

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

Synthèse

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

Cette note synthétise la phase 1 de l'étude.

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJET DU DOCUMENT	1
SOMMAIRE	3
1. CONTEXTE GENERAL DU PROJET DE LGV	5
1.1 Préambule	5
1.2 Les objectifs de l'étude	5
1.3 Autres études engagées dans le cadre de la préparation du débat public	6
2. METHODOLOGIE GENERALE DE L'ETUDE	7
2.1 Déroulement de l'étude	7
2.2 Les outils développés pour cette étude	8
2.2.1 Le modèle de trafic : principes de base	8
2.2.2 Modèle de capacité	9
2.3 Réseau de référence aux horizons d'étude	9
3. CONCEPTIONS DES SCENARIOS	11
3.1 Principales hypothèses retenues	11
3.2 Élaboration des scénarios de service	12
3.2.1 Fret national et régional	12
3.2.2 Services régionaux et inter régionaux de voyageurs	12
3.2.3 Trains Grandes Lignes et TGV	13
3.3 Les services actuels et en référence comparés aux scénarios de projet	14
3.4 Ébauche des scénarios d'aménagement	15
4. CONCLUSION DE LA PHASE 1 ET POURSUITE DES ETUDES	21

1. CONTEXTE GENERAL DU PROJET DE LGV

1.1 PREAMBULE

La présente étude s'inscrit dans la continuité et en complément des pré-études fonctionnelles d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne réalisées entre février 2002 et décembre 2003. Ces études ont été pilotées par RFF, avec la participation financière des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, de l'État et de la SNCF, dans le cadre des contrats de plan État – Région 2000-2006.

Les résultats de ces études d'opportunité ont montré l'intérêt significatif de l'amélioration des services ferroviaires obtenue par l'introduction de la grande vitesse. Les études ont également montré qu'une première étape de création de ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse favoriserait l'accroissement des parts de marché pour toutes les activités ferroviaires (voyageurs Grandes Lignes, TER et Fret).

Les conclusions des études ont été validées par le Comité de Pilotage (COFIL) dans sa séance du 23 janvier 2004.

Par ailleurs, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux – Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme.

Dans leur volonté de poursuivre le projet, Réseau Ferré de France et les membres du Comité de Pilotage se sont prononcés, lors du COFIL du 23 janvier 2004, pour la saisine de la CNDP dans la perspective d'un débat public en 2005 portant sur le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse.

1.2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude a pour objectifs d'approfondir, sur le périmètre Bordeaux – Toulouse, les études déjà menées sur le périmètre Bordeaux – Toulouse – Narbonne, afin de :

- préciser les caractéristiques du projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse soumis au débat public ;
- apprécier les conséquences du projet sur l'exploitation du réseau existant et ses apports sur un périmètre élargi ;

1.3 AUTRES ETUDES ENGAGEES DANS LE CADRE DE LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

Parallèlement à cette étude, RFF a lancé les études complémentaires suivantes :

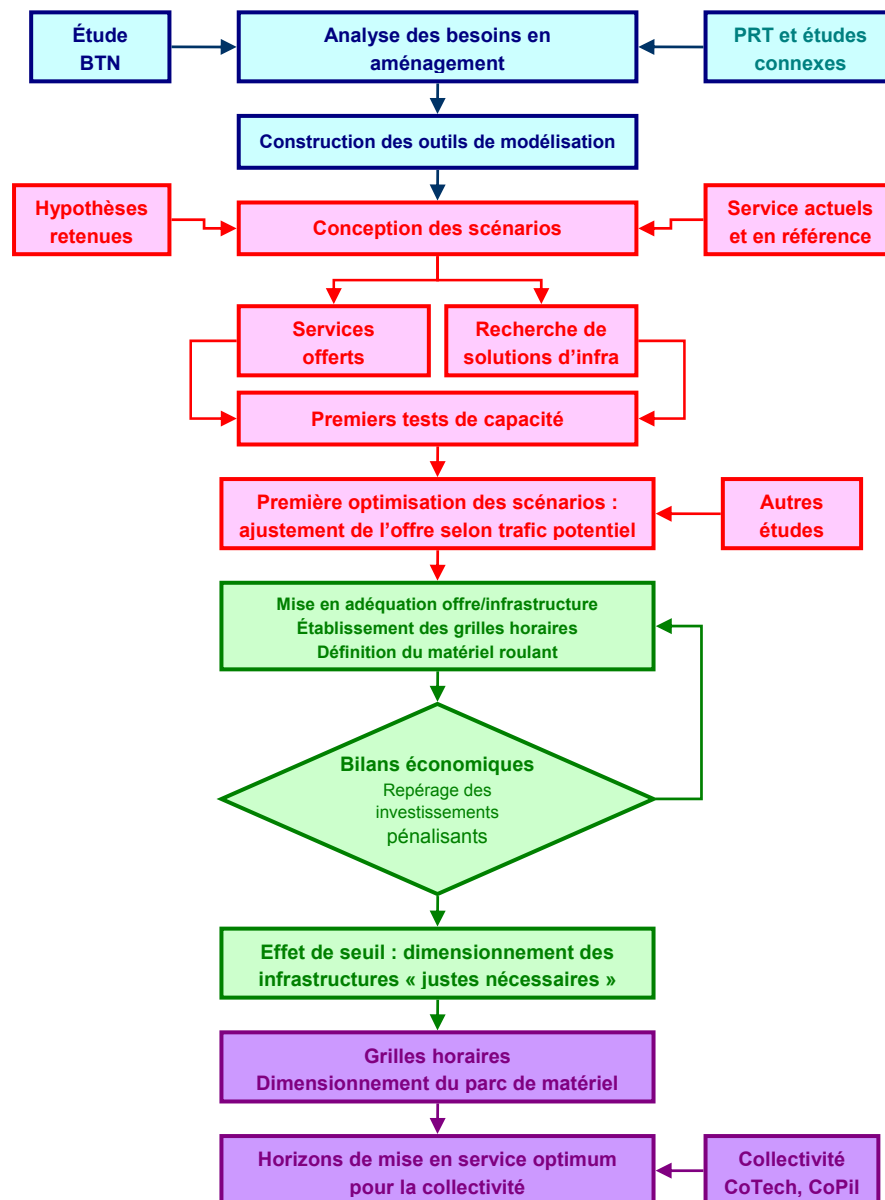
- **Analyse sur les critères environnementaux de la zone d'étude** : les résultats de cette étude permettent de mieux cerner les contraintes d'insertion de la ligne nouvelle ;
- **Etude des effets de la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse sur le développement des aires urbaines d'Agen, Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés** : cette étude permet d'évaluer les effets potentiels de l'arrivée d'une ligne à grande vitesse en termes de développement économique et d'aménagement du territoire sur ces agglomérations et sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne ;
- **Effets de la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse sur les dessertes régionales et inter-régionales (complémentaires au TGV)** : cette étude permet d'évaluer l'opportunité de mettre en circulation des services ferroviaires rapides à vocation régionale ou interrégionale, circulant sur ligne à grande vitesse ;
- **Analyse et évolution du fret régional** : cette étude apporte des éléments permettant de mieux quantifier les besoins en sillons du fret régional ;
- **Effets de la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse sur la répartition des flux aériens et ferrés, et leurs développements** : cette étude apporte une meilleure connaissance des flux de déplacements de voyageurs sur longue distance et en particulier la question de la multimodalité air / fer.

2. METHODOLOGIE GENERALE DE L'ETUDE

Le présent document de synthèse concerne la phase 1 des travaux. Il porte sur :

- la présentation du déroulement général de l'étude
- la construction des scénarios globaux (services et aménagements).

2.1 DEROULEMENT DE L'ETUDE



2.2 LES OUTILS DEVELOPPES POUR CETTE ETUDE

La recherche des aménagements « **justes nécessaires** » aux besoins nécessite d'évaluer les trafics ferroviaires et la capacité des infrastructures dans de multiples configurations :

- 2 horizons de mise en service du projet : 2016 et 2020 ;
- 11 scénarios d'aménagement (auxquels s'ajoutent des phasages potentiels).

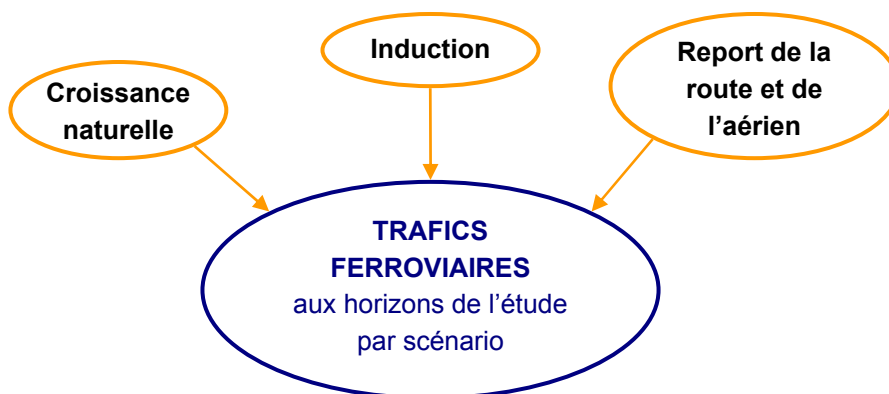
Pour tenir compte des nombreuses configurations possibles, des outils et méthodes spécifiques ont été développés : un modèle de prévision des trafics et un modèle d'évaluation de la capacité.

2.2.1 Le modèle de trafic : principes de base

L'objectif de l'étude de trafic est d'évaluer l'accroissement du trafic ferroviaire voyageurs, par rapport à la situation de référence, à l'horizon du projet.

La structure de cet accroissement de trafic est la suivante :

- croissance naturelle de la demande liée à l'augmentation démographique ;
- trafics supplémentaires **induits** par l'amélioration de l'offre ferroviaire ;
- trafics provenant d'un **report** des usagers de la **route et de l'aérien**.



La modélisation utilisée permet de :

- tester de nombreuses configurations possibles,
- détecter l'ensemble des variations liées aux différences entre scénarios. La précision de l'outil est primordiale pour les évaluations des trafics et par conséquent pour l'établissement des bilans économiques.

Les paramètres utilisés dans ce modèle font tous l'objet d'une vérification de cohérence par rapport aux études réalisées simultanément (Corridor Atlantique, PACA, SEA...). Certains paramètres sont ajustés en fonction du contexte local de l'axe Bordeaux – Toulouse. Enfin, pour les paramètres dont la justification nécessiterait des investigations et enquêtes lourdes inappropriés à ce niveau d'étude, il a été fait appel au retour d'expérience et au savoir-faire issus des études antérieures du même type.

La méthodologie détaillée, ainsi que la justification des paramètres retenus, font l'objet d'un rapport thématique spécifique.

2.2.2 Modèle de capacité

Le modèle de capacité est élaboré de manière à évaluer la capacité ferroviaire des scénarios d'aménagement et des phasages qui leur seront rattachés. Ces évaluations concernent les tronçons de ligne nouvelle et la ligne classique (incidence des raccordements et capacité des nœuds ferroviaires).

Le but est d'optimiser les aménagements, ce qui revient à mesurer le degré d'utilisation des infrastructures existantes et projetées et de déterminer ainsi les sous-dimensionnements et surdimensionnements (ou réserves de capacité) éventuels.

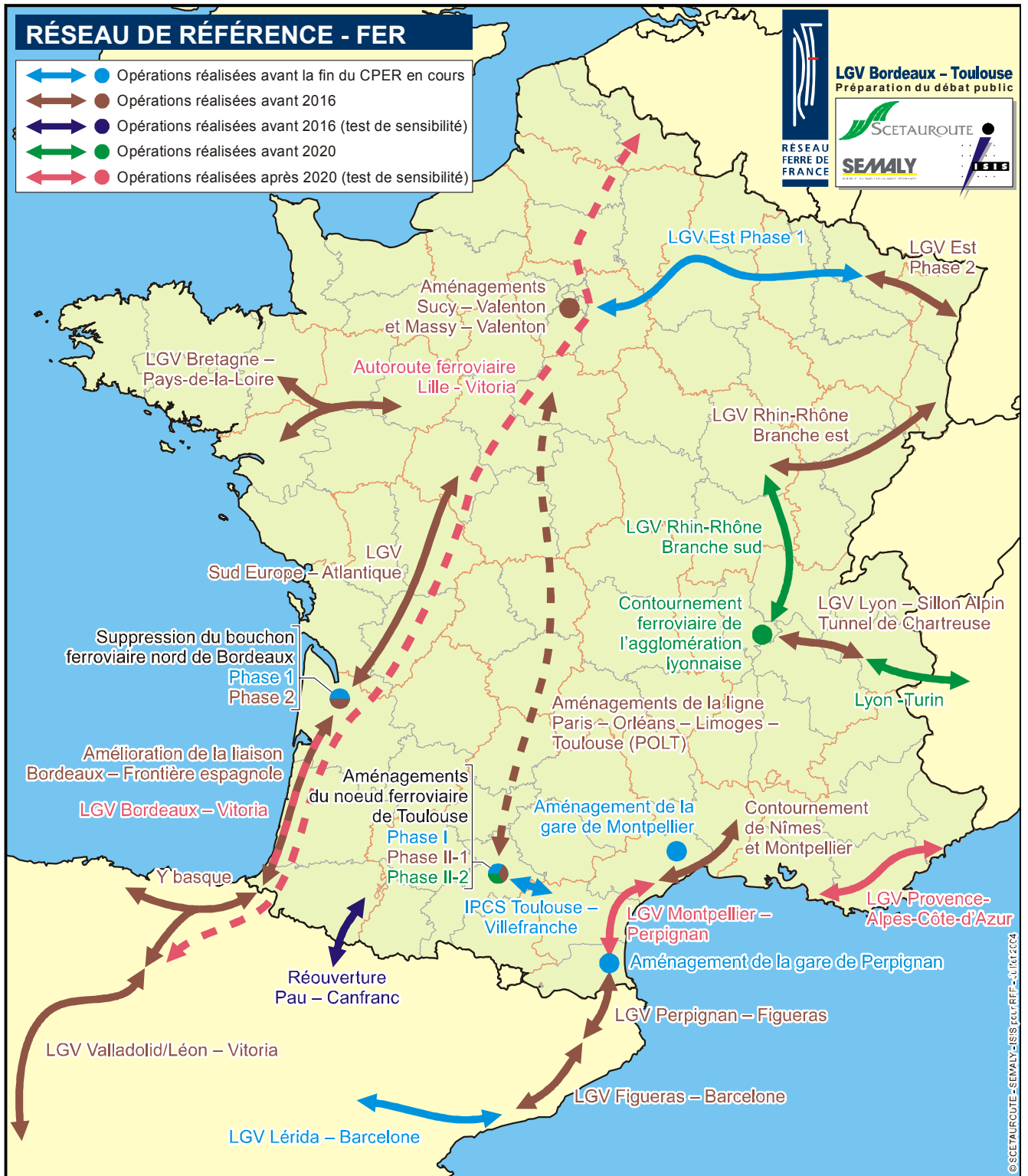
2.3 RESEAU DE REFERENCE AUX HORIZONS D'ETUDE

Le réseau de référence est constitué de l'ensemble des infrastructures de transport réalisées et en service aux horizons de l'étude à l'exception du projet. L'identification de ce réseau est importante pour deux raisons :

- Il permet de caler l'offre de service future pour toutes les destinations concernées par le projet. En effet, à chaque évolution des infrastructures correspond une amélioration de l'offre de transport. Ainsi, les bilans des avantages du projet doivent donc être établis avec ce futur réseau et non à partir de la situation d'aujourd'hui.
- Il permet de prendre en compte les aménagements susceptibles d'entrer en concurrence avec le projet et d'influencer les conditions de report modal.

La carte ci après représente les principales infrastructures ferroviaires supposées réalisées aux horizons du projet, en dehors du périmètre du projet.

A noter que certains projets feront l'objet d'un test de sensibilité.



3. CONCEPTIONS DES SCENARIOS

11 scénarios *globaux* sont construits et feront l'objet de tests et d'évaluation au cours de l'étude (on entend par *scénario global* l'association d'un niveau de service avec une infrastructure).

3.1 PRINCIPALES HYPOTHESES RETENUES

Principes préalables à la conception des scénarios

- ⇒ La conception des scénarios d'aménagement est réalisée simultanément avec les scénarios de dessertes qui s'y rattachent ;
- ⇒ Nécessité de caler de multiples hypothèses (dont les principales sont rappelées dans cette note de synthèse). Elles doivent être cohérentes avec celles relevant d'études connexes ou concomitantes ;
- ⇒ Les objectifs (Paris – Toulouse en 3 heures environ, Bordeaux – Toulouse en 1 heure) sont des résultats à atteindre à terme, mais les scénarios devront être *phasables* ;
- ⇒ Au moins 1 scénario prendra en compte les possibilités d'aménagement sur place de la ligne classique.

Services de transport et dessertes

- ⇒ Dans la mesure du possible les scénarios d'offre « projet » tendront à préserver le niveau de desserte pour les agglomérations situées sur l'axe déjà desservies par le TGV (Agen et Montauban) ;
- ⇒ Tous les scénarios proposent une amélioration globale de l'offre par rapport à la situation de référence ;
- ⇒ La pertinence d'un service "inter-cités rapides" est étudiée ;
- ⇒ Tous les scénarios d'offre prennent en compte, lors de leur conception, les souhaits des services exprimés par les autorités organisatrices des transports régionaux. Ces services sont invariants d'un scénario à l'autre. Cependant, la suite de l'étude confirmera la faisabilité des souhaits et en déterminera le niveau de mise en œuvre.

Scénarios d'infrastructure

- ⇒ La ligne nouvelle est étudiée pour une vitesse de référence de 350 km/h. Cependant, les temps de parcours et la capacité sont étudiés avec l'hypothèse d'une vitesse commerciale de 320 km/h ;

- ⇒ Les contournements ferroviaires de Bordeaux et Toulouse ne font pas partie du présent projet ;
- ⇒ La ligne nouvelle n'est pas conçue pour une mixité (trains de fret + trains de voyageurs circulant sur la même infrastructure).

3.2 ÉLABORATION DES SCENARIOS DE SERVICE

3.2.1 Fret national et régional

- Les **sillons fret nationaux** ont été définis par intégration des valeurs issues d'une étude de prévision de trafic fret à l'échelle européenne pilotée par RFF et réalisée par le cabinet NesteAR, avec application des règles suivantes pour obtenir des besoins en sillons :
 - MA100 = 75 % du total,
 - ME120 = 25 % du total.
- Les **sillons fret régionaux** sont obtenus en appliquant, au nombre de sillons de long parcours sur la section considérée, un ratio égal à 2/3 de celui constaté dans les valeurs fournies par fret SNCF lors de l'étude BTN.

3.2.2 Services régionaux et inter régionaux de voyageurs

Les besoins de l'étude ont nécessité une homogénéisation des appellations des services régionaux et inter régionaux pour les régions concernées par le projet de LGV.

Dénomination des services	Dessertes concernées
Courte distance périurbain	<ul style="list-style-type: none"> – Périurbain Bordeaux – Langon – Proche banlieue Toulouse – St-Jory
Courte distance local	<ul style="list-style-type: none"> – Développement local Marmande – Agen – Réseau de villes Agen – Montauban – Réseau de villes Cahors – Montauban
Moyenne distance	<ul style="list-style-type: none"> – Maillage régional Bordeaux – Agen – Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnaudary
Grande distance	<ul style="list-style-type: none"> – Intercités Bordeaux – Agen – Intervilles Agen / Brive – Toulouse – Intervilles Agen / Brive – Carcassonne – ICGV (Inter Cités à Grande Vitesse) Bordeaux – Toulouse

Conception de l'offre de transport :

Les services régionaux et inter régionaux ont été élaborés à partir des plans régionaux des transports (PRT) des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Ces services ont fait l'objet d'une mise au point entre RFF et les autorités organisatrices.

Les principes retenus sont les suivants :

- L'offre en **référence** vise à l'obtention des niveaux de service souhaités par les Régions dans le cadre de leur PRT, **tout en tenant compte des limites de capacité du réseau ferroviaire**
- Les offres de services « courte distance » et « moyenne distance » sont invariants d'un scénario à l'autre (mais différent entre la référence et les scénarios de projet),
- Les services intervilles ou intercités sont dimensionnés en fonction des scénarios d'infrastructure retenus.

Nota : Un service dit « intercités rapide » pourrait-être testé sur certains scénarios.

3.2.3 Trains Grandes Lignes et TGV

Une création d'une mission TGV peut venir en substitution d'un TRN, qui est dans ce cas supprimé.

Pour les trains de nuit, le service est considéré invariant entre la situation actuelle, la référence et le projet. Il en est de même pour les trains de jour Paris – Toulouse, via Limoges (trains dits POLT).

3.3 LES SERVICES ACTUELS ET EN REFERENCE COMPARES AUX SCENARIOS DE PROJET

Le tableau ci-dessous permet de visualiser les services proposés en situation de projet, selon les spécificités des scénarios d'aménagement retenus.

Débat public LGV Bordeaux Toulouse Synthèse des services - Phase 1 (journée complète)		2016	2020										
		Réf.	Réf.	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 2'	Sc. 3	Sc. 3'	Sc. 4	Sc. 4'	Sc. 5	Sc. 6	Sc. 7
Fret ME120	Nord de Bordeaux – Hourcade	25	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
	Sud de Bordeaux – Hourcade	11	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
	Hourcade – St-Jory	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Nord de Montauban – St-Jory	5	6	6	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
	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Fret MA100	Hourcade – St-Jory	10	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
	Nord de Montauban – St-Jory	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
	St-Jory – Tarbes/St-Sulpice	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	St-Jory – nord ou sud de Narbonne	20	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Fret régional	Nord de Bordeaux – Hourcade	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	Sud de Bordeaux – Hourcade	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	Hourcade – Montauban	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	Montauban – St-Jory	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	St-Jory – Toulouse	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	Toulouse – Narbonne	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Courte distance périurbain	Périurbain Bordeaux – Langon	15	16	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	Proche banlieue Toulouse – St-Jory			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
Courte distance local	Développement local Marmande – Agen	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	Réseau de villes Agen – Montauban	4	4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	Réseau de villes Cahors – Montauban	4	4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Moyenne distance	Maillage régional Bordeaux – Agen	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	Grande banlieue Montauban – Toulouse			6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnaudary			16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
	Grande banlieue Montauban – Toulouse – Castelnaudary direct	12	12										
	Castelnaudary – Narbonne	7	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Grande distance	Intercités Bordeaux – Agen	4	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5
	Intervilles Agen/Brive – Toulouse	12	12			14		14	14		14		
	Intervilles Toulouse – Carcassonne	1	1			16		16	16		16		
	Intervilles Agen/Brive – Carcassonne			16	16			16		16		16	16
	Carcassonne – Montpellier	8	8	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
	ICGV Bordeaux – Toulouse					2		6	6		6		
TRN de nuit	invariants												
TRN de jour	Paris – Orléans – Limoges – Toulouse	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (rapide)	2	2										
	Bordeaux – Toulouse – Marseille/Nice (avec arrêts)	4	4	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2
	Toulouse – Marseille/Nice	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1
	Talgo Toulouse – Barcelone	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
TGV	Paris – Toulouse (direct)	3	4	4	6	6	3	6	6	6	6	6	6
	Paris – Toulouse (avec arrêts à Agen et Montauban)	6	7	7	7	3	7	7					7
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban)								7				
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV et Montauban TGV)									7			
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen)					4							
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen TGV)												
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Agen et Montauban TGV)								7				
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Montauban)						3						
	Paris – Toulouse (avec arrêt à Gare Gers TGV)											7	
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (direct)			4	4	4	4	4					4
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (avec arrêts à Agen et Montauban)												
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (avec arrêts à Agen TGV)								4				
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (avec arrêt à Montauban TGV)									4			
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (avec arrêts à Agen TGV et Montauban TGV)										4		
	Bordeaux – Marseille/Lille/Dijon (avec arrêts à Gare Gers TGV)											4	
	Toulouse – Marseille/Lille/Dijon (direct)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

3.4 ÉBAUCHE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

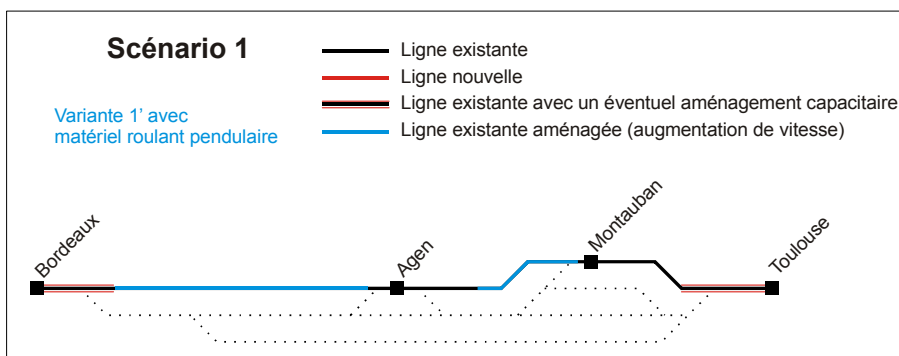
Sur les 11 scénarios d'aménagement proposés, deux ne comportent pas de ligne nouvelle (les scénarios 1 et 1'). Les 9 autres comprennent une ligne nouvelle complète entre Bordeaux et Toulouse. Ils sont représentés de manière schématique ci-après.

Les différences entre les scénarios d'infrastructure sont étroitement liées à la manière de desservir les agglomérations d'Agen et de Montauban) :

- **Desserte par la gare « centre ville »** : le fuseau de passage de la ligne nouvelle pourra s'écarter de la ligne classique pour emprunter des couloirs de moindre contraintes. La longueur des raccordements est ici déterminante. Agen et Montauban sont desservies sur la gare historique (en « centre ville »). C'est le cas des scénarios 2, 2', 3, 3', 4 (à Montauban) et 4' (à Agen).
- **Présence d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle** : le fuseau de passage sera rapproché au maximum de l'agglomération à desservir. Il s'agit des scénarios 4 (à Agen), 4' (à Montauban), 5 et 6.
- **Pas de desserte par la LGV** des agglomérations situées sur l'axe. Les dessertes d'Agen et de Montauban s'effectuent par la ligne classique comme actuellement. Dans ce cas, le fuseau de passage peut être le plus direct possible entre Bordeaux et Toulouse. Il s'agit du scénario 7.

Scénario 1 : optimisation de la ligne classique

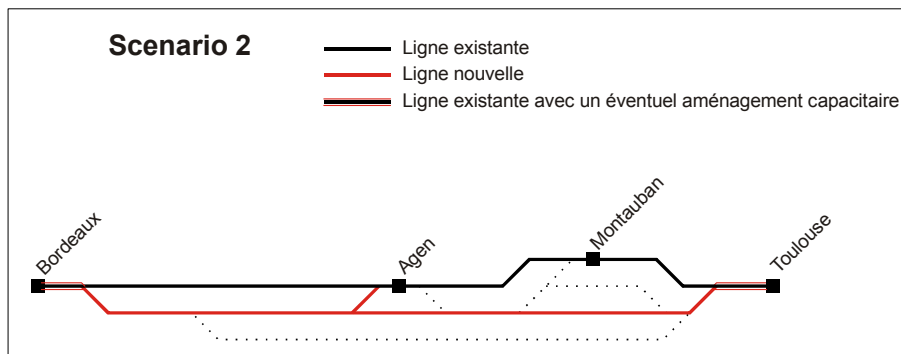
Bien que ce scénario ne réponde pas aux objectifs de temps de parcours, il évalue l'intérêt de tirer parti au maximum de la ligne classique existante. Il apporterait qu'une amélioration modérée des temps de parcours et des services Grandes Lignes.



Scénario 2 : Ligne nouvelle avec raccordement minimum

Ligne nouvelle avec :

- raccordement Ouest à Agen,
- pas de raccordement pour Montauban.



Dans ce scénario, à partir de l'est d'Agen, la LGV rejoindrait Toulouse par l'itinéraire le plus direct s'éloignant ainsi de Montauban, ce qui réduirait l'intérêt de réaliser un raccordement pour cette ville. Par conséquent, seul le raccordement d'Agen Ouest serait envisagé.

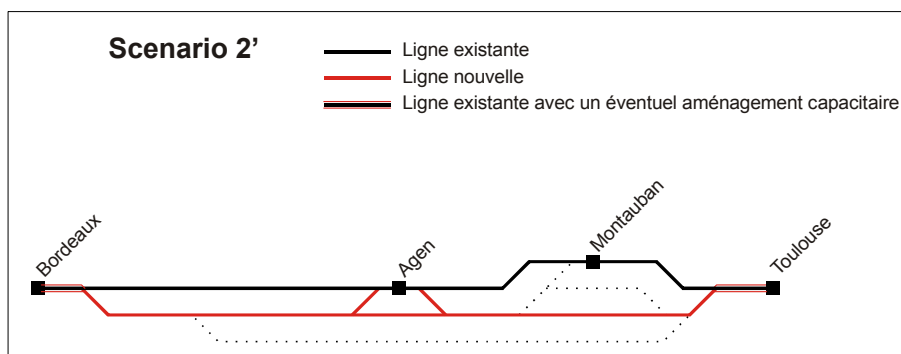
Les trains à grande vitesse desservant Montauban emprunteraient la ligne classique à partir d'Agen.

Les trains sans arrêt, vers Toulouse, circuleraient sur la ligne nouvelle.

Scénario 2' :

Ligne nouvelle avec :

- raccordement Est et Ouest à Agen,
- pas de raccordement pour Montauban.



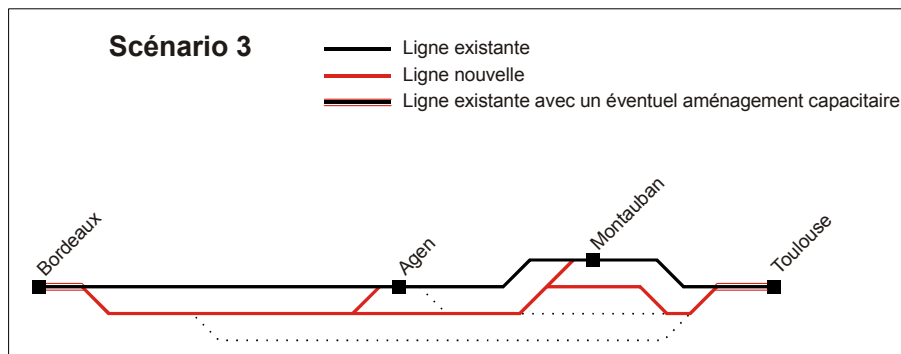
Ce scénario offrirait la possibilité de rejoindre la LGV après la desserte d'Agen par centre ville ce qui ne pas pénaliserait pas, pour les trains desservant Agen, le temps de parcours vers Toulouse.

La desserte de Montauban s'effectuerait, depuis Agen, par la ligne classique.

Scénario 3 : Desserte des centres-villes

Ligne nouvelle avec :

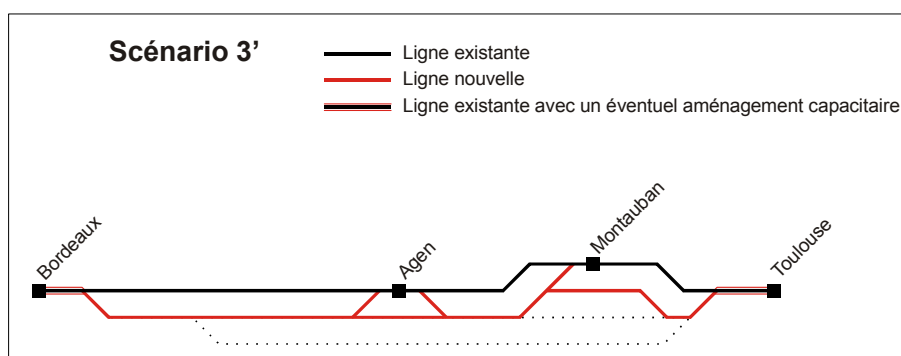
- raccordement Ouest à Agen,
- raccordement Ouest à Montauban.



Après desserte d'Agen ou de Montauban, les TGV resteraient sur ligne classique. Ce scénario permettrait de dissocier les offres de service sans pénaliser le temps de parcours vers Montauban.

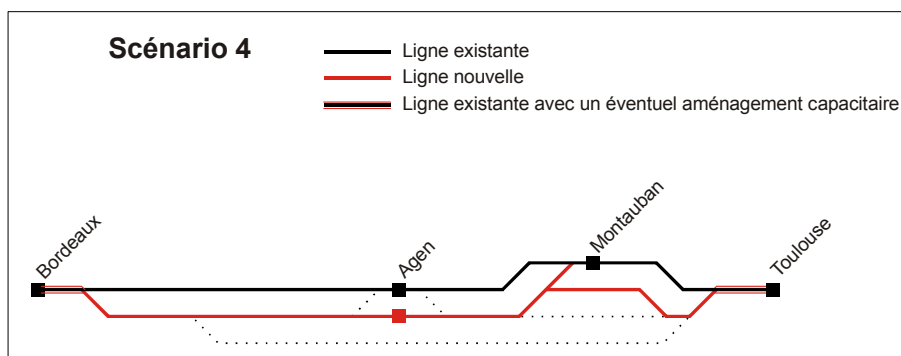
Pour que le raccordement de Montauban soit optimisé, il serait nécessaire que la LGV se rapproche au plus près de l'agglomération.

Scénario 3' : Desserte des centres-villes



Ce scénario permettrait de rejoindre la LGV après la desserte d'Agen en centre ville ce qui optimiserait le temps de parcours entre Agen et Toulouse.

Scénario 4 : Gare nouvelle à Agen et desserte de Montauban en centre-ville

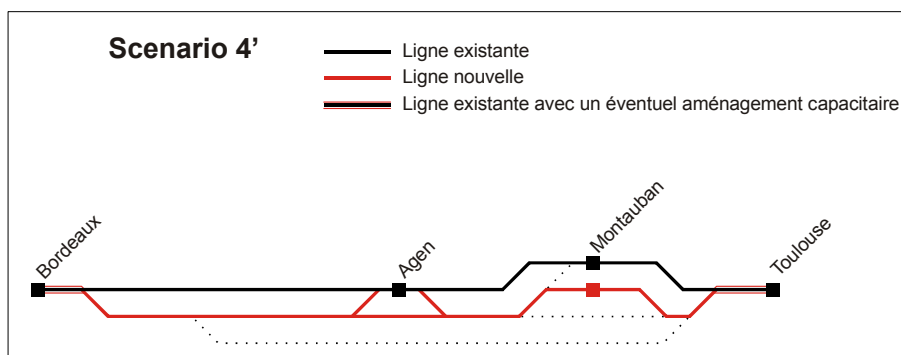


Ce scénario desservirait Agen par une gare nouvelle extérieure à l'agglomération et Montauban en centre ville. Pour que le raccordement de Montauban puisse être optimisé, il serait nécessaire que la LGV se rapproche au plus près de Montauban.

La desserte d'Agen en gare nouvelle permet de dégager de la capacité sur la ligne classique.

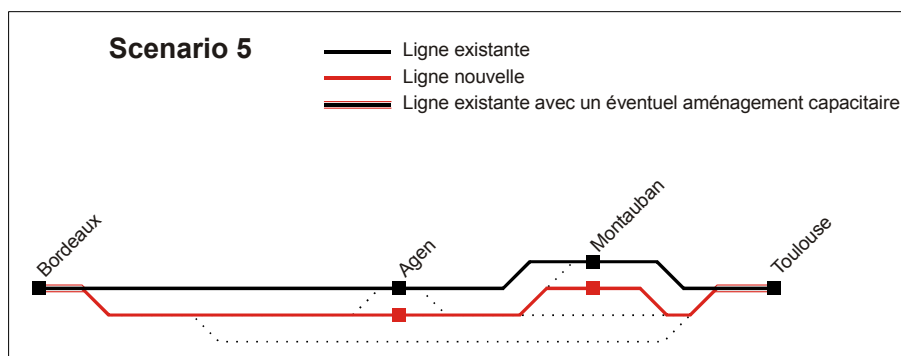
Les temps de parcours vers Montauban ne seraient pas pénalisés.

Scénario 4' : Desserte d'Agen en centre-ville et gare nouvelle à Montauban



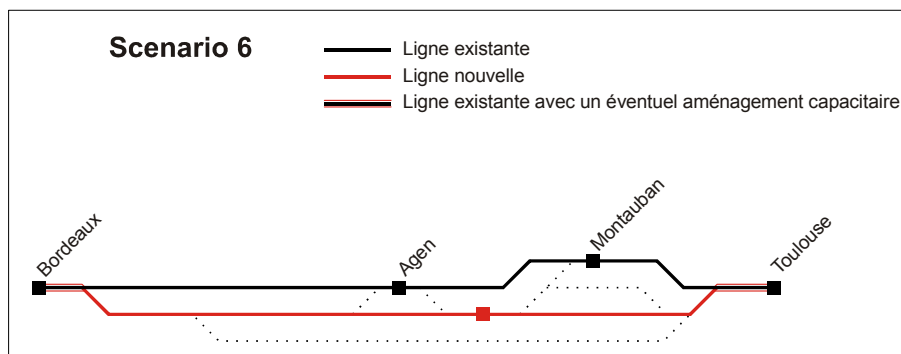
Ce scénario desservirait Agen en centre-ville et Montauban par une gare extérieure. Pour optimiser la desserte de l'agglomération montalbanaise, il serait nécessaire de se rapprocher de Montauban.

Scénario 5 : Scénario grande vitesse avec gares nouvelles à Agen et Montauban



Ce scénario envisagerait la desserte de Montauban et Agen par gare nouvelle, limitant ainsi les pertes de temps généralement induites par les raccordements.

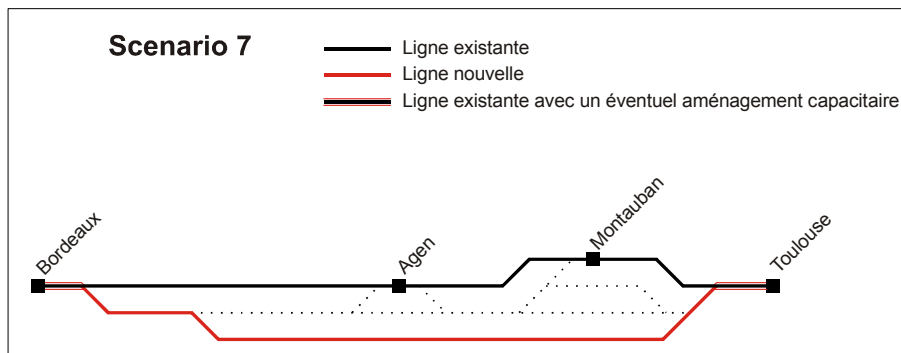
Scénario 6 : Scénario grande vitesse avec gare nouvelle de Valence d'Agen (pour Agen et Montauban)



Ce scénario se baserait sur la création d'une seule gare nouvelle, commune à Agen et Montauban.

Par rapport au scénario précédent, celui-ci optimiserait le temps de trajet (un seul arrêt intermédiaire) et les investissements (une seule gare).

Scénario 7 : Scénario grande vitesse sans desserte d'Agen et Montauban par la LGV



Ce scénario envisagerait de favoriser le temps de trajet entre les deux métropoles régionales en privilégiant un tracé le plus direct possible.

La desserte d'Agen et de Montauban s'effectuerait par la ligne classique existante.

4. CONCLUSION DE LA PHASE 1 ET POURSUITE DES ETUDES

RFF a pour objectif à travers cette étude de préciser les caractéristiques du projet afin de :

- l'adapter aux besoins,
- préciser ses apports et ses conséquences,
- optimiser son intérêt pour la collectivité.

L'étude engagée a fixé les orientations et hypothèses nécessaires à la mise en œuvre de nouveaux services ferroviaires aux horizons d'étude 2015 et 2020.

En fonction de ces services, plusieurs scénarios globaux ont été élaborés, l'offre de service étant étroitement liée à l'infrastructure projetée.

A l'issue de cette première phase d'études plusieurs points seront à approfondir au cours du déroulement des phases suivantes sont :

- l'ajustement des trafics potentiels ;
- l'ajustement des services en fonction de la demande et des investissements que ces dessertes nécessitent ;
- le dimensionnement des raccordements : à niveau, à voie unique ; le pré-dimensionnement du parc de matériel roulant nécessaire ;
- la recherche d'éventuelles « fausses manœuvres » c'est-à-dire d'investissements liés notamment au phasage et qui ne seraient pas utilisés par la suite .

Par conséquent, la phase 2 comportera les éléments suivants :

- L'optimisation des scénarios de service par rapport aux trafics (avec vérification des ordres de grandeur capacité), identification des phasages à étudier (en fonction des dynamiques de croissance et des effets de seuil des trafics) ;
- Le calage des évaluations socio-économiques ;
- la caractérisation, sur la base des données et études existantes, des scénarios d'aménagement (tracés, mesures environnementales majeures, équipements... ; coûts, durée des travaux...) ;
- La construction et le calage du modèle de capacité ;

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