Carte des opérations ferroviaires incluses dans le réseau de référence



3. RESEAU ROUTIER

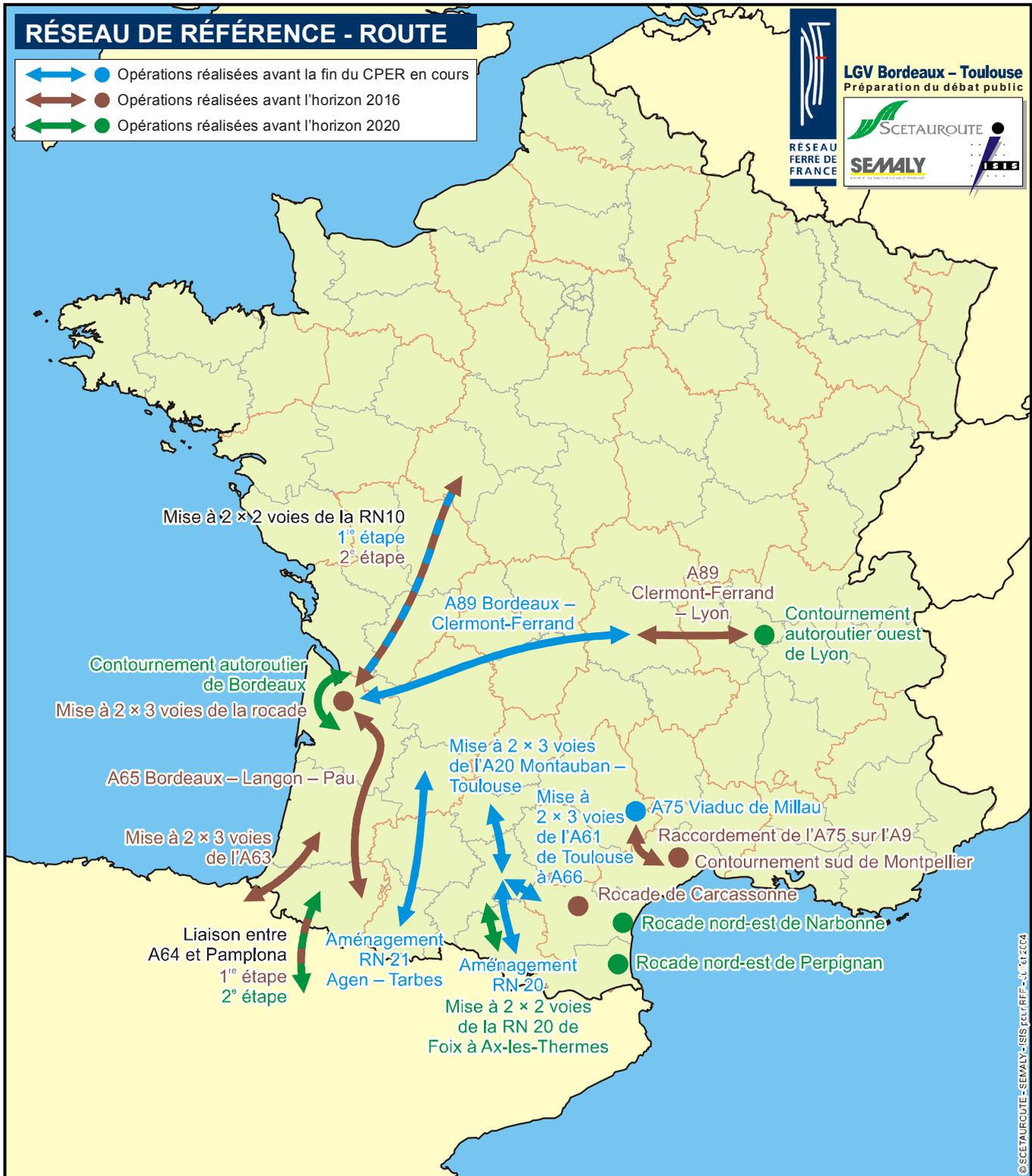
Tableau 2 : Opérations routières incluses dans le réseau de référence

Fin CPER		Horizon 2016	Horizon 2020
Aquitaine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement progressif de la RN 21 Agen – Tarbes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A65 Bordeaux – Langon – Pau : liaison rapide aux caractéristiques autoroutières ▪ Mise à 2x3 voies de l'A63 jusqu'à Biriadou ▪ Rocade de Bordeaux à 2 × 3 voies ▪ Aménagement de la liaison Pyrénées Atlantique – Navarre (A64 – Pamplona) avec une chaussée bi-directionnelle (1^{re} étape) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement autoroutier ouest de Bordeaux ▪ Liaison Pyrénées Atlantique – Navarre (A64 – Pamplona) complétée avec une chaussée bi-directionnelle
Midi-Pyrénées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement progressif de la RN 20 Toulouse – Ariège ▪ Mise à 2 × 3 voies de l'A61 entre Toulouse et la bifurcation avec A66 ▪ Mise à 2 × 3 voies de l'A62 entre Montauban et Toulouse 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise à 2 × 2 voies de la RN 20 de Foix à Ax-les-Thermes <p>Mise à 2 × 2 voies de la RN 88 entre l'A68 (Albi) et l'A75 Sévérac-le-Château</p>
Languedoc-Roussillon		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rocade de Carcassonne ▪ Contournement Sud de Montpellier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rocade nord-est de Narbonne ▪ Rocade nord-est de Perpignan
Autres régions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A89 : Bordeaux – Clermont-Ferrand ▪ A 75 : Viaduc de Millau ▪ Mise à 2 × 2 voies partielle de la RN 10 Bordeaux – Tours 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A 75 : raccordement sur A9 ▪ Autoroute A89 : Clermont-Ferrand – Lyon ▪ Mise à 2 × 2 voies complète de la RN 10 Bordeaux – Tours 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contournement autoroutier ouest de Lyon

Commentaires

- L'aménagement de la **RN21 d'Agen à Tarbes** participera au délestage de l'A63, avec 8 déviations d'agglomérations et deux sections mises à 2 × 2 voies.
- L'**A65 Bordeaux – Pau** doit également délester l'A63 avec une fonction de désenclavement des Landes et du Gers.
- Le **contournement autoroutier de Bordeaux** a pour objectif de mettre en continuité l'A10 et l'A63 et séparer ainsi les circulations de transit des circulations locales au niveau de Bordeaux.
- L'**aménagement de la RN20 Toulouse – Ariège** doit permettre d'assurer la continuité de l'A20 et faciliter l'accès aux zones touristiques du piémont pyrénéen et à l'Andorre.
- La **mise à 3 voies de l'A9 et du contournement de Perpignan** visent à lutter contre la saturation de l'axe (nombre élevé de poids lourds et trafic intense en période estivale).
- L'**A89** a pour fonction de désenclaver le Massif Central et de créer un nouvel axe est-ouest. Elle sera réalisée progressivement avec, en 2016, la liaison Lyon – Clermont-Ferrand, puis en 2020, le prolongement jusqu'à Bordeaux.
- L'achèvement de l'**A75** passe par l'ouverture **viaduc de Millau** (à court terme) et la **connexion à l'A9**, dans le but de délester la vallée du Rhône.
- Le **contournement autoroutier de Lyon** permettra d'extraire les trafics nord-sud de l'A6 et l'A7 du tunnel de Fourvière et de la rocade est de Lyon, tous deux saturés, en séparant le transit du trafic local.

Figure 2 : Carte des opérations routières incluses dans le réseau de référence



Réseau Ferré de France
Direction régionale
Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
Bât. E - 4^e étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 15 60
Fax : 05 34 44 10 66
Internet : www.rff.fr



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**



Conception de la couverture: **Stratis** > 01 55 25 54 54
Réalisation des études: **Groupeement EGIS** > Avril 2005