

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 document présente les scénarios globaux (et phasés) de projet tels qu'ils sont étudiés au cours de la phase 3.

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT	1
SOMMAIRE	3
1. PRESENTATION GENERALE	5
1.1 Scénarios intégrés infrastructure + service	5
1.2 Échéances considérées et phasage	5
1.3 Situation de référence	6
2. CONSTRUCTION DES SCENARIOS	7
2.1 Logique de construction	7
2.2 Dénomination des scénarios	7
2.2.1 Dénomination des scénarios phasés (ou "phasages")	7
2.2.2 Dénomination des étapes des scénarios phasés	8
2.2.3 Retour sur les échéances d'étude	9
3. DESCRIPTION DES SCENARIOS	9
3.1 Infrastructure	10
3.1.1 Étape de phasage A	10
3.1.2 Étape de phasage B	10
3.1.3 Étape de phasage C	11
3.1.4 Étape de phasage D	11
3.2 Services ferroviaires	12
3.2.1 Services TER	12
3.2.2 Services GL et TGV	12
3.2.3 Services intercity à grande vitesse	12
3.2.4 Fret	12
3.2.5 Autres services et informations complémentaires	13
3.3 Description détaillée	13
3.3.1 Situation de référence en 2016	17
3.3.2 Situation de référence en 2020	18
3.3.3 Situation finale du scénario 1 ¹ en 2016	19
3.3.4 Situation finale du scénario 1 ¹ en 2020	20
3.3.5 Situation finale du scénario 2 en 2016	21
3.3.6 Situation finale du scénario 2 en 2020	22
3.3.7 Situation finale du scénario 3 ¹ en 2016	23
3.3.8 Situation finale du scénario 3 ¹ en 2020	24
3.3.9 Situation finale du scénario 4 en 2016	25
3.3.10 Situation finale du scénario 4 en 2020	26
3.3.11 Situation finale du scénario 4 ¹ en 2016	27
3.3.12 Situation finale du scénario 4 ¹ en 2020	28
3.3.13 Situation finale du scénario 5 en 2016	29
3.3.14 Situation finale du scénario 5 en 2020	30
3.3.15 Situation finale du scénario 7 en 2016	31
3.3.16 Situation finale du scénario 7 en 2020	32
3.3.17 Situation intermédiaire A en 2016	33

3.3.18	Situation intermédiaire B en 2016	34
3.3.19	Situation intermédiaire C en 2016	35
3.3.20	Situation intermédiaire D en 2016	36

1. PRESENTATION GENERALE

Les scénarios de projet présentés dans ce document ont été établis à partir des travaux réalisés au cours de la phase 2.

Ils sont très similaires aux scénarios étudiés en phase 2. Par conséquent, nous nous présentons surtout dans ce document les modifications qui y ont été apportées.

1.1 SCENARIOS INTEGRES INFRASTRUCTURE + SERVICE

Comme cela était le cas pour les scénarios étudiés en phase 2, chacun d'entre eux comporte une composante **infrastructure** et une composante **service**.

Par composante **infrastructure**, il faut entendre une logique d'organisation géographique et fonctionnelle du réseau et en particulier de la ligne à Grande Vitesse et ses raccordements au réseau classique existant.

Par composante **service**, il faut entendre une organisation des dessertes voyageurs et des sillons fret sur le réseau. Les services ferroviaires sont décrits sous la forme de missions ayant chacune :

- une dénomination (en particulier, lorsqu'il s'agit de services TER, ceux-ci sont rattachés à une Région),
- une origine (ou groupement d'origines¹),
- une destination,
- des points de desserte,
- une fréquence en période dimensionnante (période de pointe),
- un nombre de services assurés par jour ouvrable de base.

En corollaire, à chaque mission est implicitement associé un type de matériel roulant.

1.2 ÉCHEANCES CONSIDEREES ET PHASAGE

Comme en phase 2, l'étude prévoit deux échéances de réalisation du projet : 2016² ou 2020. S'agissant à ce stade de dates encore approximatives³, on parlera d'*horizon 2016 ou 2020*.

La nouveauté des scénarios de phase 3 est la possibilité de réaliser le projet en deux étapes, avec une première réalisation partielle à l'horizon 2016 et un complément à l'horizon 2020. On parle de "*phasages*" ou de "*scénarios phasés*", avec deux "*étapes*" : une "*étape intermédiaire*" et une "*étape finale*".

Il est utile de préciser que l'introduction de la notion de phasage n'implique pas nécessairement que tous les scénarios soient effectivement phasés : dans certains

¹ On verra que les destinations de certains trains sont regroupées, lorsque la distinction n'est pas significative vue du périmètre étudié. Par exemple, les TGV au départ de Bordeaux en direction du sud-est sont regroupés, que leur terminus se situe à Marseille ou Nice.

² En phase 2, on parlait de 2015, mais la date a été réajustée pour plus de cohérence avec d'autres projets.

³ La démarche d'optimisation du projet pourra conduire à ajuster l'échéance de réalisation, à partir du résultat des bilans socio-économiques.

cas, l'organisation fonctionnelle des infrastructures ne permet pas de réalisation en deux étapes et le scénario reste alors réalisé en une fois.

1.3 SITUATION DE REFERENCE

Une situation de référence a été définie pour l'ensemble de l'étude aux deux échéances 2016 et 2020.

Celle-ci reste d'actualité pour la conduite des études de phase 3⁴.

⁴ Les réseaux ferroviaire non concerné par le projet et le réseau routier sont décrits dans le document intitulé *Réseau de référence – Rapport de présentation*.

2. CONSTRUCTION DES SCENARIOS

2.1 LOGIQUE DE CONSTRUCTION

On rappelle que la phase 2 a consisté à étudier un ensemble de scénarios et à proposer :

- D'une part, des modifications à ceux-ci dans le but d'en optimiser la performance socio-économique (adaptation des services).
- D'autre part, proposer des phasages de réalisation.

L'ensemble de ces propositions figure dans le rapport d'étude de phase 2 intitulé *Optimisation et proposition de phasage des scénarios de services globaux*.

Partant de ces propositions, et avec l'avis du maître d'ouvrage, il a été décidé de n'en retenir que certaines. Elles sont décrites dans le présent document.

D'autre part, compte tenu des premiers diagnostics capacitaires réalisés en phase 2, il a été choisi de maintenir l'hypothèse d'un aménagement de capacité conséquent, tel qu'une mise à 4 voies :

- à l'approche de Bordeaux pour le scénario 1',
- à l'approche de Toulouse pour tous les scénarios.

Ces choix ne sont pas définitifs et l'étude de capacité plus poussée réalisée en phase 3 doit les confirmer ou les infirmer.

2.2 DENOMINATION DES SCENARIOS

2.2.1 Dénomination des scénarios phasés (ou "phasages")

Les 11 scénarios de phase 2 étaient dénommés : 1, 1' (variante pendulaire), 2, 2', 3, 3', 4, 4', 5, 6 et 7. Pour ne pas perturber le lecteur, on a conservé cette dénomination pour la phase 3.

En fin de phase 2, il a été décidé de ne pas poursuivre l'étude de 4 de ces 11 scénarios. Il s'agit des scénarios 1, 2', 3 et 6. Pour les 7 autres (1', 2, 3', 4, 4', 5, 7), on a cherché à définir des phasages de réalisation.

Pour désigner ces phasages, la première approche⁵ consiste à adjoindre au nom du scénario d'autres caractères caractérisant les phasages.

- On ajoute *np* si le scénario n'est pas phasé (« non phasé »),
- On ajoute *p* si le scénario est phasé, suivi du numéro du phasage.

On commence ainsi à construire le tableau suivant :

⁵ Cette première approche se veut systématique. Par conséquent, la dénomination qui en résulte est un peu fastidieuse. Elle va être très rapidement simplifiée.

Tableau 1 : Vue d'ensemble des scénarios de phase 3

Scénario (phase 2)	Scénario phasé (phase 3)	Phasé / non phasé	Identification des 2 étapes			Détail des deux étapes		
			Intermédiaire (2016)	Finale (2020)		étape intermédiaire (2016)	étape finale (2020)	
1	Non retenu à l'issue de la phase 2							
1'	1'np	non phasé	–	–	1np	1'	–	–
2	2np	non phasé	–	–	2np	2		
	2p1	phasé	2p1i	A	2p1f		Bordeaux – Agen	Agen – Toulouse
2'	Non retenu à l'issue de la phase 2							
3	Non retenu à l'issue de la phase 2							
3'	3'np	non phasé	–	–	3np	3'	–	–
	3'p1	phasé	3'p1i	A	3'p1f		Bordeaux – Agen	Agen – Toulouse
	3'p2	phasé	3'p2i	B	3'p2f		Agen – Toulouse (sans gare nouvelle)	Bordeaux – Agen
4	4np	non phasé	–	–	4np	4	–	–
	4p1	phasé	4p1	C	4p1f		Bordeaux – Montauban	Montauban – Toulouse
4'	4'np	non phasé	–	–	4'np	4'	–	–
	4'p1	phasé	4'p1i	A	4'p1f		Bordeaux – Agen	Agen – Toulouse
	4'p2	phasé	4'p2i	D	4'p2f		Agen – Toulouse (avec gare nouvelle)	Bordeaux – Agen
5	5np	non phasé	–	–	5np	5	–	–
6	Non retenu à l'issue de la phase 2							
7	7np	non phasé	–	–	7np	7	–	–

2.2.2 Dénomination des étapes des scénarios phasés

Dans un premier temps, les étapes constitutives des scénarios phasés sont dénommées en ajoutant la lettre i (“initial”) ou la lettre f (“final”). Pour les scénarios non phasés, on désigne l'unique étape (étape finale) par le nom du scénario lui-même.

Ensuite, il s'avère que des scénarios phasés différents peuvent avoir la même étape intermédiaire. C'est le cas notamment des premières étapes des scénarios phasés 3'p1 et 4'p1. D'autre part, les situations finales des scénarios phasés issues d'un même scénario de phase 2 sont par construction identiques (par exemple, les étapes 3'np, 3'p1f et 3'p2f sont identiques).

On a donc simplifié la dénomination des étapes, pour retenir **4 étapes intermédiaires de phasage** (A, B, C et D) et **7 étapes de réalisation définitive** (1', 2, 3', 4, 4', 5 et 7).

Pour être complet, il faut rappeler l'existence des 2 situations de référence (en 2016 et en 2020) qui viennent s'ajouter à ces 11 situations de projet, soit 13 situations étudiées.

2.2.3 Retour sur les échéances d'étude

Les 4 étapes intermédiaires de phasage se situent naturellement à l'échéance 2016, les 2 situations de références respectivement en 2016 et en 2020.

Quant aux étapes de réalisation définitive, en plus de l'échéance 2020, il également est envisagé une réalisation dès 2016.

Au total, 20 situations sont donc à étudier (elles correspondent aux planches du paragraphe 3.3) :

- 2 situations de référence (2016 et 2020) ;
- 4 situations de réalisation partielle en 2016 (A, B, C et D) ;
- 7 situations de réalisation complète en 2020 (1', 2, 3', 4, 4', 5 et 7) ;
- 7 situations de réalisation complète en 2016 (1', 2, 3', 4, 4', 5 et 7).

La combinaison des ces situations permet de constituer 20 scénarios de phasage

- 7 scénarios de phasage avec réalisation en une seule étape dès 2016 (1', 2, 3', 4, 4', 5 et 7) ;
- 7 scénarios de phasage avec réalisation en une seule étape en 2020 (1', 2, 3', 4, 4', 5 et 7) ;
- 6 scénarios de phasage avec réalisation en deux étapes, intermédiaire en 2016, finale en 2020 (A puis 2, A puis 3', B puis 3', C puis 4, A puis 4' et D puis 4').

3. CONSTRUCTION DES SCENARIOS

3.1 INFRASTRUCTURE

Dans leur principe général, les scénarios n'ont pas évolué depuis la phase 2. Quelques modifications ont été apportées pour tenir compte du premier diagnostic capacitaire réalisé en phase 2. Ainsi, l'aménagement de capacité au niveau de l'arrivée à Bordeaux n'a été maintenu **que** pour le scénario 1'.

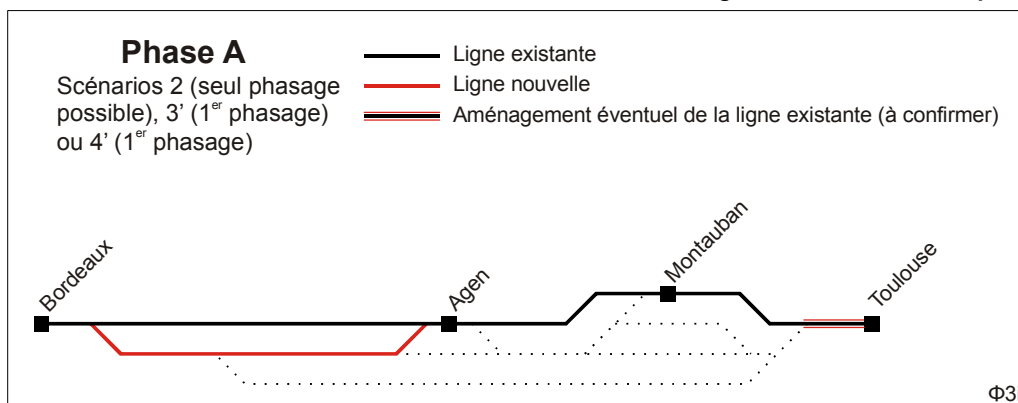
Pour les étapes intermédiaires de phasage, on s'est inspiré de ce premier diagnostic pour proposer ou pas des aménagements capacitaires complémentaires.

Les 4 étapes intermédiaires de phasages sont représentées ci-dessous. Les autres scénarios sont représentés sous forme de vignette en haut à gauche des planches décrivant les services à la fin du présent document.

3.1.1 Étape de phasage A

L'étape A consiste à réaliser un tronçon de ligne nouvelle de Bordeaux à Agen. Elle peut être ensuite poursuivie de plusieurs façons, c'est pourquoi elle est commune à 3 scénarios de phasage.

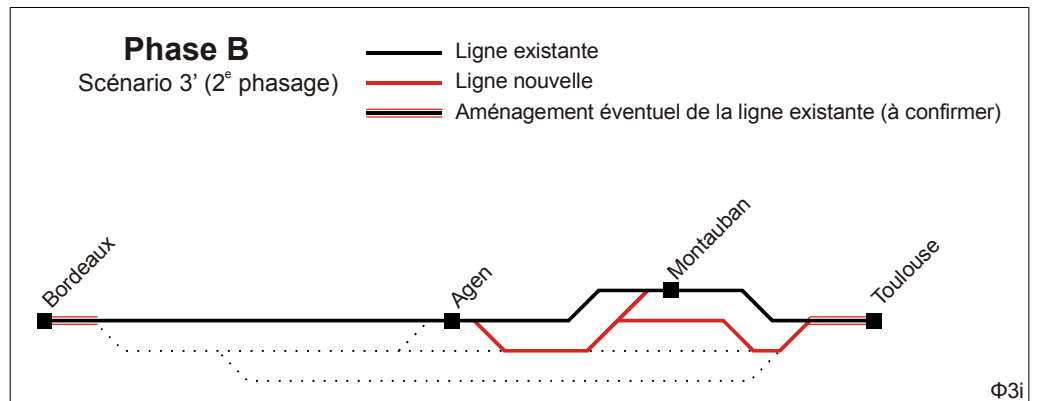
Figure 1 : Schéma de l'étape A



3.1.2 Étape de phasage B

L'étape B est en quelques sorte le négatif de l'étape A, puisque la ligne est d'abord réalisée dans sa partie Est. À la différence de l'étape D illustrée ci-dessous, un raccordement est prévu pour desservir la gare centre de Montauban.

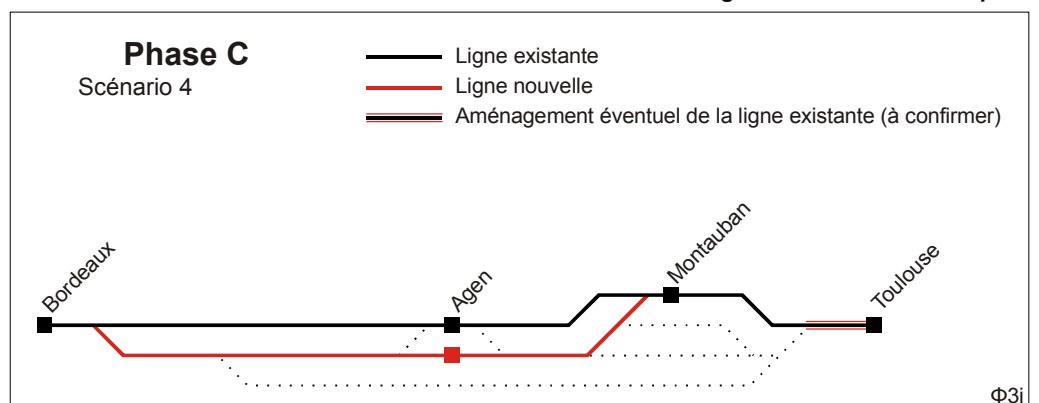
Figure 2 : Schéma de l'étape B



3.1.3 Étape de phasage C

L'étape C prévoit une ligne nouvelle de Bordeaux à Montauban avec une gare nouvelle à Agen.

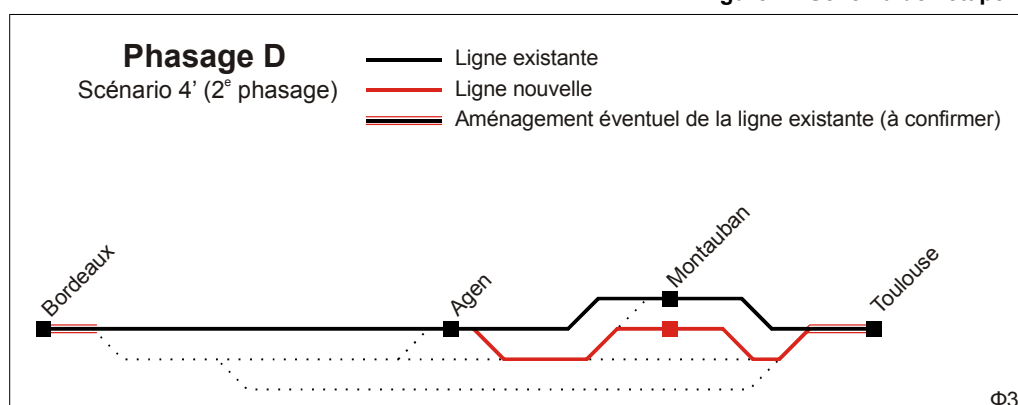
Figure 3 : Schéma de l'étape C



3.1.4 Étape de phasage D

L'étape D est similaire à l'étape B et, à la différence de celle-ci, comporte une gare nouvelle à Montauban

Figure 4 : Schéma de l'étape D



3.2 SERVICES FERROVIAIRES

La définition des services est très proche de celle de la phase 2 de l'étude.

Voici les principaux points à retenir :

3.2.1 Services TER

En situation de référence, le service TER proposé répond aux perspectives de dessertes prévues par les régions à l'horizon 2013, sauf sur Toulouse – St Jory où l'on conserve la desserte actuelle améliorée.

En situation de projet, les services TER proposés correspondent aux dessertes formulées par les régions pour 2020 en particulier le cadencement à la ¼ heure sur les dessertes d'agglomération. Il n'est pas fait de différenciation entre 2016 et 2020.

3.2.2 Services GL et TGV

Ils sont construits selon une logique de réponse à la demande (notamment à partir des résultats obtenus en phase 2).

- Sur les relations Paris – Bordeaux – Toulouse, il y a introduction de nouveaux services TGV avec la mise en service du projet.
- Sur le Grand Sud, l'idée est que les TGV viennent progressivement se substituer aux trains Corail existant sur l'axe.
- Pour les étapes intermédiaires de phasage, le niveau de desserte proposé est intermédiaire entre référence et projet complet.

3.2.3 Services intercités à grande vitesse

Les travaux de phase 2 ainsi que les résultats de l'étude spécifiquement engagée par RFF sur ce thème ont conduit à ce qu'ils ne soient retenus dans aucun des scénarios. Leur impact pourra toutefois être analysé sous la forme d'un test de sensibilité dans lequel des services intercités à grande vitesse seront introduits dans le scénario 3'.

3.2.4 Fret

Le fret reste un invariant avec deux niveaux de trafic (2016 et 2020) correspondant aux prévisions de développement fournies par RFF.

3.2.5 Autres services et informations complémentaires

Ils sont inchangés par rapport aux travaux de phase 2. Le lecteur pourra se référer au rapport de phase 1 de la présente étude intitulé *Description des scénarios* pour plus de précisions.

3.3 DESCRIPTION DETAILLÉE

Selon une présentation identique à celle utilisée en phase 2, les schémas des pages suivantes représentent de façon condensée l'ensemble des services envisagés pour chaque scénario.

Préalablement, 2 tableaux synthétisent les nombres de services envisagés par mission (sur la journée et en pointe). La colonne « Test ICGV » correspond aux hypothèses qui seront prises si un test de sensibilité du trafic à l'introduction de services intercités à grande vitesse est réalisé.

Tableau 2 : Synthèse des nombres de trains envisagés par scénario sur une journée (24 heures)

Débat public LGV Bordeaux Toulouse

Synthèse des services – Phase 3

		2016												2020							Test ICGV		
		R	1f	2f	3f	4f	4'f	5f	7f	A	B	C	D	R	1f	2f	3f	4f	4'f	5f		7f	
Fret ME120	Nord de Bordeaux – Hourcade	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
	Sud de Bordeaux – Hourcade	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
	Hourcade – St-Jory	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Nord de Montauban – St-Jory	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
	St-Jory – Tarbes/St-Sulpice	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
Fret MA100	Hourcade – St-Jory	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
	Nord de Montauban – St-Jory	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	St-Jory – Tarbes/St-Sulpice	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	21	21	21	21	21	21	21	21	21	
Fret régional	Nord de Bordeaux – Hourcade	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
	Sud de Bordeaux – Hourcade	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	
	Hourcade – Montauban	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	Montauban – St-Jory	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
	St-Jory – Toulouse	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
	Toulouse – Narbonne	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Courte distance périurbain	Périurbain Bordeaux – Langon	16	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	16	24	24	24	24	24	24	24	24	
	Proche banlieue Toulouse – St-Jory		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	6	6	6	6	6	6	
	Proche banlieue Toulouse – Fenouillet	12												12									
	Proche banlieue Toulouse – Villefranche-de-Lauragais		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	6	6	6	6	6	6	
Courte distance local	Développement local Marmande – Agen	3	5	5	5	5	5	5	8	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Réseau de villes Agen – Montauban	4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	8	8	8	8	8	8	8	8	
	Réseau de villes Cahors – Montauban	4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	8	8	8	8	8	8	8	8	
Moyenne distance	Maillage régional Bordeaux – Agen	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	7	9	9	9	9	9	9	9	9	
	Grande banlieue Montauban – Toulouse		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	6	6	6	6	6	6	
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnau		16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16		16	16	16	16	16	16	16	16	
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnau direct	12												12									
	Castelnau – Narbonne	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	7	12	12	12	12	12	12	12	12	
Grande distance	Intercités Bordeaux – Agen	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4
	Intervilles Agen/Brive – Toulouse	12												12									14
	Intervilles Toulouse – Carcassonne	1												1									16
	Intervilles Agen/Brive – Carcassonne		16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16		16	16	16	16	16	16	16	16	
	Carcassonne – Montpellier	8	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	8	16	16	16	16	16	16	16	16	16
	ICGV Bordeaux – Toulouse																						6
TRN de nuit	invariants																						
TRN de jour	Paris – Orléans – Limoges – Toulouse	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (rapide)	2								2	2	2	2	2									
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (avec arrêts)	4	4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	3	
	Toulouse – Marseille/Nice	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Talgo Toulouse – Barcelone	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
TGV	Paris – Toulouse (direct)	4	4	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	4	4	6	6	6	6	6	6	6	
	Paris – Toulouse (avec arrêts à Agen et Montauban)	7	7	7	7				7	7	7			7	7	7	7					7	
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban)					7						7						7					
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban TGV)							7													7		
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen et Montauban TGV)						7							7						7			
	Bordeaux – Marseille/Nice (direct)		2	4	4				3						2	4	4					3	
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêts à Agen TGV)					4												4					
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêt à Montauban TGV)						4												4				
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêts à Agen TGV et Montauban TGV)							4													4		
	Toulouse – Marseille/Lille/Dijon (direct)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	

Tableau 3 : Synthèse des nombres de trains envisagés par scénario sur deux heures de pointe

Débat public LGV Bordeaux Toulouse

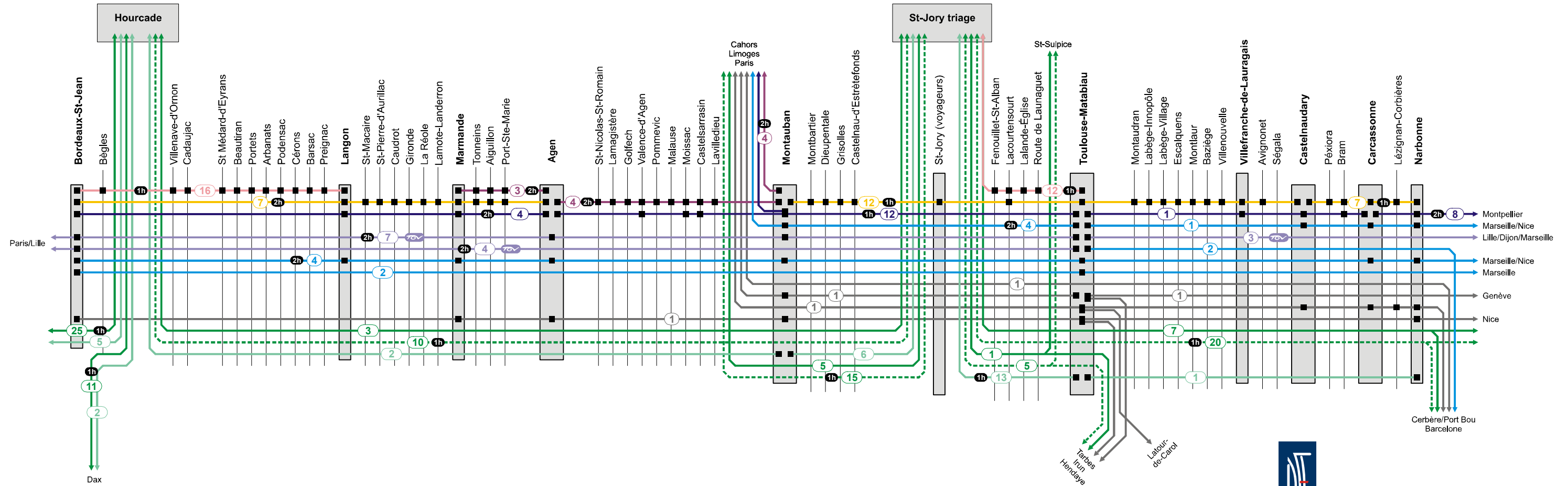
Synthèse des services – Phase 3 (sur 2h de pointe)

		2016												2020							Test ICGV				
		R	1f	2f	3f	4f	4'f	5f	7f	A	B	C	D	R	1f	2f	3f	4f	4'f	5f		7f			
Fret ME120	Nord de Bordeaux – Hourcade	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	Sud de Bordeaux – Hourcade	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	Hourcade – St-Jory																								
	Nord de Montauban – St-Jory																								
	St-Jory – Tarbes/St-Sulpice																								
Fret MA100	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	Hourcade – St-Jory	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	Nord de Montauban – St-Jory	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	St-Jory – Tarbes/St-Sulpice	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Fret régional	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	Nord de Bordeaux – Hourcade																								
	Sud de Bordeaux – Hourcade																								
	Hourcade – Montauban																								
	Montauban – St-Jory																								
	St-Jory – Toulouse	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Courte distance périurbain	Toulouse – Narbonne																								
	Périurbain Bordeaux – Langon	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	Proche banlieue Toulouse – St-Jory		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	Proche banlieue Toulouse - Fenouillet	2												2											
	Proche banlieue Toulouse – Villefranche-de-Lauragais		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Courte distance local	Développement local Marmande – Agen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	Réseau de villes Agen – Montauban	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	Réseau de villes Cahors – Montauban	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Moyenne distance	Maillage régional Bordeaux – Agen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	Grande banlieue Montauban – Toulouse																								
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnaudary		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnaudary direct	2												2											
	Castelnaudary – Narbonne	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Grande distance	Intercités Bordeaux – Agen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Intervilles Agen/Brive – Toulouse	2												2										2	
	Intervilles Toulouse – Carcassonne																							2	
	Intervilles Agen/Brive – Carcassonne		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	Carcassonne – Montpellier	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	ICGV Bordeaux – Toulouse																							1	
TRN de nuit	invariants																								
TRN de jour	Paris – Orléans – Limoges – Toulouse	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (rapide)																								
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (avec arrêts)	1											1	1	1	1									
	Toulouse – Marseille/Nice																								
TGV	Talgo Toulouse – Barcelone																								
	Paris – Toulouse (direct)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	Paris – Toulouse (avec arrêts à Agen et Montauban)	1	1	1	1					1	1			1	1	1	1						1		
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban)					1					1									1					
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban TGV)							1														1			
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen et Montauban TGV)							1					1									1			
	Bordeaux – Marseille/Nice (direct)		1	1	1										1	1	1						1		
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêts à Agen TGV)					1															1				
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêt à Montauban TGV)							1														1			
	Bordeaux – Marseille/Nice (avec arrêts à Agen TGV et Montauban TGV)									1													1		
Toulouse – Marseille/Lille/Dijon (direct)																									

3.3.1 Situation de référence en 2016

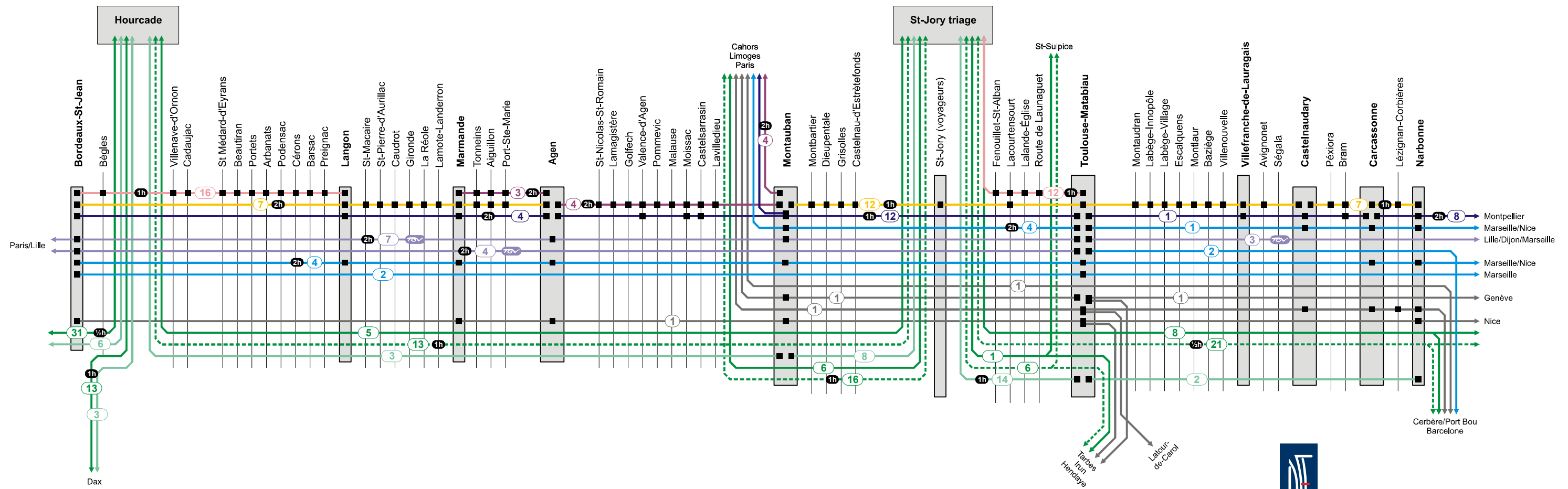
Situation de référence à l'horizon 2016 Phase 3

Voyageurs	Dénominations utilisées par les Régions	
	Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de jour (TRN / TGV)	Interville	Intercités
National de nuit	Grande banlieue	Maillage régional
Grande distance	Réseau de villes	Développement local
Moyenne distance	Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (local)		
Courte distance (périurbain)		
Fret	00 Nombre de circulations par jour 1h 1h 2h Fréquence en période de pointe <i>Toutes les valeurs sont indiquées par sens</i>	



Situation de référence à l'horizon 2020 Phase 3

		Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Interville	Intercités
	National de nuit	Grande banlieue	Maillage régional
	Grande distance	Réseau de villes	Développement local
	Moyenne distance	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (local)		
Fret	Courte distance (périurbain)		
	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	2h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

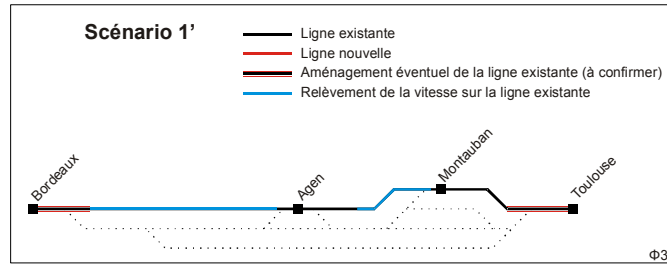
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

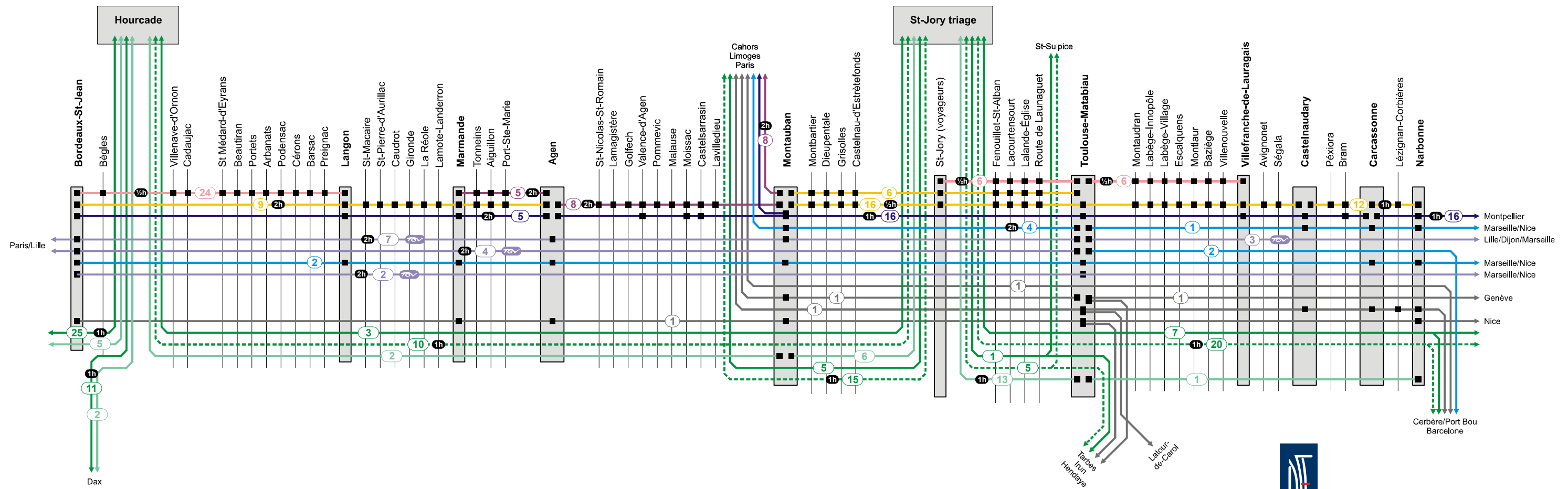
1515

3.3.3 Situation finale du scénario 1' en 2016

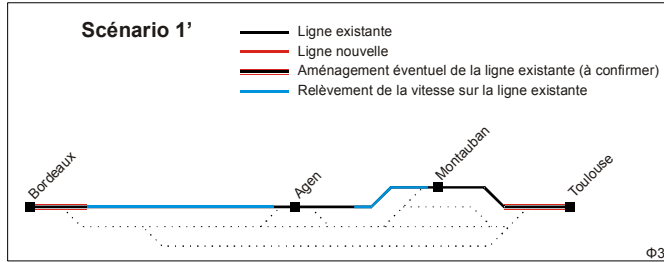


Scénario 1' à l'horizon 2016 Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit		Interville	Intercités
Grande distance		Grande banlieue	Maillage régional
Moyenne distance		Réseau de villes	Développement local
Courte distance (local)		Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (périurbain)			
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



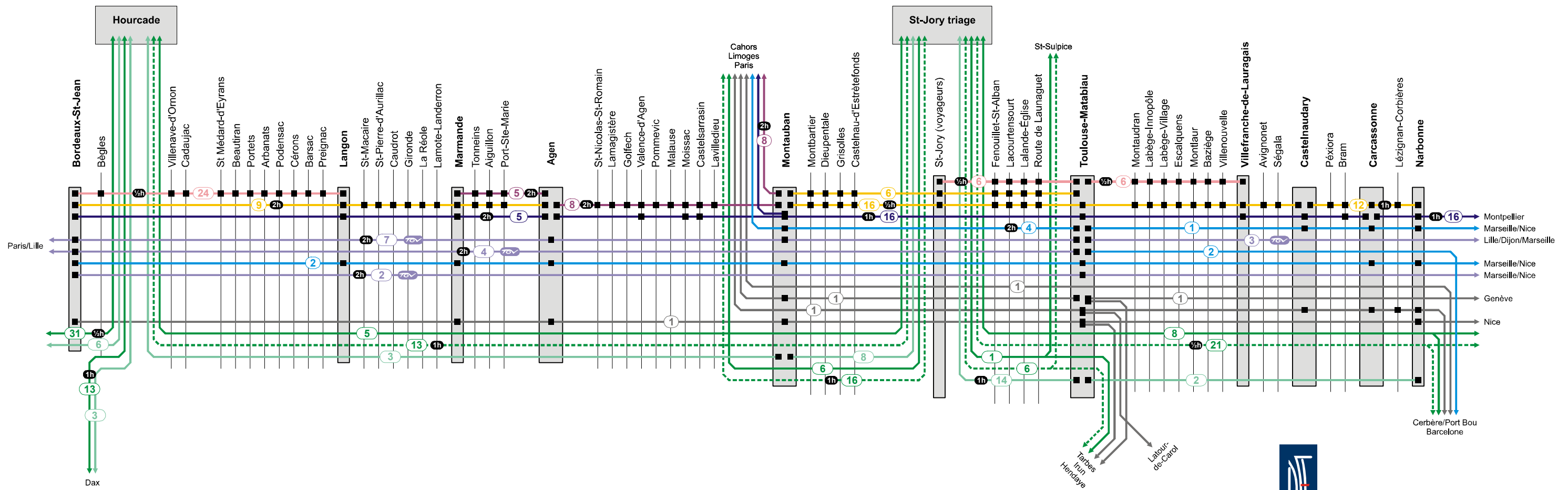
3.3.4 Situation finale du scénario 1' en 2020



Scénario 1' à l'horizon 2020

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

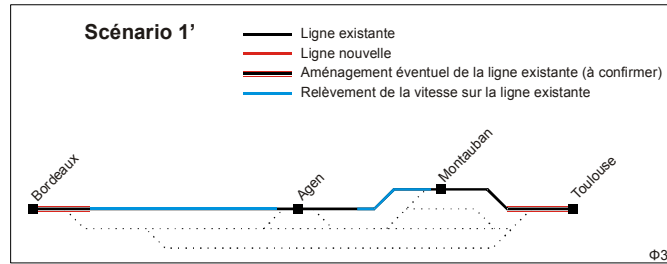
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

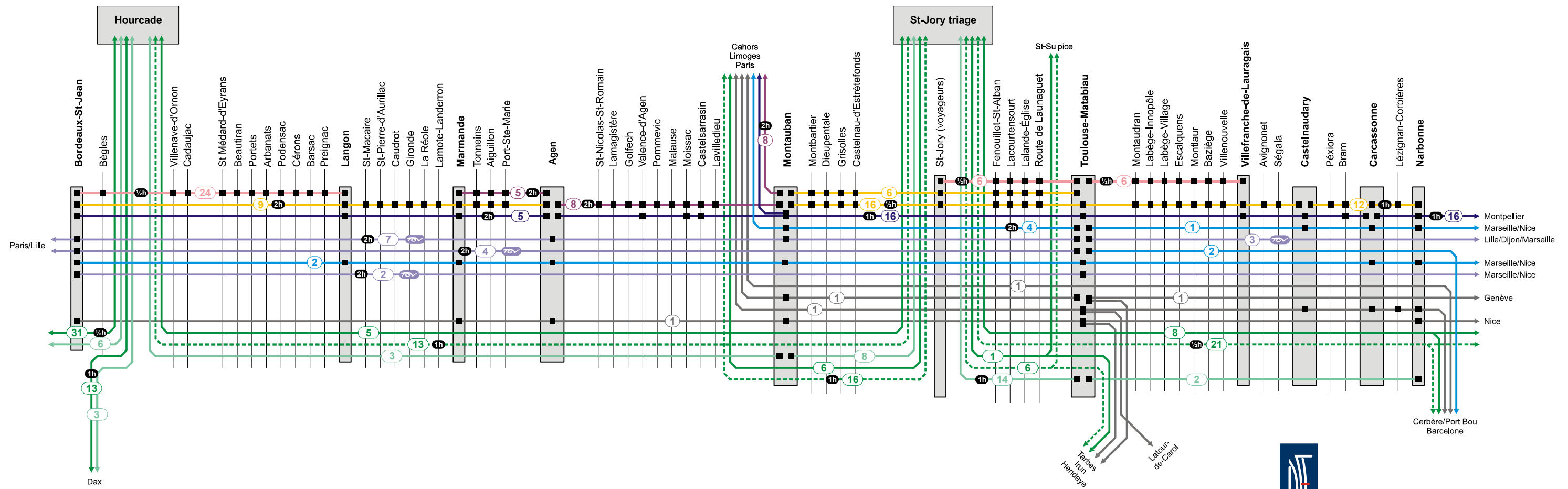
EST

3.3.5 Situation finale du scénario 2 en 2016

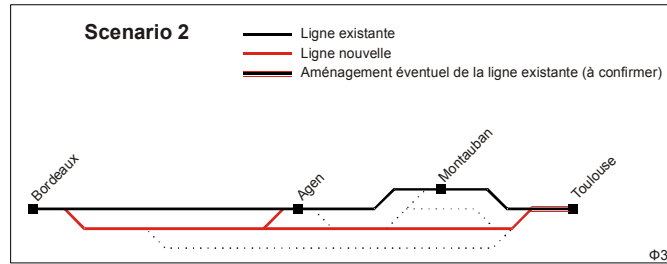


Scénario 1' à l'horizon 2020 Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit		Interville	Intercités
Grande distance		Grande banlieue	Maillage régional
Moyenne distance		Réseau de villes	Développement local
Courte distance (local)		Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (périurbain)			
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



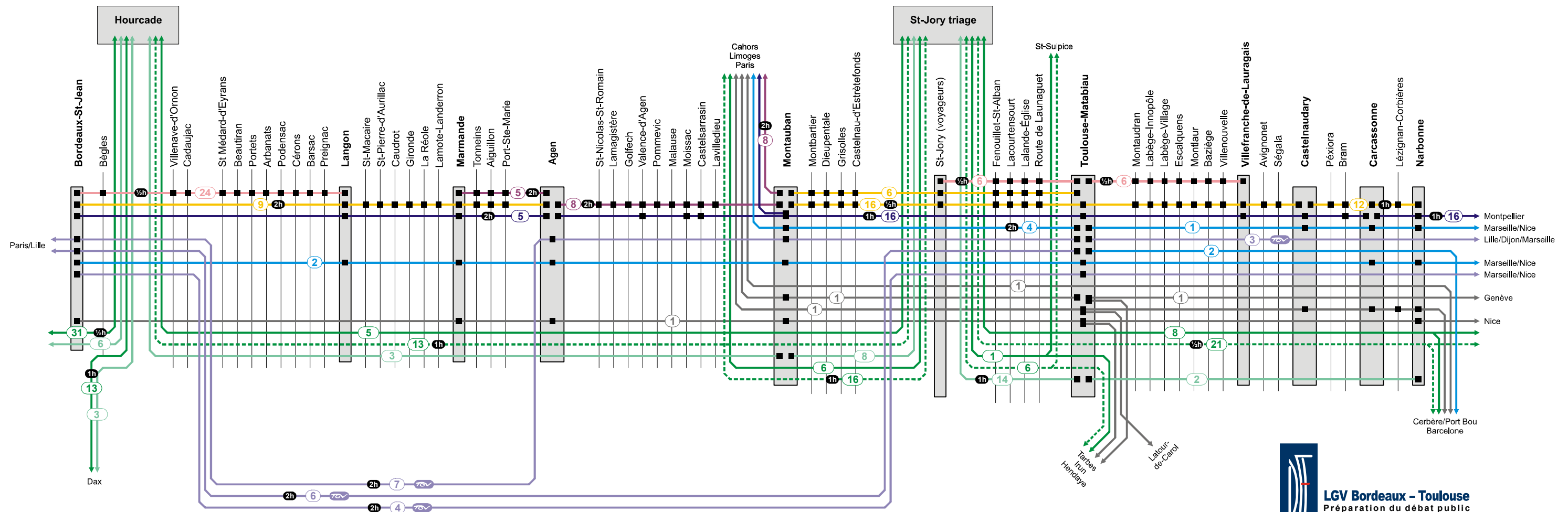
3.3.6 Situation finale du scénario 2 en 2020



Scénario 2 à l'horizon 2020

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1/2h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



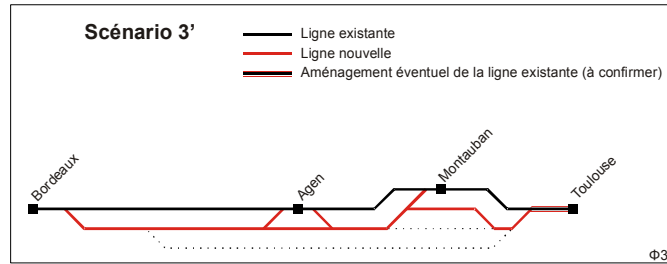
LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

SCETAUROUTE

SEMALY

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

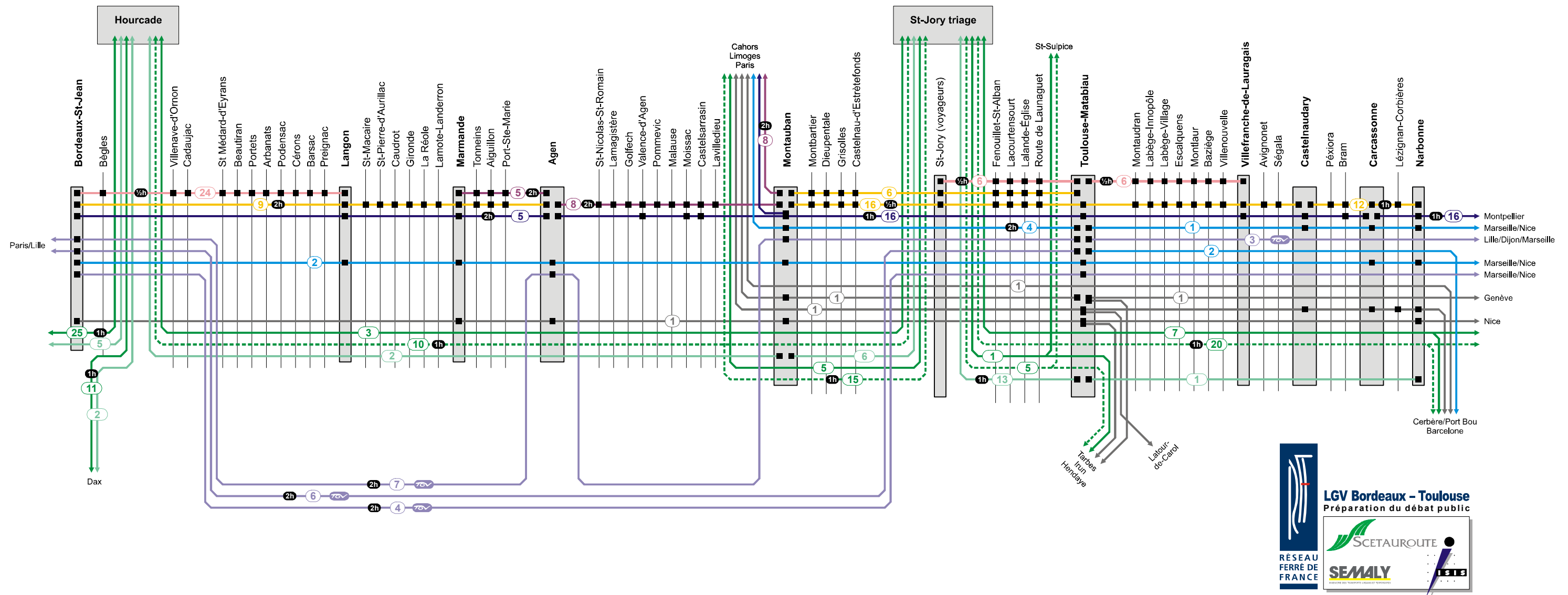
3.3.7 Situation finale du scénario 3' en 2016



Scénario 3' à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit		Interville	Intercités
Grande distance		Grande banlieue	Maillage régional
Moyenne distance		Réseau de villes	Développement local
Courte distance (local)		Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (périurbain)			
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

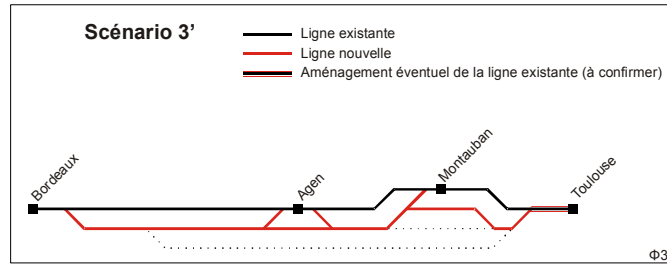
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

EST

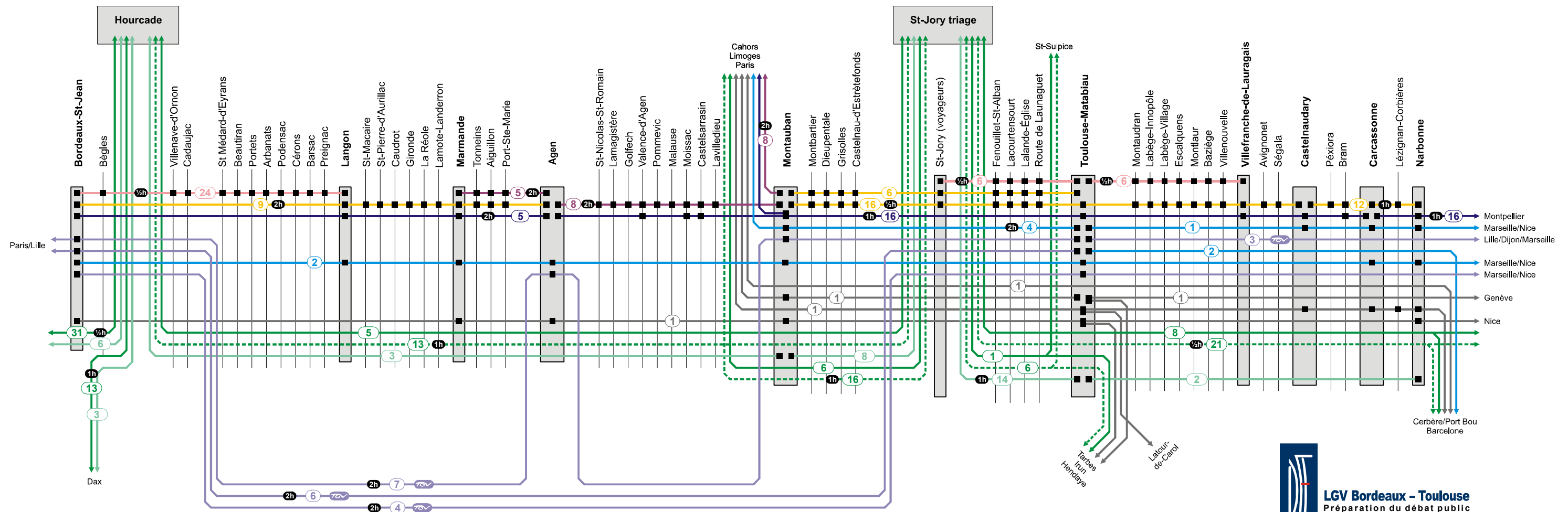
3.3.8 Situation finale du scénario 3' en 2020



Scénario 3' à l'horizon 2020

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1/2h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



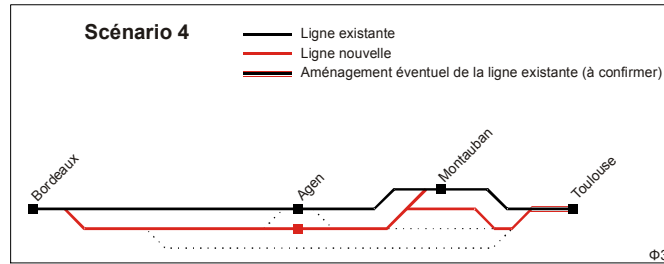
LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

RESEAU FERRE DE FRANCE

SCETAUROUTE

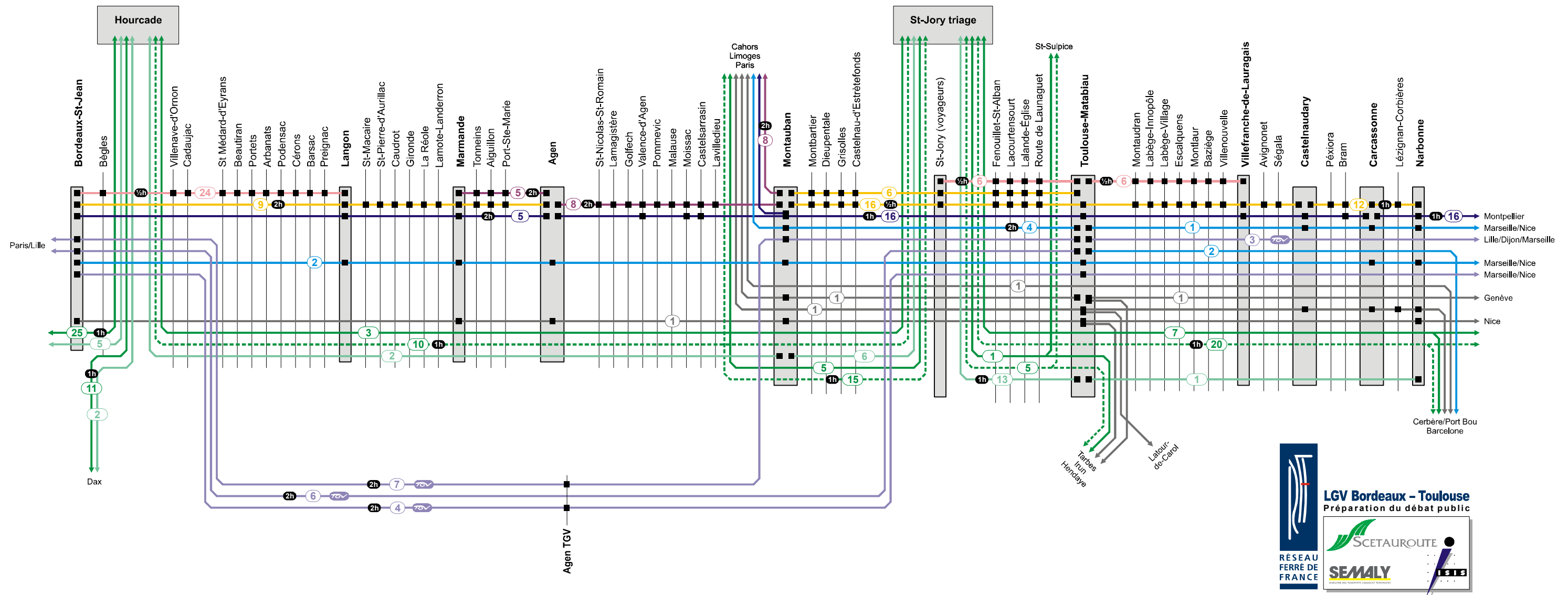
SEMALY

3.3.9 Situation finale du scénario 4 en 2016



Scénario 4 à l'horizon 2016 Phase 3

		Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Interville	Intercités
	National de nuit	Grande banlieue	Maillage régional
	Grande distance	Réseau de villes	Développement local
	Moyenne distance	Proche banlieue	Périurbain
Fret	Courte distance (local)	00 Nombre de circulations par jour	
	Courte distance (périurbain)	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Long parcours ME120	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	
	Long parcours MA100		
Sillons régionaux de desserte			



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

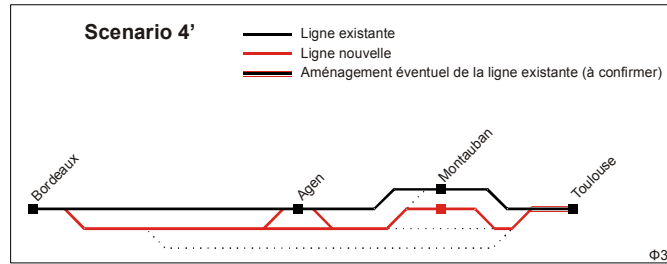
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

EST

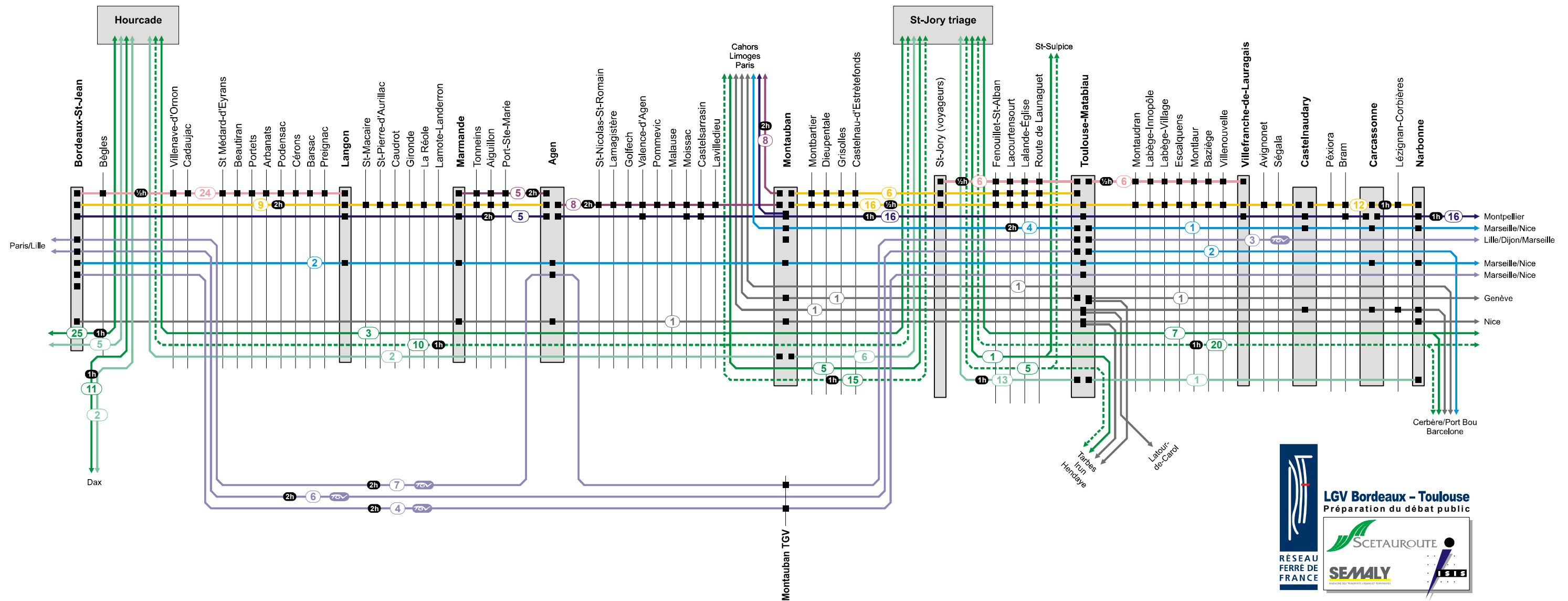
3.3.11 Situation finale du scénario 4' en 2016



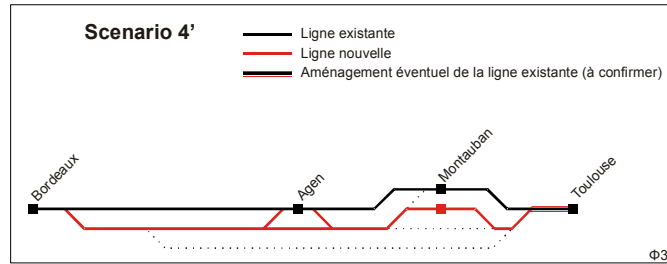
Scénario 4' à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit		Interville	Intercités
Grande distance		Grande banlieue	Maillage régional
Moyenne distance		Réseau de villes	Développement local
Courte distance (local)		Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (périurbain)			
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	

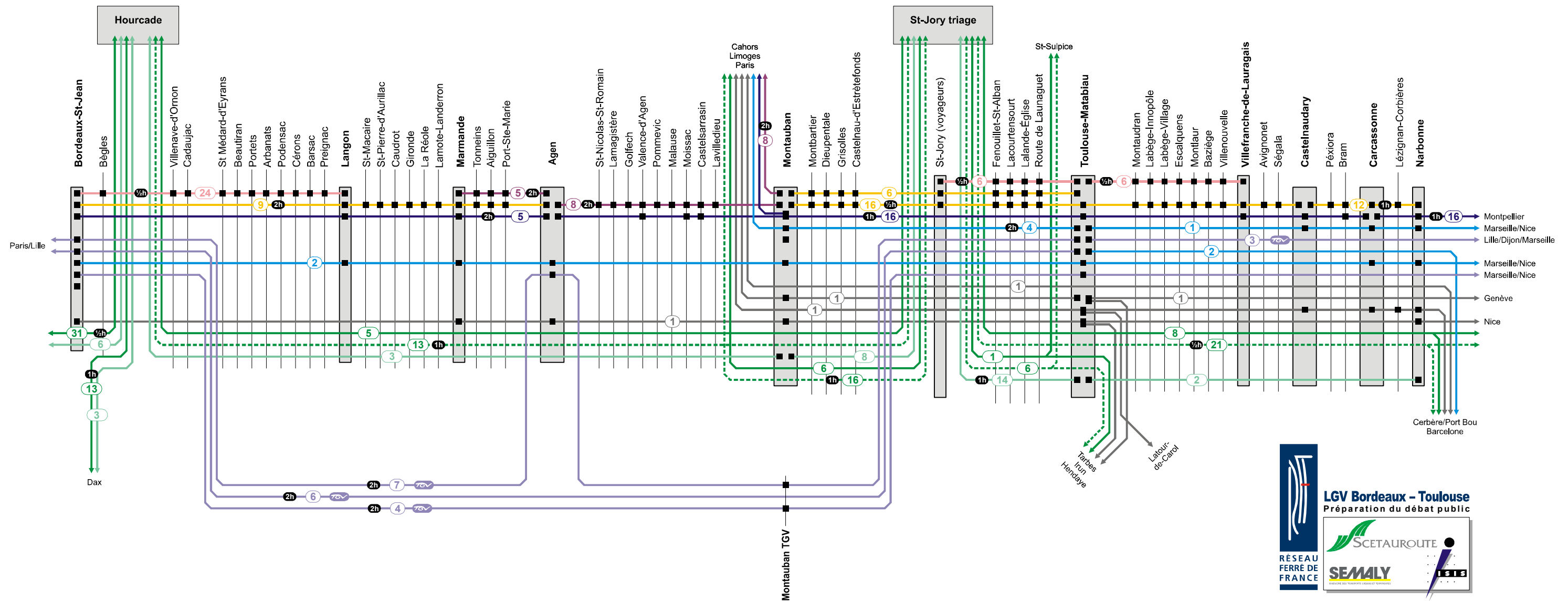


3.3.12 Situation finale du scénario 4' en 2020

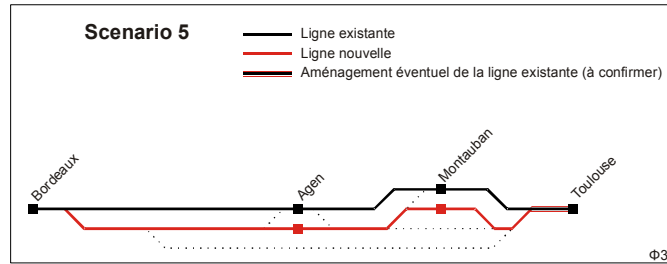


Scénario 4' à l'horizon 2020 Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



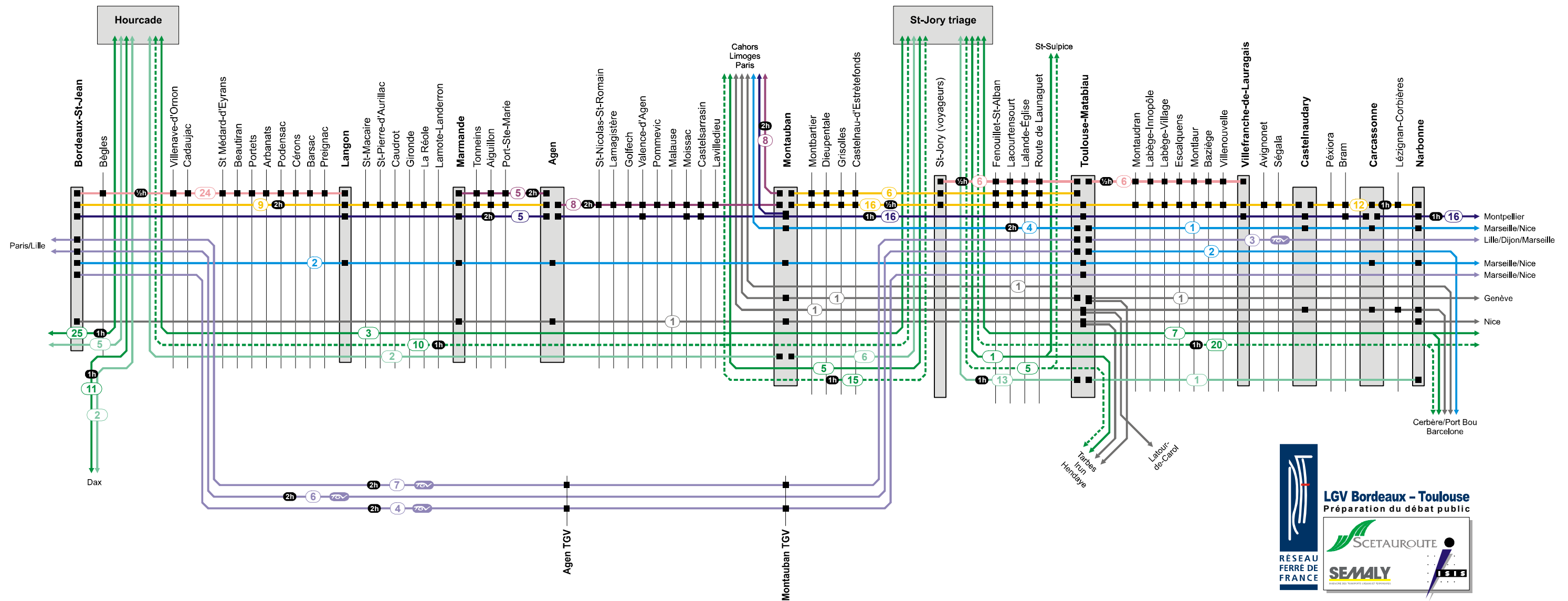
3.3.13 Situation finale du scénario 5 en 2016



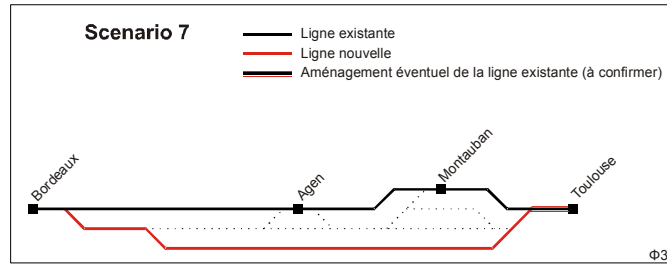
Scénario 5 à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



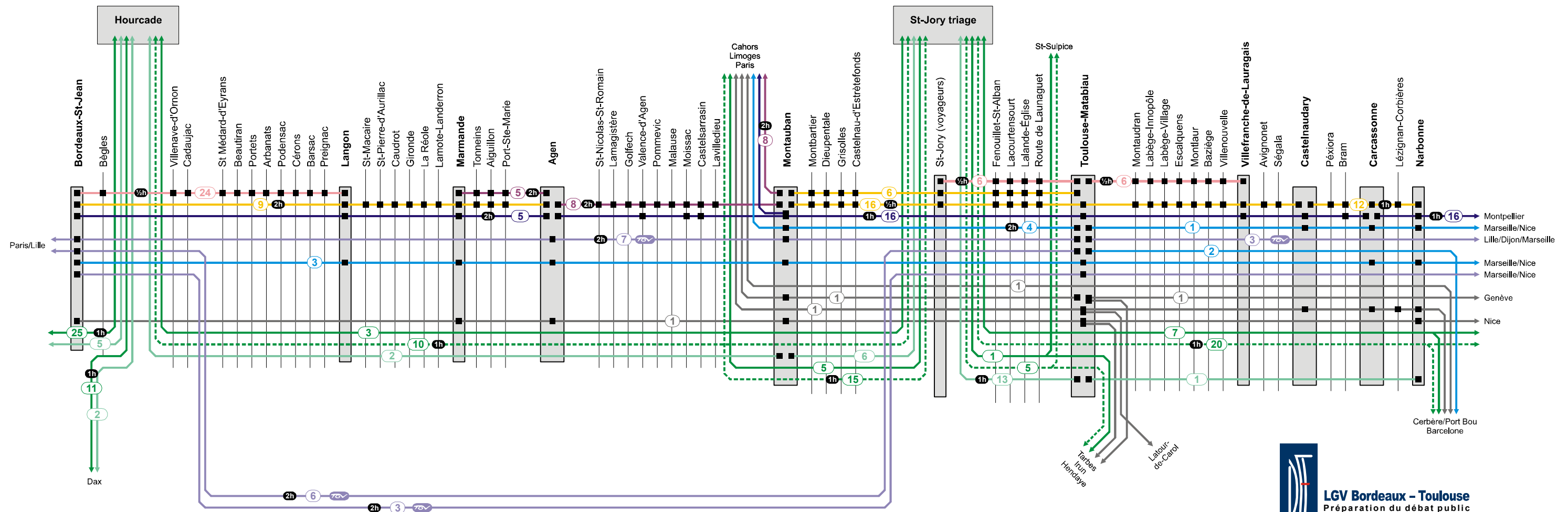
3.3.15 Situation finale du scénario 7 en 2016



Scénario 7 à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

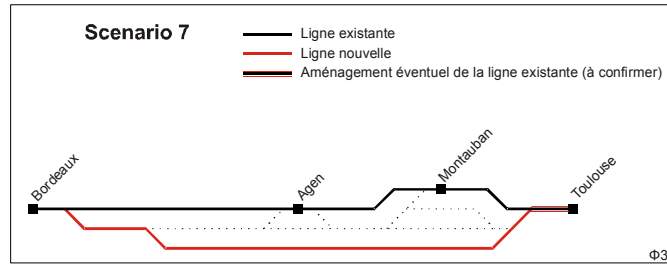
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

EST

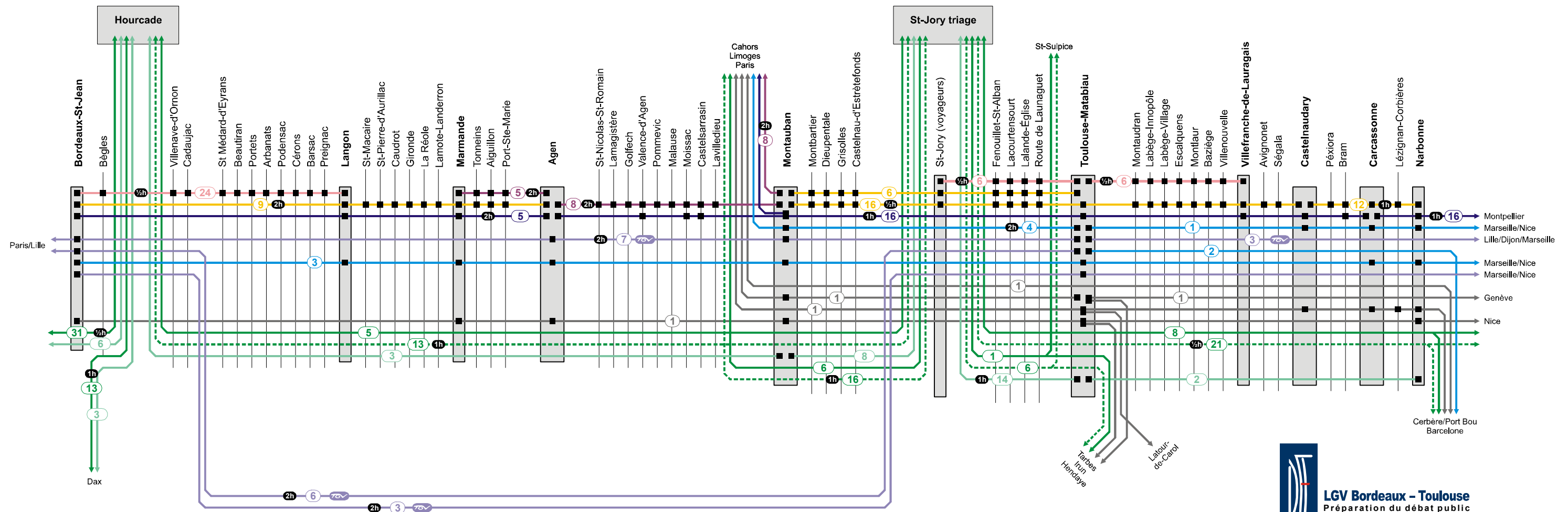
3.3.16 Situation finale du scénario 7 en 2020



Scénario 7 à l'horizon 2020

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
	National de nuit	Interville	Intercités
	Grande distance	Grande banlieue	Maillage régional
	Moyenne distance	Réseau de villes	Développement local
	Courte distance (local)	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (périurbain)		
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

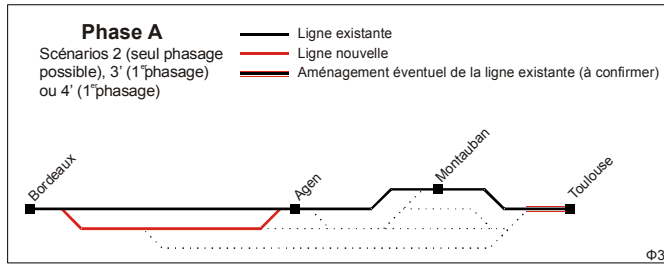
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRE DE FRANCE

SEMALY

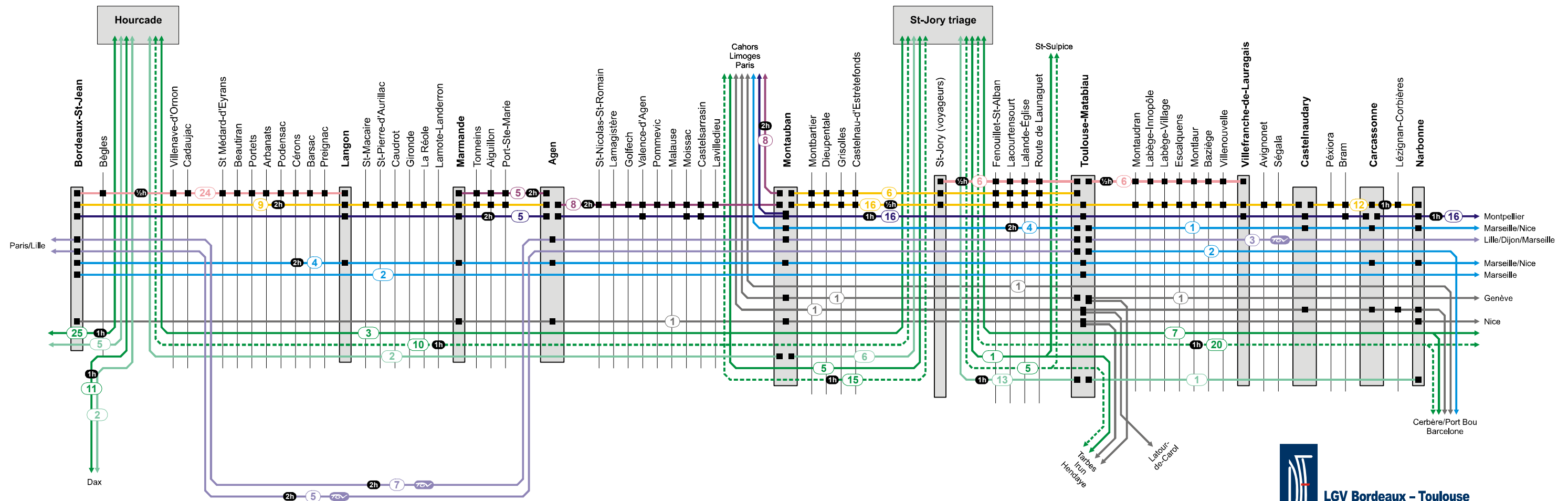
EST

3.3.17 Situation intermédiaire A en 2016

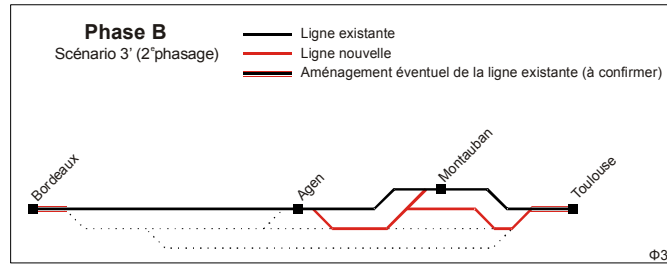


Phase A à l'horizon 2016 Phase 3

		Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Interville	Intercités
	National de nuit	Grande banlieue	Maillage régional
	Grande distance	Réseau de villes	Développement local
	Moyenne distance	Proche banlieue	Périurbain
Fret	Courte distance (local)	(00) Nombre de circulations par jour (2h) (1h) (2h) Fréquence en période de pointe <i>Toutes les valeurs sont indiquées par sens</i>	
	Courte distance (périurbain)		
	Long parcours ME120		
	Long parcours MA100		
Sillons régionaux de desserte			

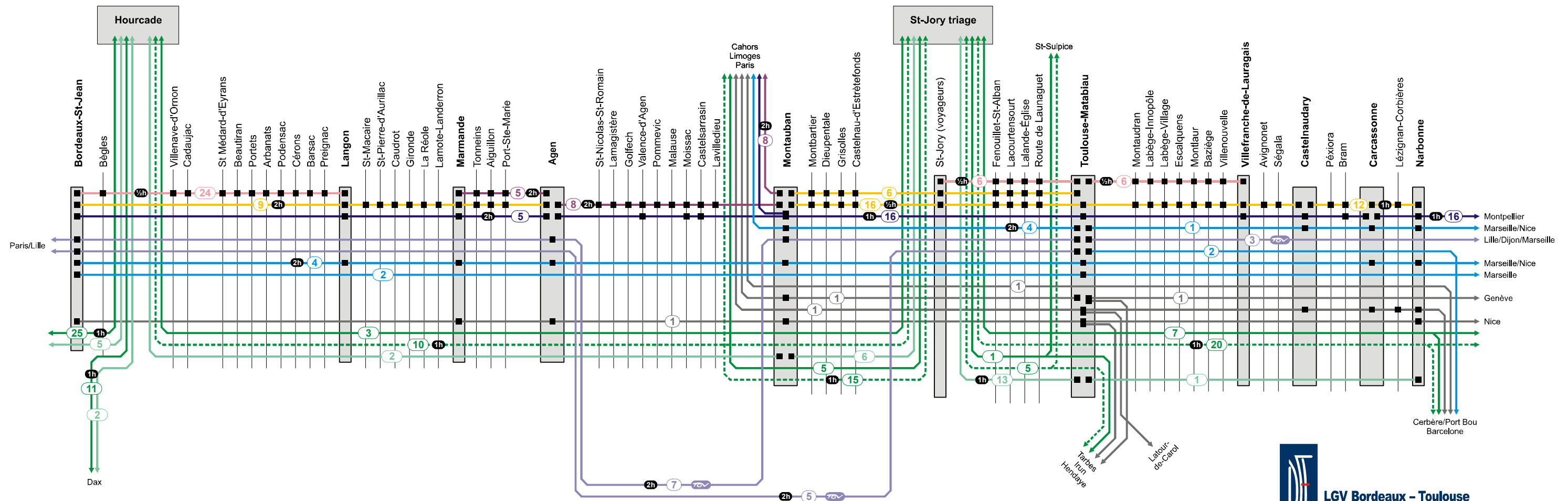


3.3.18 Situation intermédiaire B en 2016



Phase B à l'horizon 2016
Phase 3

		Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Interville	Intercités
	National de nuit	Grande banlieue	Maillage régional
	Grande distance	Réseau de villes	Développement local
	Moyenne distance	Proche banlieue	Périurbain
	Courte distance (local)		
Fret	Courte distance (périurbain)		
	Long parcours ME120	⓪ Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	⓪⓪ Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

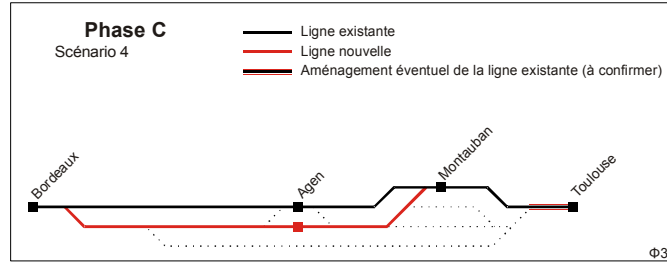
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SCETAUROUTE

SEMALY

STIF

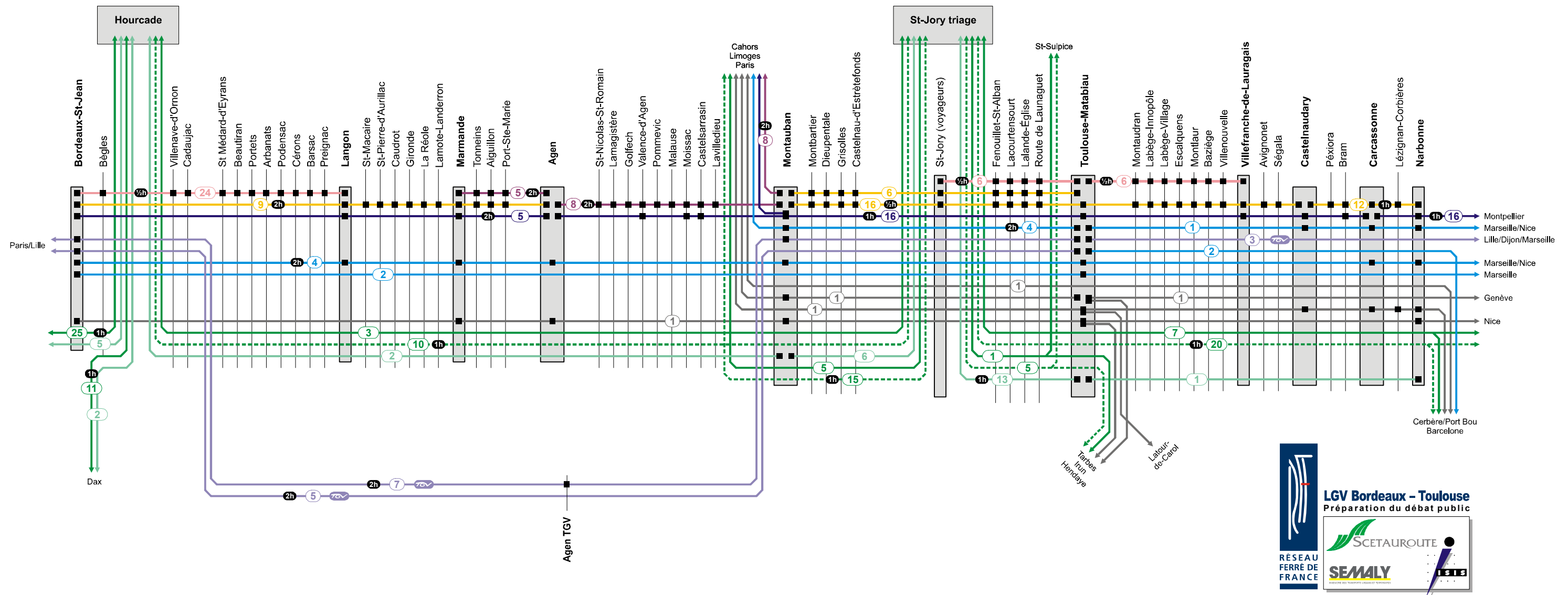
3.3.19 Situation intermédiaire C en 2016



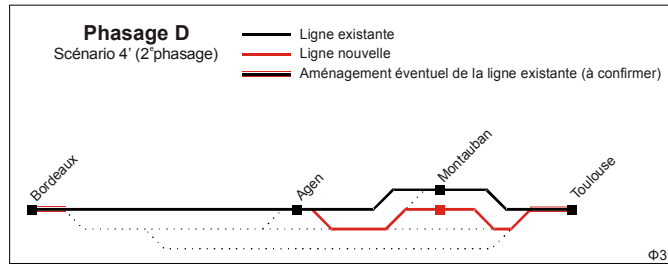
Phase C à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit		Interville	Intercités
Grande distance		Grande banlieue	Maillage régional
Moyenne distance		Réseau de villes	Développement local
Courte distance (local)		Proche banlieue	Périurbain
Courte distance (périurbain)			
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



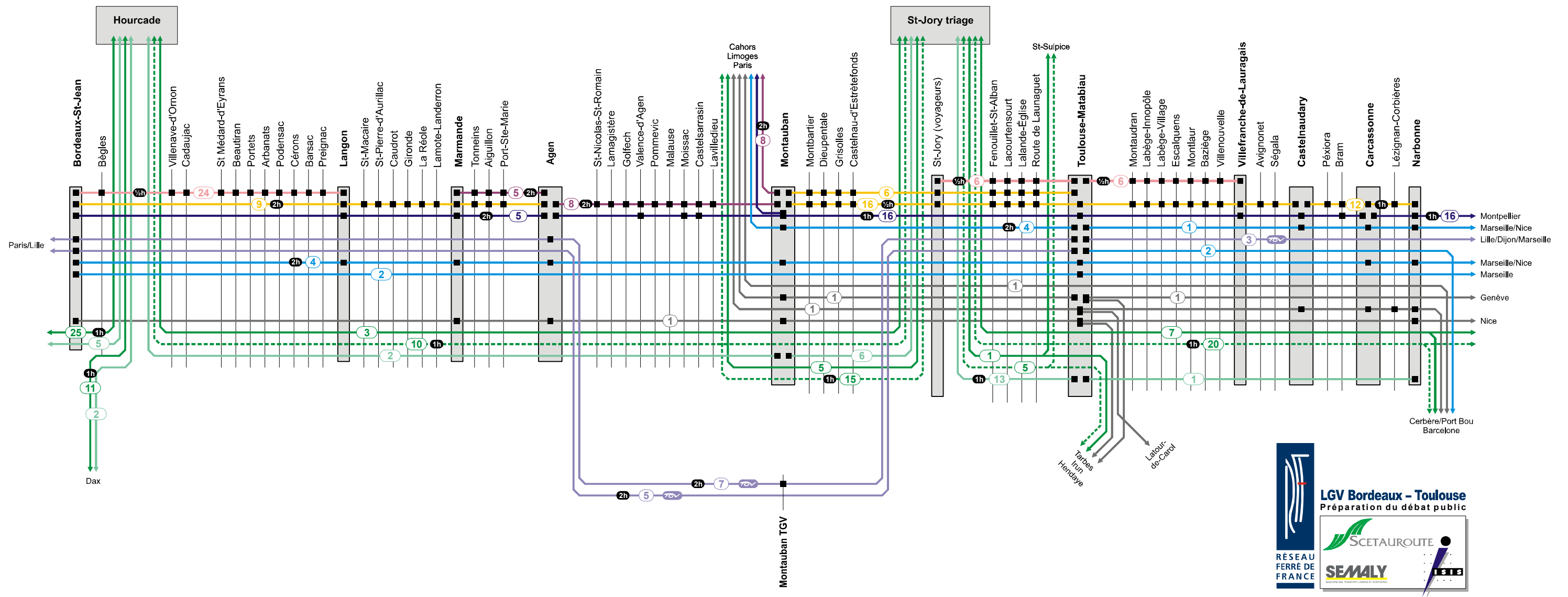
3.3.20 Situation intermédiaire D en 2016



Phase D à l'horizon 2016

Phase 3

Voyageurs	National de jour (TRN / TGV)	Dénominations utilisées par les Régions	
		Midi-Pyrénées	Aquitaine
National de nuit	Grande distance	Interville	Intercités
Moyenne distance	Courte distance (local)	Grande banlieue	Maillage régional
Courte distance (périurbain)		Réseau de villes	Développement local
		Proche banlieue	Périurbain
Fret	Long parcours ME120	00 Nombre de circulations par jour	
	Long parcours MA100	1h 1h 2h Fréquence en période de pointe	
	Sillons régionaux de desserte	Toutes les valeurs sont indiquées par sens	



LGV Bordeaux - Toulouse
Préparation du débat public

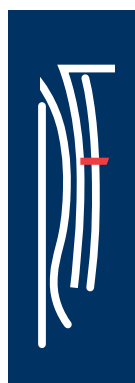
SCETAUROUTE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SEMILY

LEIS

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 : Groupement EGIS > Avril 2005