

Les autres projets de lignes à grande vitesse

Une politique ambitieuse de développement de la grande vitesse en France

Alors que le TGV a fêté en 2006 ses 25 ans, la grande vitesse fait aujourd'hui partie de notre environnement quotidien. Le ferroviaire a remplacé sur certaines liaisons l'avion et contribue ainsi tout autant à l'attractivité économique de notre pays, qu'à promouvoir un développement durable des transports.

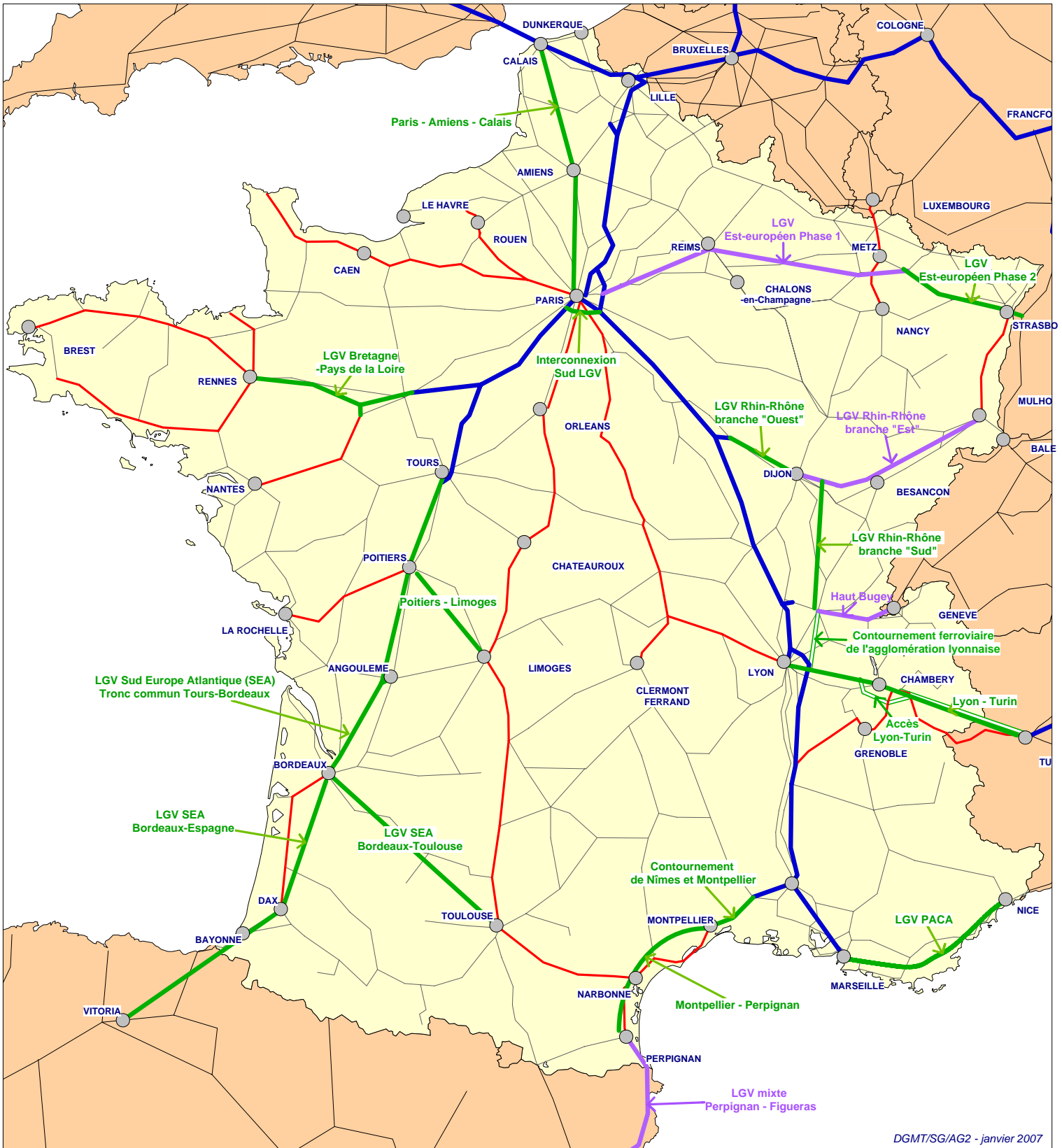
1500 kilomètres de lignes à grande vitesse ont été réalisées en 25 ans ! Le Gouvernement s'est fixé comme objectif de mettre en service dans les 10 années qui viennent 900 kilomètres supplémentaires.

Déjà, l'année 2006 a marqué un tournant dans l'histoire du ferroviaire, puisque pour la 1^{ère} fois, trois lignes nouvelles sont en construction simultanément (LGV Est-européenne, LGV Rhin-Rhône et Perpignan-Figueras) auxquelles s'ajoute les travaux de remise en service de la ligne du Haut-Bugey.

Ce dossier présente l'état d'avancement des projets en cours de réalisation et en cours d'études, et témoigne ainsi du dynamisme de la France dans ce domaine.

Cette politique est le résultat des actions décidées par le Gouvernement lors du Comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003

Les projets de lignes nouvelles en France



DGMT/SG/AG2 - janvier 2007

- Lignes à grande vitesse en service
- Lignes à grande vitesse en construction
- Lignes à grande vitesse en projet
- Lignes fret en projet
- Grands axes existants voyageurs

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs .11

Les 3 branches du TGV Rhin-Rhône (branche Est en travaux)

La LGV Rhin-Rhône est constituée de trois branches centrées sur la région de Dijon. Trois nouvelles lignes faisant l'objet d'un projet distinct :

- **la branche Est**, reliant Dijon à Mulhouse. La première phase de ce projet a fait l'objet de la convention de financement du 3 juillet 2006 et a vu commencer ses travaux ;
- **la branche Ouest**, reliant Dijon à la LGV Paris-Lyon ;
- **la branche Sud**, qui devrait relier ces deux branches à Lyon.

Le projet vise à améliorer les liaisons sur deux axes majeurs :

- l'axe Nord-Sud, liaisons entre, d'une part, le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse alémanique, et, d'autre part, le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- l'axe Est-Ouest, liaisons entre d'une part, l'Est de la France et la Suisse alémanique, et, d'autre part, l'Île de France et la façade atlantique.

La construction de la LGV Rhin-Rhône s'inscrit en outre dans une perspective de développement du fret ferroviaire : sa branche Sud est prévue pour accueillir tant les TGV voyageurs que les circulations de fret ; sa construction libérera des capacités pour le fret et les TER sur les lignes existantes, ainsi que sur la ligne Paris-Bâle, qui constitue un débouché naturel de la Suisse vers l'Île de France.

La branche Est

La première phase de réalisation comporte 140 km de ligne nouvelle entre Villers-les-Pots (Côte d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort). Les investissements, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, s'élèvent à 2 312 M€. La convention générale de financement a été signée le 3 juillet 2006. Le chantier a démarré en juillet 2006 pour une mise en service de la ligne programmée fin 2011.

Temps de parcours

	2005	2012
Dijon-Strasbourg	3h35	1h35
Dijon-Francfort	6h30	3h30
Besançon-Marseille	4h15	3h35
Belfort-Montbéliard-Paris	3h50	2h25
Mulhouse-Barcelone	12h20	6h25

Mulhouse-Lyon	3h45	2h25
---------------	------	------

La ligne ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras (en travaux)

Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.

Calendrier des réalisations

Description des travaux	Distance couverte	Mise en service	Coût
Ligne à double voie	44,4 km	Février 2009	1 milliard (dont 540 millions des concours publics français et espagnol)
Un tunnel transfrontalier bitube (tunnel du Perthus)	8,3 km		

Temps de parcours

Perpignan – Barcelone	50 mn
Montpellier – Barcelone	2h10

À noter

La conception de la ligne nouvelle intègre également les caractéristiques assurant son **interopérabilité** dans le réseau ferroviaire européen.



Sud-Europe-Atlantique : le tronçon commun Tours - Bordeaux

Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique consiste à réaliser une ligne ferroviaire de 302 km entre Tours et Bordeaux dans le prolongement de la ligne existante. Sa réalisation est prévue sous la forme d'une concession, le lancement de l'appel à d'offres devrait avoir lieu au deuxième semestre 2007. Elle permettra de dégager des capacités pour les TER et les trains de fret sur la ligne existante.

Calendrier

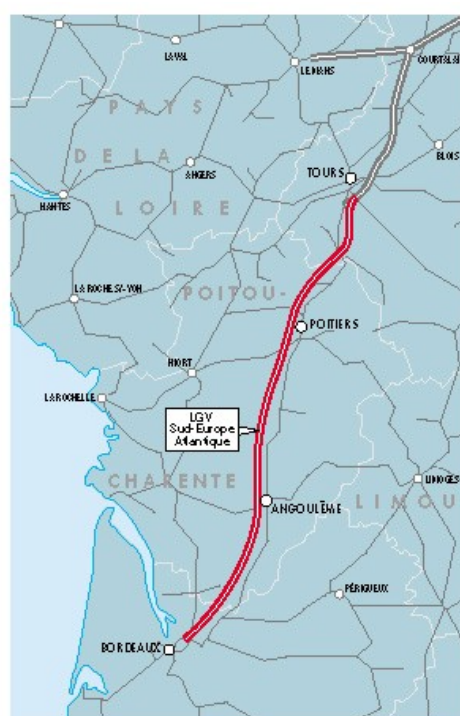
Description des travaux	Etape en cours	Coût
Section Angoulême - Bordeaux	Décret de déclaration d'utilité publique prononcée le 18 juillet 2006.	1,9 milliards
Section Tours - Angoulême	l'avant-projet en cours de finalisation après consultation en 2006 Préparation de l'enquête publique en 2007	3 milliards

À noter

Les discussions entre l'Etat et l'ensemble des régions partenaires de ce projet se poursuivent actuellement sur la préparation du plan de financement de l'opération.

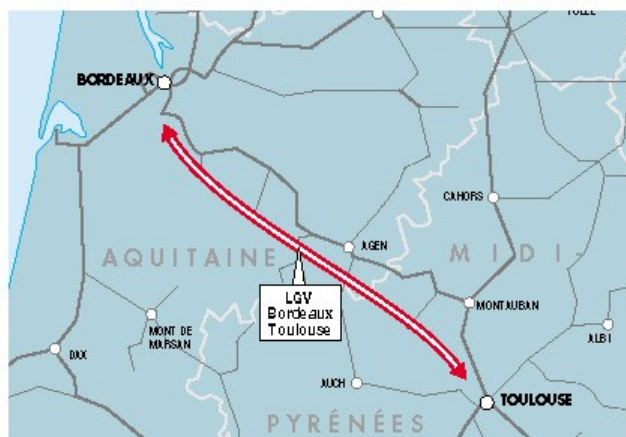
Temps de parcours

	2005	2016
Paris – Poitiers	1h25	1h15
Paris – Angoulême	2h10	1h45
Paris – Bordeaux	3h	2h05
Paris – La Rochelle	2h50	2h25
Poitiers – Bordeaux	1h40	1h05



Sud-Europe-Atlantique : le prolongement entre Bordeaux et Toulouse

Un débat public s'est déroulé à l'automne 2005 sur ce projet. À l'issue, RFF a confirmé l'intérêt du projet et la poursuite des études. Les études de la section Bordeaux-Agen intégreront les conclusions du débat public sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole qui s'est déroulé en 2006, compte tenu de la possibilité de parties communes aux deux projets. Entre Agen et Toulouse, des études préliminaires sont lancées.



Objectifs

- Relier Toulouse à Paris en un peu plus de 3h00 (au lieu de 5) et améliorer l'accessibilité de Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse dans le maillage national et international des LGV ;
- Relier Bordeaux à Toulouse en 1h (au lieu de 2h) ;
- Créer l'amorce de la liaison « Grand-Sud » qui reliera le réseau de LGV Atlantique à la Méditerranée.

Le coût de réalisation de la ligne nouvelle est estimé entre 2,8 et 3,3 Md€.

Sud-Europe-Atlantique : le prolongement entre Bordeaux et la frontière espagnole

Un débat public sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole vient de se dérouler en 2006, sous l'égide d'une Commission particulière du débat qui rendra son avis pour la fin janvier, ce qui permettra au maître d'ouvrage de prendre sa décision en mars 2007.

Les objectifs :

- Permettre le report du transport de marchandises de la route vers le rail sur le corridor atlantique ;
- Améliorer l'accessibilité du sud de l'Aquitaine depuis Bordeaux, l'Île de France et le Nord de l'Europe et offrir une continuité du réseau avec le réseau espagnol pour rapprocher la France, des grandes villes espagnoles ;
- Renforcer l'accessibilité et la cohésion interne du territoire aquitain par un développement de l'offre ferroviaire régionale.



Les trois scénarios qui sont soumis au débat vont de la mise à 4 voies de la ligne actuelle à la création d'une infrastructure nouvelle, avec 2 options de fuseau de passage. Le coût pourrait être de 3,5 à 4 milliards d'euros.

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Type de transport : voyageurs et marchandises.

Objectif

Mettre un terme à la saturation de la ligne actuelle Nîmes-Montpellier, développer les échanges fret entre la France et l'Espagne, assurer le développement TER sur la ligne historique et favoriser des dessertes TGV longue distance.



Description des travaux	Distance couverte	Calendrier	coût
Une ligne nouvelle pour contourner Nîmes et Montpellier	80 km	Déclaration d'utilité publique prononcée le 16 mai 2005	1 milliard d'euros
Modernisation de la ligne Perpignan Montpellier			150 MEuros

À noter

A l'ouverture la ligne sera utilisée essentiellement par des trains de fret. Ceci libérera ainsi des sillons pour améliorer la desserte des voyageurs, en particulier celle des TER.

A plus long terme, lorsque l'axe à grande vitesse sera réalisé sur tout l'arc languedocien et relié au réseau grande vitesse espagnol, l'offre grande vitesse pourra se développer en particulier pour les échanges franco-espagnol.

Le recours au contrat de partenariat est prévu pour une mise en service en 2012

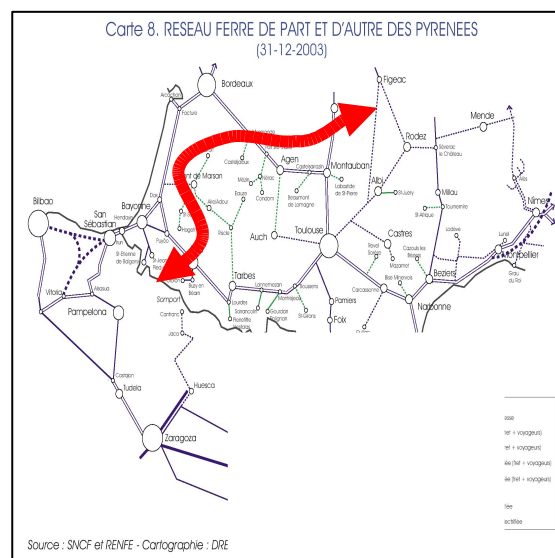
La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Type de transport

fret et voyageurs

Description

La réalisation de deux sections de lignes nouvelles au Sud (ligne nouvelle internationale Perpignan–Figueras) et au Nord (contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier), l'accroissement important des échanges avec l'Espagne, la croissance démographique du Languedoc - Roussillon, ou encore l'existence d'autres projets d'infrastructures ferroviaires dans le Grand Sud (LGV Bordeaux-Toulouse et LGV Provence, Alpes, Côte d'Azur) ont renforcé de manière significative la pertinence d'une ligne ferroviaire nouvelle (de 200 km environ) entre Montpellier et Perpignan.



Temps de parcours

Perpignan – Montpellier	45 mn
Paris – Barcelone	4h30

À noter

Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a donc décidé de lancer les pré-études fonctionnelles de la nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan afin de préparer un futur débat public qui pourrait se dérouler courant 2008 après saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Le projet consiste à réaliser une ligne nouvelle de 180 km entre Connerré, à l'est du Mans, et l'est de Rennes, ainsi qu'un débranchement vers la ligne classique en direction de Nantes. Il permet de gagner 37 minutes vers Rennes et 8 minutes vers Nantes, pour un investissement total de 2,2 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2003.

Il permet de plus la libération de capacité pour les trains régionaux et de marchandises sur les lignes existantes.



L'enquête publique s'est déroulée en 2006 et la déclaration d'utilité publique est attendue pour le premier semestre 2007.

En parallèle, les discussions sur le financement de l'opération sont en cours entre l'Etat, RFF et la SNCF et les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire. Ces discussions seront complétées par des études sur le mode de réalisation (financement classique ou partenariat public privé) pour un démarrage des travaux en 2009 et une mise en service fin 2012, début 2013.

Temps de parcours

Paris – Rennes	1h27
Paris – Laval	1h10
Paris – Nantes	1h52
Le Mans – Rennes	41 mn

Laval – Rennes	24 mn
Laval – Le Mans	24 mn

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon - Turin

La nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été confirmée comme l'un des projets prioritaires européens : la commission européenne et le parlement européen l'ont inscrit en avril 2004 au "programme des ouvrages prioritaires et urgents" pour l'Europe.

Les enjeux

Développer une offre de qualité (régularité, fiabilité et vitesse) qui crée les conditions d'un report de la route vers le rail dans les vallées alpines sensibles.

- Permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.
- Sécuriser les déplacements sur l'arc alpin, dont la vulnérabilité est importante (accidents mortels du Mont-Blanc, du Fréjus, du Tauern et du Gothard)

Description

- une section française (accès français), à l'ouest de la Combe de Savoie (ou Sillon alpin) ;
- une section internationale, jusqu'à Bussoleno en Italie ;
- des aménagements du côté italien (nœud de Turin).

Le coût

- Partie internationale comprenant le tunnel de base de 52 km de long, estimée à 6,7 milliards d'euros ;
- coût total des aménagements d'accès français et italiens : environ 7 milliards d'euros.

L'avant projet sommaire du tunnel de base a été validé en décembre 2003.

Le 5 mai 2004, les deux pays ont conclu un mémorandum d'entente qui définit la répartition des financements entre la France et l'Italie.

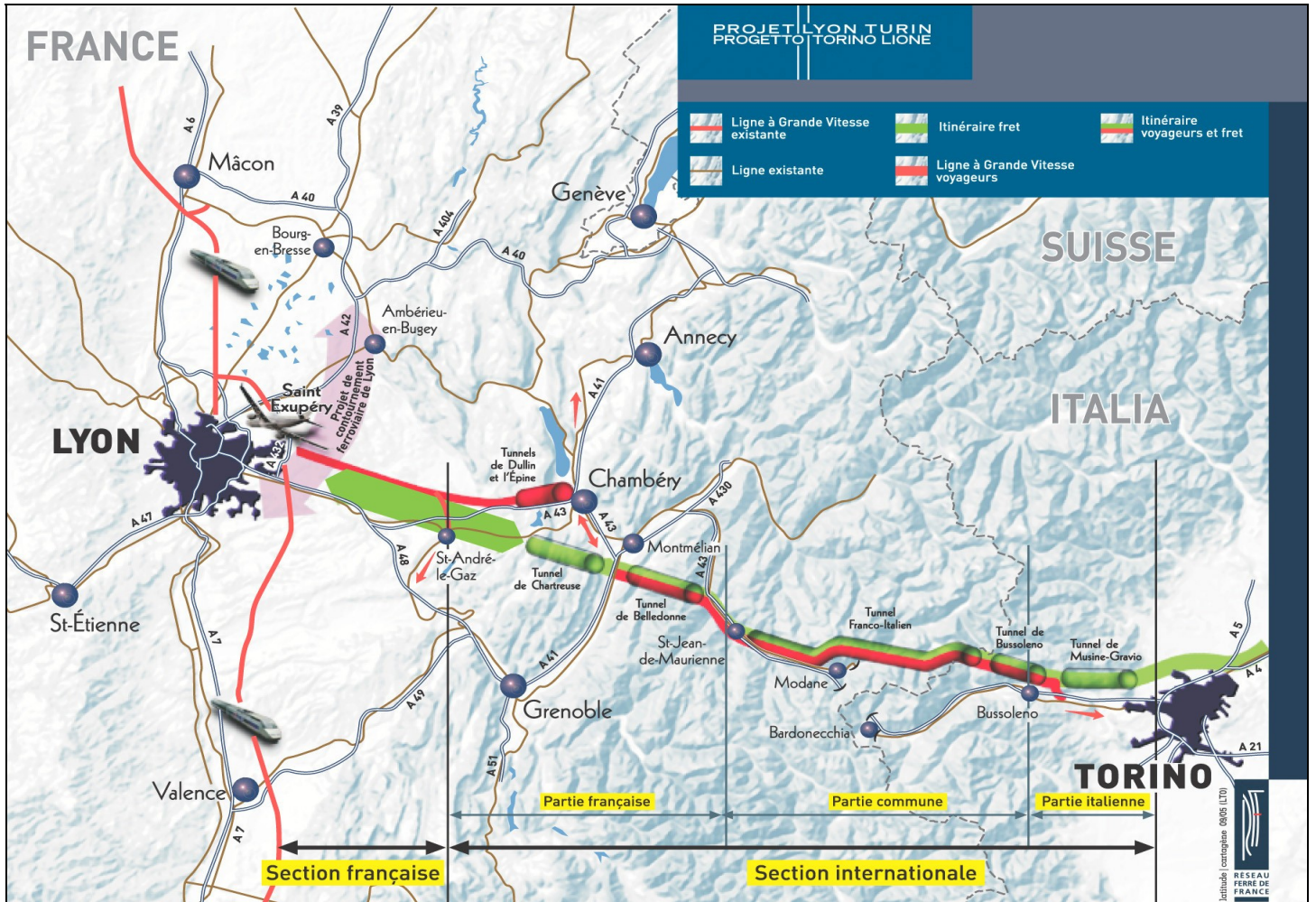
Début de l'opération avant 2010

Le 17 février dernier, après une large consultation des élus, de la population et des associations, Dominique Perben a retenu le tracé des accès français entre Lyon et l'entrée du tunnel transfrontalier, concluant ainsi 10 ans d'études de recherche de tracés.

L'enquête publique du tunnel transfrontalier s'est déroulée en 2006. Elle vise à obtenir, à l'horizon 2007, la déclaration d'utilité publique des travaux.

La France et l'Italie ont convenu à l'été 2005, de tout mettre en œuvre pour permettre le lancement de l'opération en 2010.

Le projet Lyon - Turin



La ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

La réalisation d'une infrastructure nouvelle permettra l'amélioration de la desserte de la région PACA, avec trois enjeux :

- ouvrir la région sur les autres régions françaises et trouver une solution à des problèmes de déplacements considérables ;
- faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, à travers l'amélioration des temps de parcours, mais aussi la libération de capacité sur les lignes existantes pour les marchandises et le transport régional ;
- rapprocher les agglomérations de la région PACA et constituer ainsi un maillon essentiel d'un axe qui irait de Barcelone à Gênes.

Après des études achevées en 2003, un débat public a été organisé autour du projet et sur la base de familles de variantes fonctionnelles, du 21 février au 8 juillet 2005.

RFF, maître d'ouvrage du projet, a décidé de poursuivre les études de la ligne à grande vitesse PACA, en vue de déterminer un fuseau sur lequel conduire les études préliminaires. RFF a engagé un programme d'études complémentaires pour vérifier les différents scénarios, et en les comparant au fuseau de référence dit « des métropoles du sud », dans le cadre d'une concertation approfondie avec l'ensemble des collectivités concernées.



La ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Lors du Comité Interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT), du 18 décembre 2003, un barreau ferroviaire en ligne nouvelle entre Limoges et Poitiers a été prévu, comme « projet à étudier ».

L'objectif de l'opération est de relier Paris à Limoges en deux heures environ via Poitiers, en se raccordant à la LGV Sud-Europe-Atlantique.

Des études ont été effectuées par RFF pour déterminer les différents scénarios d'aménagement de l'axe, et, sur ces bases, le débat public s'est déroulé fin 2006. L'avis de la Commission Particulière du Débat Public sera rendu fin janvier pour une décision du maître d'ouvrage en mars prochain.



La ligne nouvelle Paris-Amiens-Calais

Le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire du 18 décembre 2003 a retenu les études d'un projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Paris, Amiens et Calais.

La réalisation de la ligne nouvelle entre Paris Amiens et Calais permettra d'atteindre l'objectif de 2 heures entre Paris et Londres. Le projet permettra réduire de 20 minutes le trajet entre Paris et l'entrée du tunnel sous la Manche. D'autre part, le projet participera à la poursuite du développement du réseau national à grande vitesse pour permettre une meilleure desserte des métropoles régionales. Le projet de LGV Paris-Londres par Amiens a donc à la fois des ambitions internationale et nationale.

Des études ont été effectuées par RFF pour déterminer les différents scénarios d'aménagement de l'axe. RFF a saisi la CNDP fin décembre 2006 en vue de l'organisation éventuelle d'un débat public autour de l'opération.

