



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Projets ferroviaires en France

Connexions ferroviaires transpyrénéennes

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

1) Projets ferroviaires

en France

Le cadre actuel de
planification :

CIADT de 2003



- Ligne à grande vitesse en service ou en construction
- Améliorations de grands axes existants
- Ligne à grande vitesse en projet
- Projets à étudier
- Grands itinéraires de fret
- Seine-Nord Europe
- Ports maritimes
- Autoroutes de la mer

*La représentation d'
liaisons sur cette carte
préjuge pas des tracés*

« Grenelle » de l'environnement

- Une démarche globale et participative
- Objectif : créer les conditions du développement durable dans tous les domaines
- Transports : priorité aux modes alternatifs à la route
- Une loi de programme précisant les objectifs, suivie de textes d'application (*lois, décrets*)

Loi de programme « Grenelle »

- Partie transport
 - Objectif : réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020
 - Priorité aux modes ferroviaire, fluvial et maritime
 - Augmentation des capacités routières limitée

Loi de programme « Grenelle »

- Fret :
 - Objectif part du fret non routier :
14% en 2008; 18% en 2012; 25% en 2022
 - Développement trafics massifiés, transport combiné, autoroutes ferroviaires (*dont 2 axes N-S*)
 - Trains longs (1000 m) sur les 2 axes N-S
 - Sillons de qualité sur le réseau
 - Libération de capacité pour le fret par la création de lignes à grande vitesse ou mixtes

Loi de programme « Grenelle »

- Voyageurs :
 - Programme de 2000 km de lignes à grande vitesse d'ici 2020, qui pourra notamment porter sur :
 - Tours – Bordeaux
 - Bordeaux – Espagne
 - Bordeaux – Toulouse
 - Contournement de Nîmes et Montpellier
 - Montpellier – Perpignan
 - Concertation avec les régions sur les priorités, les tracés et les clefs de financement
 - Définition d'un programme supplémentaire (2500 km)

Loi de programme « Grenelle »

- Planification :
 - nouveau schéma national des infrastructures
 - 1er critère d'évaluation des projets :
Bilan coûts-avantage / bilan GES
 - groupe expérimental de suivi des projets
d'infrastructure majeurs « *gouvernance à 5* »
- Programmation :
 - 16 Md € de l'Etat pour le programme de lignes
à grande vitesse d'ici 2020

De la planification à la réalisation

Réseaux européens
RTE-T

Débat parlementaire ; loi « Grenelle »

Schéma national des infrastructures de transport
(CIADT ?)

Débat public opportunité multimodal

Commission nationale du débat public

Enquête et déclaration d'utilité publique

Financements et cofinancements, concessions,...

2) Connexions ferroviaires transpyrénéennes

- une part actuelle très faible du mode ferroviaire

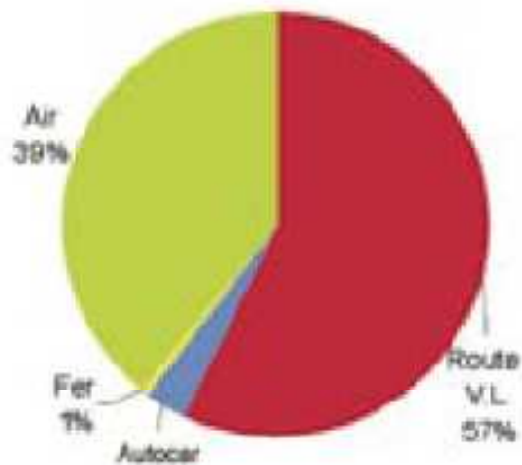
Trafic voyageurs

trafic marchandises

C - Péninsule Ibérique -

Reste de l'Europe géographique

(y/c France et UE15)



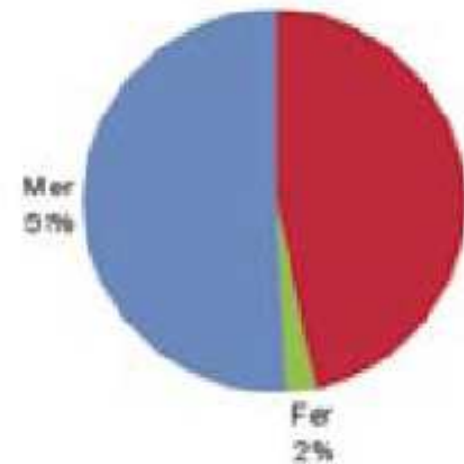
Total = 154,2 millions

de voyageurs

C - Péninsule Ibérique -

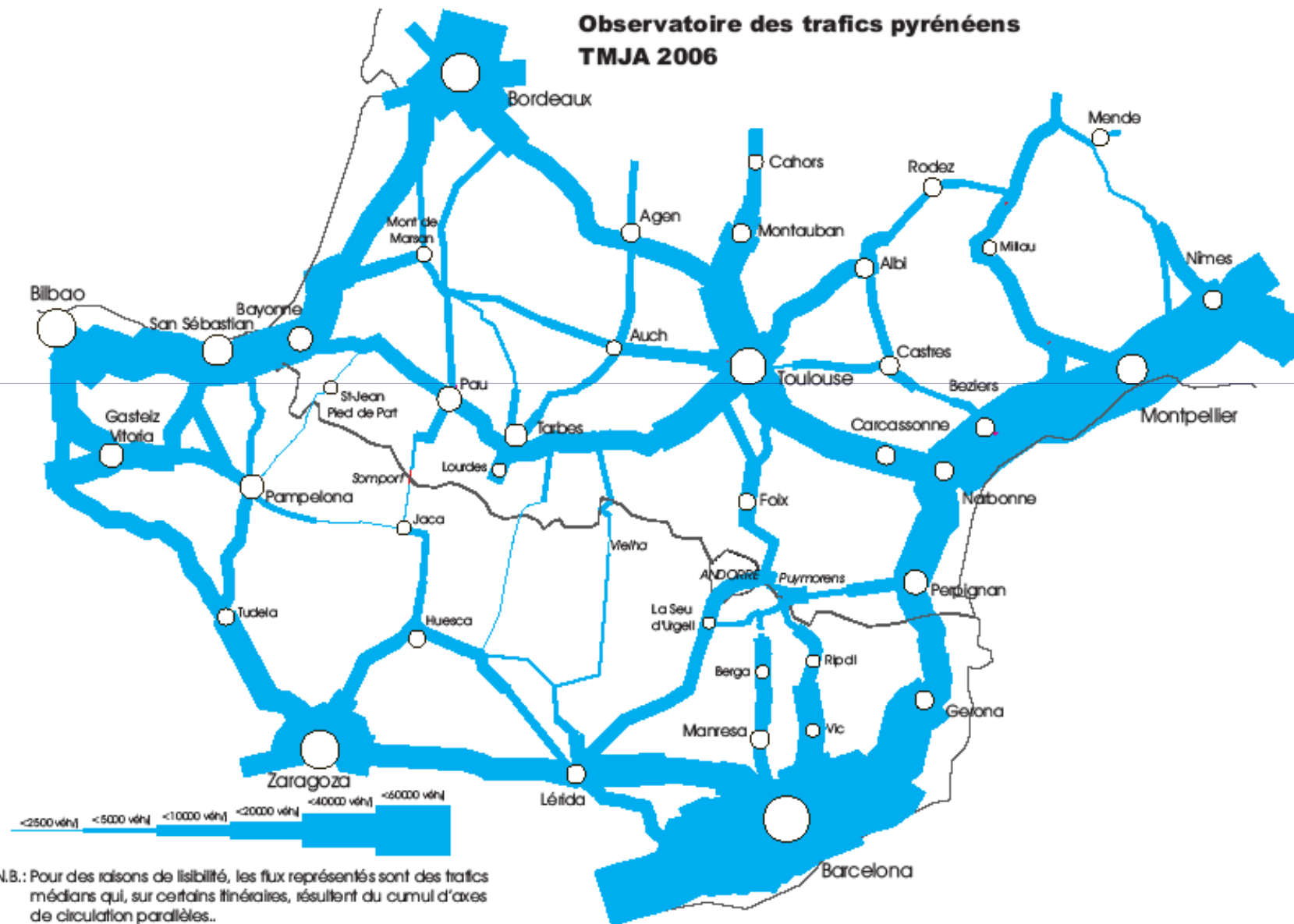
Reste de l'Europe géographique

(y/c France et UE15)

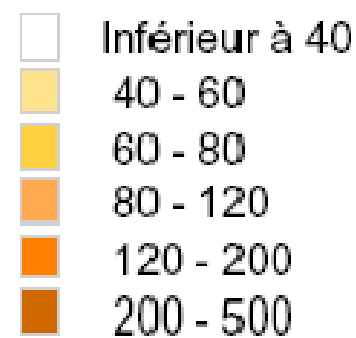


Total = 228,2 MT

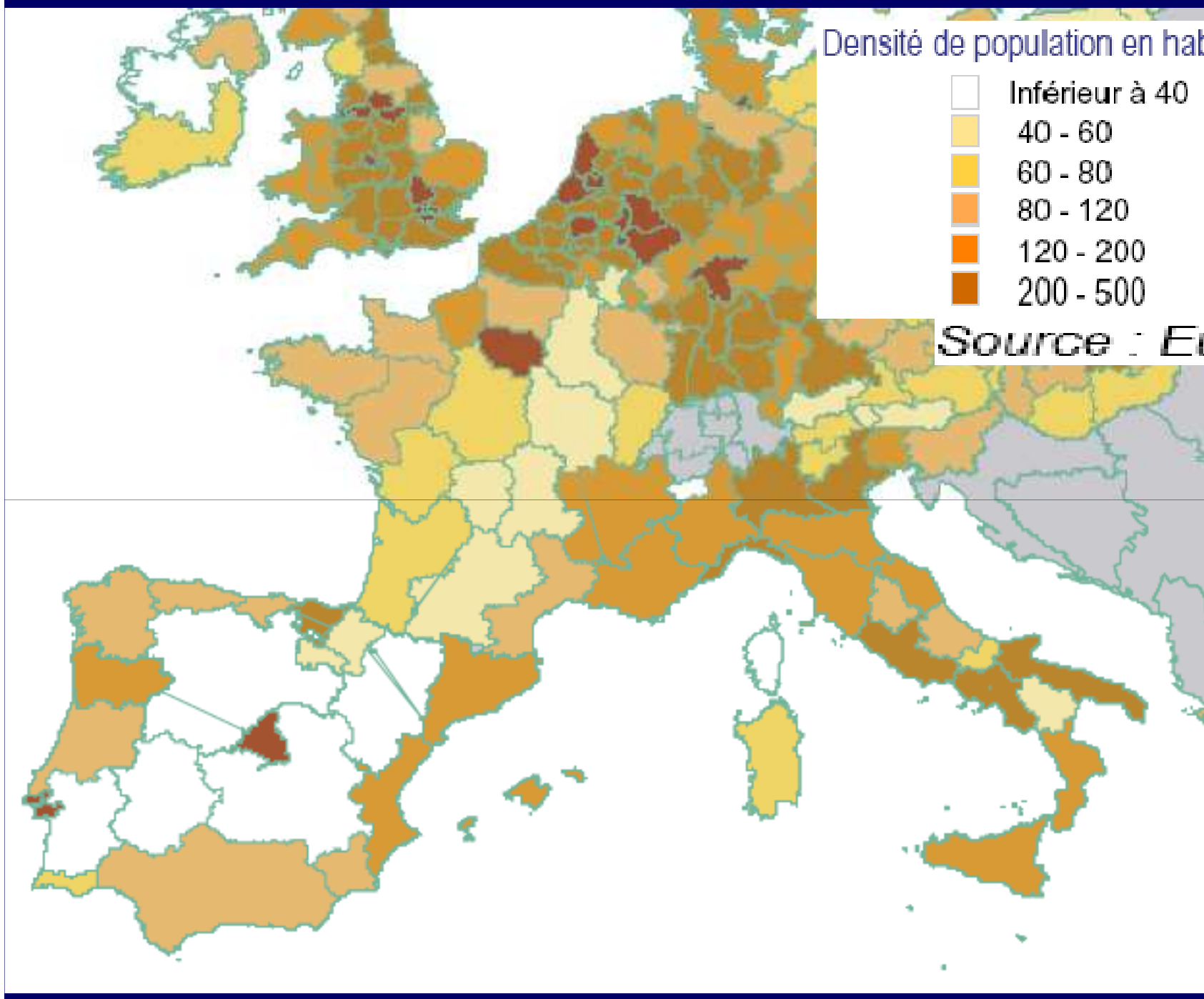
trafics 2006



Densité de population en habitants / km²



Source : Eurostat



Une volonté partagée de développer les liaisons ferroviaires

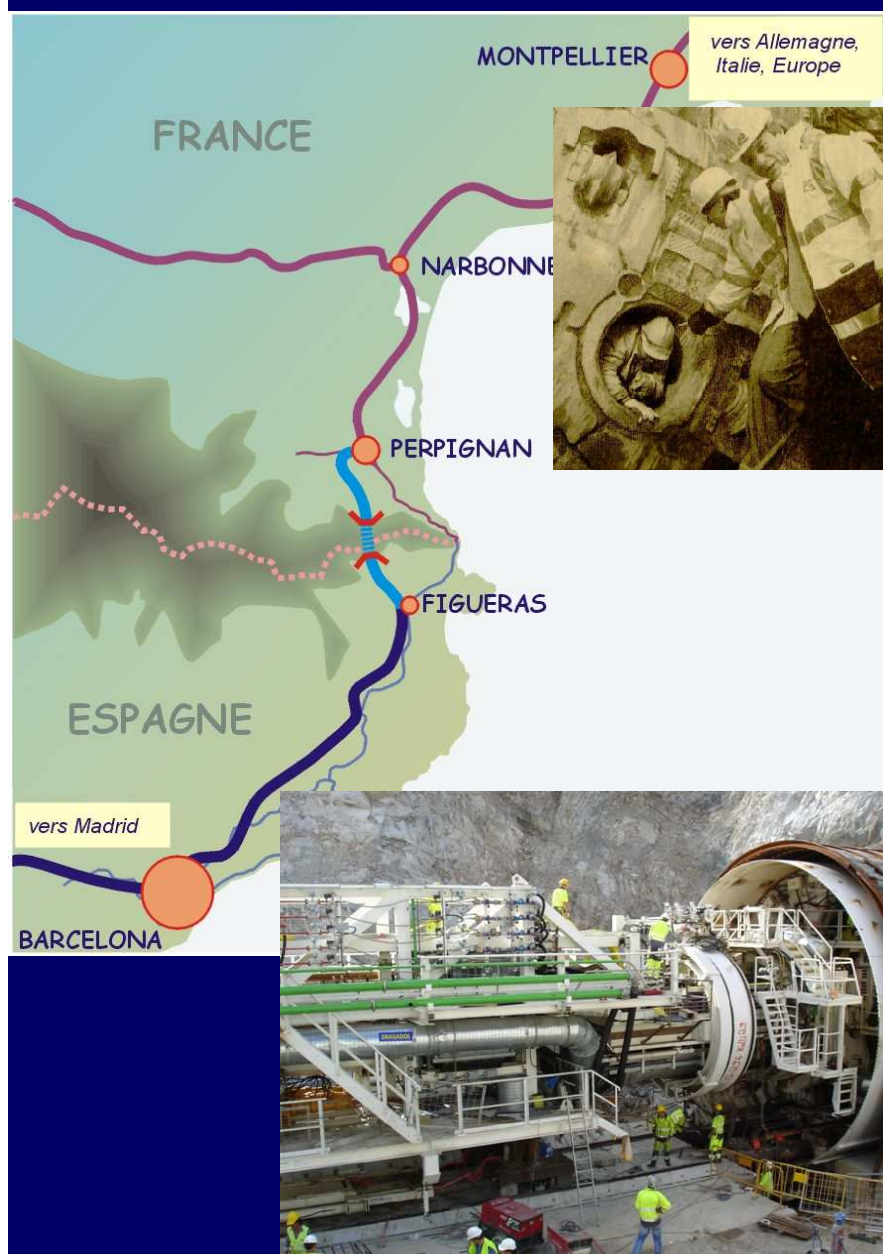
- La France et l'Espagne veulent donner une impulsion aux travaux qu'elles mènent de manière conjointe et coordonnée pour le développement à court et moyen terme de la grande vitesse sur les nouvelles liaisons ferroviaires atlantique et méditerranéenne, ainsi qu'aux études sur un projet de traversée transpyrénéenne à grande capacité

- Cette impulsion doit permettre d'accroître de manière substantielle les trafics ferroviaires au travers des Pyrénées, tant de passagers que de marchandises. Dans ce sens, les deux pays se fixent comme objectif, à moyen terme, de tripler le volume actuel de marchandises transportées par fer pour atteindre 10% du trafic terrestre. Pour cela, le développement des infrastructures devra s'accompagner d'un renforcement des services de transport (transport combiné et autres nouvelles techniques bimodales comme les autoroutes ferroviaires.)

Les projets



Perpignan - Figueras



- Ligne nouvelle mixte TGV et fret de 44 km, dont 8,4 km en tunnel
- Le gain de temps : 2h pour les voyageurs, 12h au moins pour les marchandises
- Le traité de 1995 prévoit sa réalisation sous forme d'une concession
- Appel d'offres lancé en juillet 2001, signature du contrat en février 2004, avec le groupement Eiffage-Dragados-ACS
- Investissement : 1100 M€; 610 M€ de subventions des deux Etats (50/50) + et 162 M€ de l'UE
- fin des travaux en février 2009 (60 mois); durée de la concession 50 ans
- Négociations en cours/ compensation du retard de la section Barcelone - Figueras

Contournement de Nîmes et Montpellier



- Saturation progressive de la ligne actuelle
- Projet : aménagement de 60 km de ligne nouvelle
- Ligne notamment pour les trains de marchandises mixte; TGV et fret
- Décret de déclaration d'utilité publique signé le 16 mai 2005

- Coût de 1,4 Md € courants (*y compris aménagements de capacité sur la ligne Montpellier-Narbonne-Perpignan*)
- Financement public : signature d'un protocole en juin 2008 avec les principales collectivités locales concernées (hors UE : 56 M€ et RFF)
- Réalisation du projet sous la forme d'un contrat de partenariat
- Avis d'appel public à la concurrence publié le 24 septembre 2008.

Montpellier - Perpignan

- Décembre 2006 : début pré-études fonctionnelles d'une ligne nouvelle
- Commission nationale du débat public saisie en août 2008
- septembre 2008 décision en faveur d'un débat public, mené par la CNDP

3 thématiques

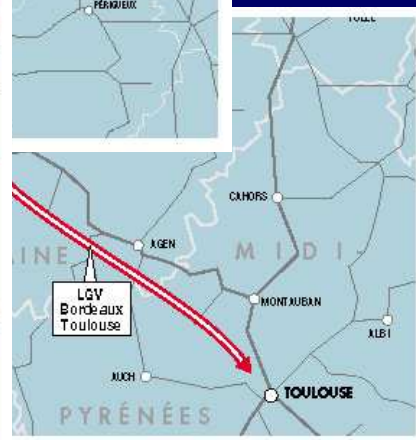
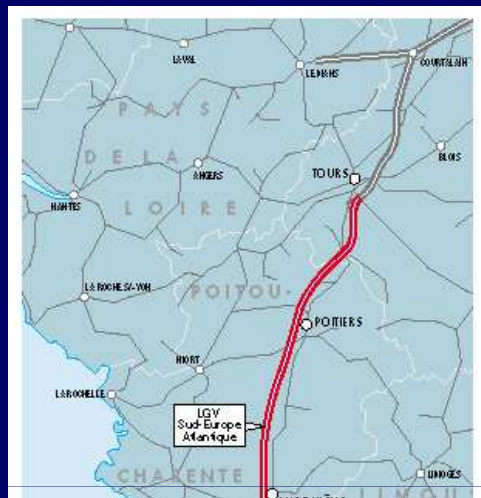
- fonctionnalités de la ligne nouvelle (*grande vitesse, mixité fret,...*)
- fuseaux / enjeux environnementaux
- gares actuelles / gares nouvelles



4 familles de scénarios

- Projet de service
+
- Projet d'infrastructure

Ligne Sud-Europe-Atlantique



- Un tronçon central : Tours-Bordeaux
 - DUP partie sud : juillet 2006
 - partie nord : 1er semestre 2009
 - Concession : AAPC 1/3/07
 - Candidats désignés 9/11/07
 - AO lancé 14/2/08, offres initiales remises 15/9/08; second tour de la consultation 1er semestre 2009
- Trois branches :
 - Bordeaux-Toulouse,
 - Bordeaux-Espagne
 - Poitiers-Limoges
- Protocole de financement avec les collectivités envisagé avant fin 2008

Ligne Sud-Europe-Atlantique

- Bordeaux-Espagne
 - environ 280 km et 4 Md € (2004)
 - Débat public en 2006
 - Mars 2007 : décision RFF de poursuivre les études et réaliser un tronç commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse
 - Ligne mixte entre Dax et la frontière
 - Décembre 2007 : signature Etat – régions – RFF d'un protocole de financement des études des deux projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
 - Objectif : lancement enquête d'utilité publique en 2011

Ligne Sud-Europe-Atlantique section internationale

- GEIE créée en 2005 (RFF et ADIF) pour mener des études communes
- CIG prévue par l'accord de Paris (janvier 2008)
 - Superviser les travaux réalisés par le GEIE
 - Coordonner les projets d'infrastructures ferroviaires français et espagnols de la section internationale avec ceux correspondants au reste des tronçons entre Dax et Vitoria

Projet de nouvel axe ferroviaire

- Ordonnancement des études
 - prévisions d'évolution des flux transpyrénéens de marchandises, à moyen et long terme, tous modes
 - modélisation multimodale de ces flux de transport
 - étude d'inscription fonctionnelle de la nouvelle liaison ferroviaire dans les réseaux des deux pays, analyses complémentaires, notamment territoriales et environnementales.

évolution des flux transpyrénéens de marchandises *(étude BIPE, université Madrid)*

	Tous modes TCAM	Modes terrestres*		
		TCAM	Trafic en 2025	
			croissance	total
Scénario Haut	3,8%/an	3,2 %/an	+108%	212 MT
Scénario Bas	2,2%/an	1,9 %/an	+56%	159 MT

Scénario bas : croissance modérée des PIB (Espagne 2%/an ; France 1,7%/an) et intégration insuffisante des politiques économiques européennes

Scénario haut : croissance élevée des PIB (Espagne 2,8%/an ; France 2,3%/an) et politiques économiques européennes très intégrées

** Hypothèse de maintien de la part du mode maritime pour chaque couple (produit ; Origine – Destination)*

modélisation multimodale des flux de transport *(étude Epypsa, Kessel and Partner, Nestear)*

- Objectif : disposer d'un modèle de trafic commun permettant de tester différents scénarios *(infrastructures, politique de transport)*
- Marché d'étude attribué en novembre 2006
- Résultats fin 2008

Les études à venir

Déclaration commune sur le programme des études préliminaires *(sommet du 10 janvier 2008)*

- études d'analyse territoriale, environnementale et études préliminaires de tracé du projet
- Ce programme d'étude servira de base aux décisions à prendre concernant le projet, dans le cadre des procédures d'information, de participation et de concertation dans chacun des deux pays, incluant en France un débat public auquel les autorités espagnoles pourront être associées.

Précisions sur le contenu des études

- besoins de transport et trafics prévisibles, marchandises et voyageurs
- complémentarité avec les autres axes concernés, notamment transpyrénéens ou proches des Pyrénées
- évaluation sommaire, technique et financière, du tracé et des aménagements associés
- évaluation des impacts environnementaux
 - au niveau local (milieux naturels, milieux humains, notamment les agglomérations)
 - au niveau global (notamment bilan carbone)
- évaluation territoriale et économique, notamment impacts sur développement local, aménagement du territoire, logistique
- évaluation de l'intérêt socio-économique global
- analyse de la faisabilité financière

- Les études devront prendre en compte les mesures réglementaires ou d'autre nature développées dans le cadre de l'Union Européenne pour augmenter la part modale des modes plus respectueux de l'environnement
- Pour mener à bien ce programme, la France et l'Espagne constitueront une structure de pilotage et une structure technique communes
- Il pourra être proposé aux régions de s'associer à la suite du programme conformément aux procédures applicables dans chaque pays.

Pour conclure

- Un besoin important de liaisons ferroviaires performantes entre la France et l'Espagne
- Une nécessité : travailler, ensemble, sur le court, le moyen et le long terme
- Développer les infrastructures et les services

Merci de votre attention

