

# LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

ATELIER PHASAGE - MONTPELLIER - LE 9 AVRIL 2015

*LE PHASAGE « POURQUOI ? »*

# DÉROULÉ DU SÉMINAIRE

## ➔ 01. LE PHASAGE, POURQUOI ? - 9h30 à 12H30

### LE CONTEXTE DE FINANCEMENT DES LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

- + Les priorités de l'Etat, de la Région LR et le plan Juncker.
- + Les priorités de l'entreprise SNCF Réseau.
- + Échanges.

### LE PHASAGE DES PROJETS DE LIGNE NOUVELLES : RETOURS D'EXPÉRIENCES

- + La LGV Sud Europe Atlantique
- + La LGV Bretagne Pays de la Loire
- + La LGV Est Européenne
- + La LGV Rhin Rhône
- + La LN Provence - Côte d'Azur
- + Échanges.

## 02. LE PHASAGE COMMENT ? - 14h30 à 16H30

### PRINCIPES ET MODALITÉS D'UN ÉVENTUEL PHASAGE DU PROJET LNMP ET SCÉNARIOS

- + Les objectifs du projet et la décision du ministre.
- + Les clés pour comprendre les principes de phasage.
- + Exemple de scénario géographique.
- + Exemple de scénario fonctionnel.
- + Les scénarios étudiés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan.

### QUELLE POSITION AFFICHER AU PROCHAIN COPIL ?

01.

**LE PHASAGE, POURQUOI ?**

# LE CONTEXTE DE FINANCEMENT DES LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

# SYNTHÈSE DU RAPPORT MOBILITÉ 21

**Le rapport « Mobilité 21 - pour un schéma national de mobilité durable »**, remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche est articulé autour de **quatre axes principaux** et présente plus d'une **vingtaine de recommandations** pour une mobilité durable.

**Pour l'amélioration de la performance d'ensemble du système ferroviaire**, les recommandations sont les suivantes :

- + **Mieux cerner les enjeux de la saturation**
- + **Adapter les méthodes et les principes d'exploitation en ligne et en gare**
- + **Réduire et maîtriser les coûts ferroviaires de construction, de modernisation et de maintenance**
- + **Mieux organiser l'offre ferroviaire entre TET et TER**
- + **Vérifier la pertinence des services ferroviaires disponibles sur les lignes les moins fréquentées**

# SYNTHÈSE DU RAPPORT MOBILITÉ 21

Le rapport « **Mobilité 21** » propose un **classement** sur le plan financier des projets de développement et des principales opérations de rénovation et de modernisation du réseau.

**Concernant les projets ferroviaires**, et en prenant en compte le scénario n°2 proposé et retenu par l'État, le classement est le suivant :

## Premières priorités

- + LGV Bordeaux - Toulouse
- + Traitement des nœuds ferroviaires (Paris-Gare de Lyon ; Nœud ferroviaire lyonnais ; LN Provence - Côte d'Azur : nœuds de Marseille et Nice ...)
- + Provisions pour premiers travaux de LGV (notamment Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan)

## Secondes priorités

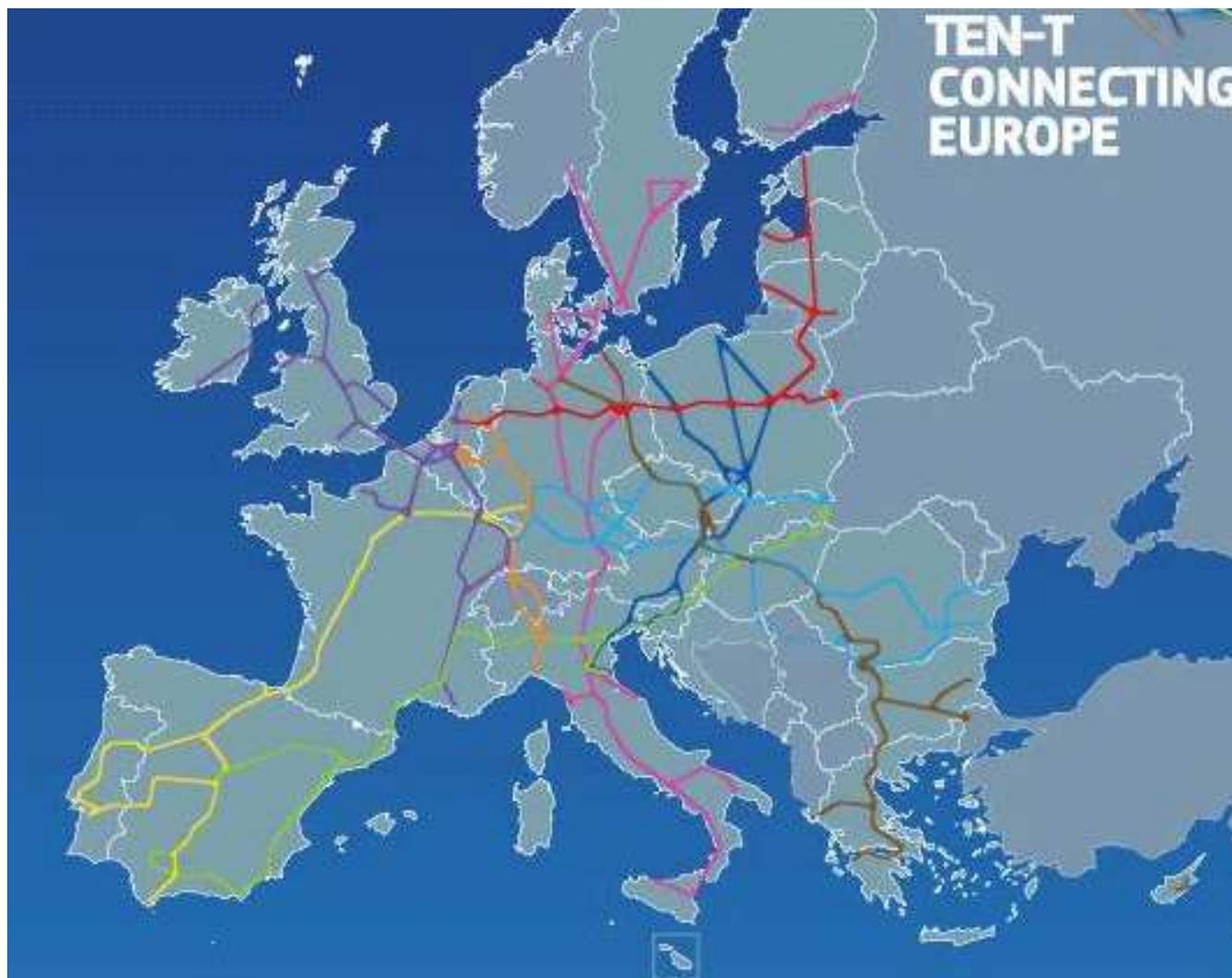
- + Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan
- + LGV SEA Poitiers - Limoges
- + LGV Rhin-Rhône : seconde phase, branche Est
- + LGV Bretagne - Pays de la Loire

## Horizons lointains

- + LGV Rhin-Rhône : branches Sud et Ouest
- + LGV Toulouse - Narbonne

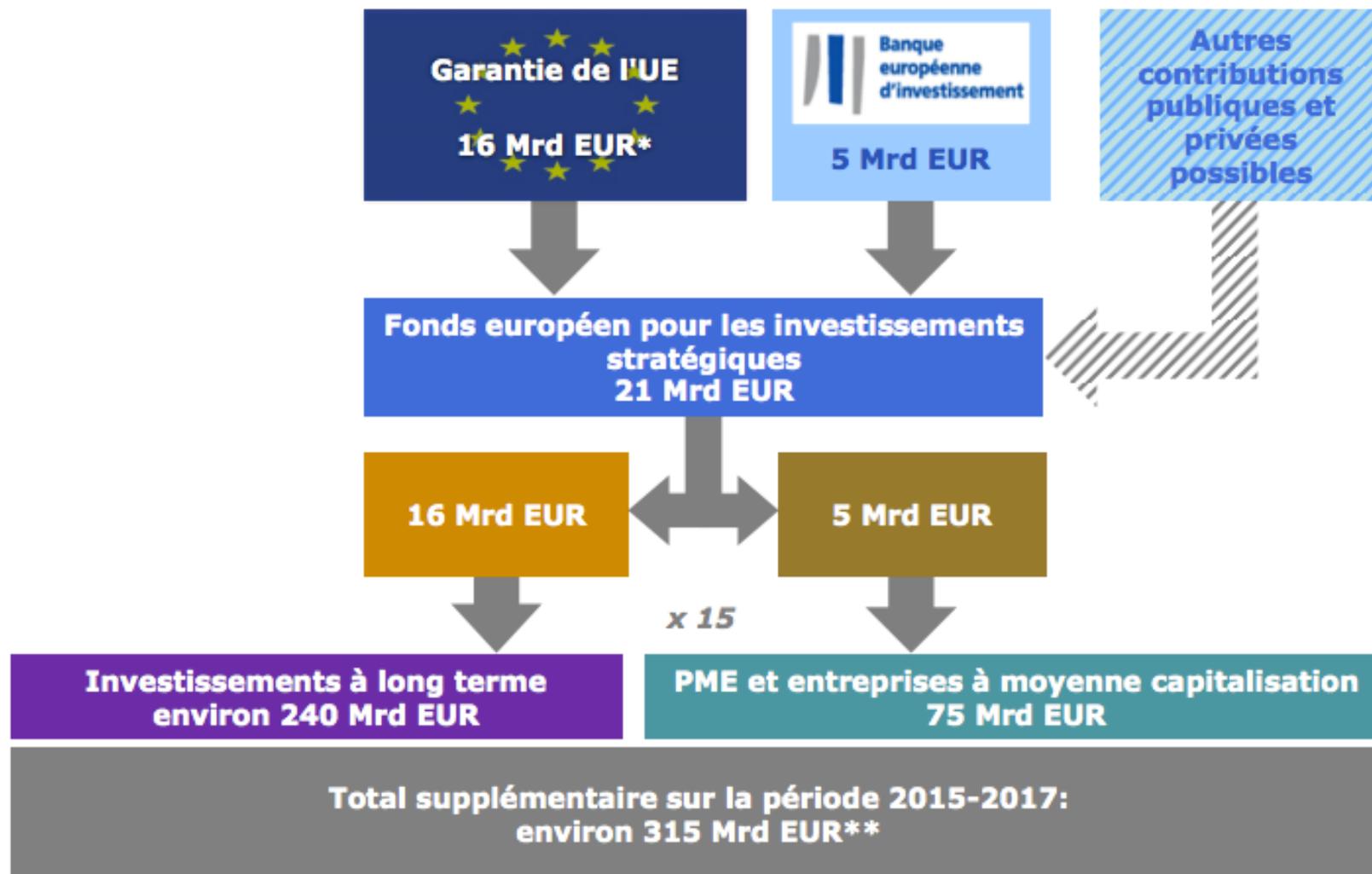
# LE PLAN JUNCKER

Le réseau ferroviaire Européen:



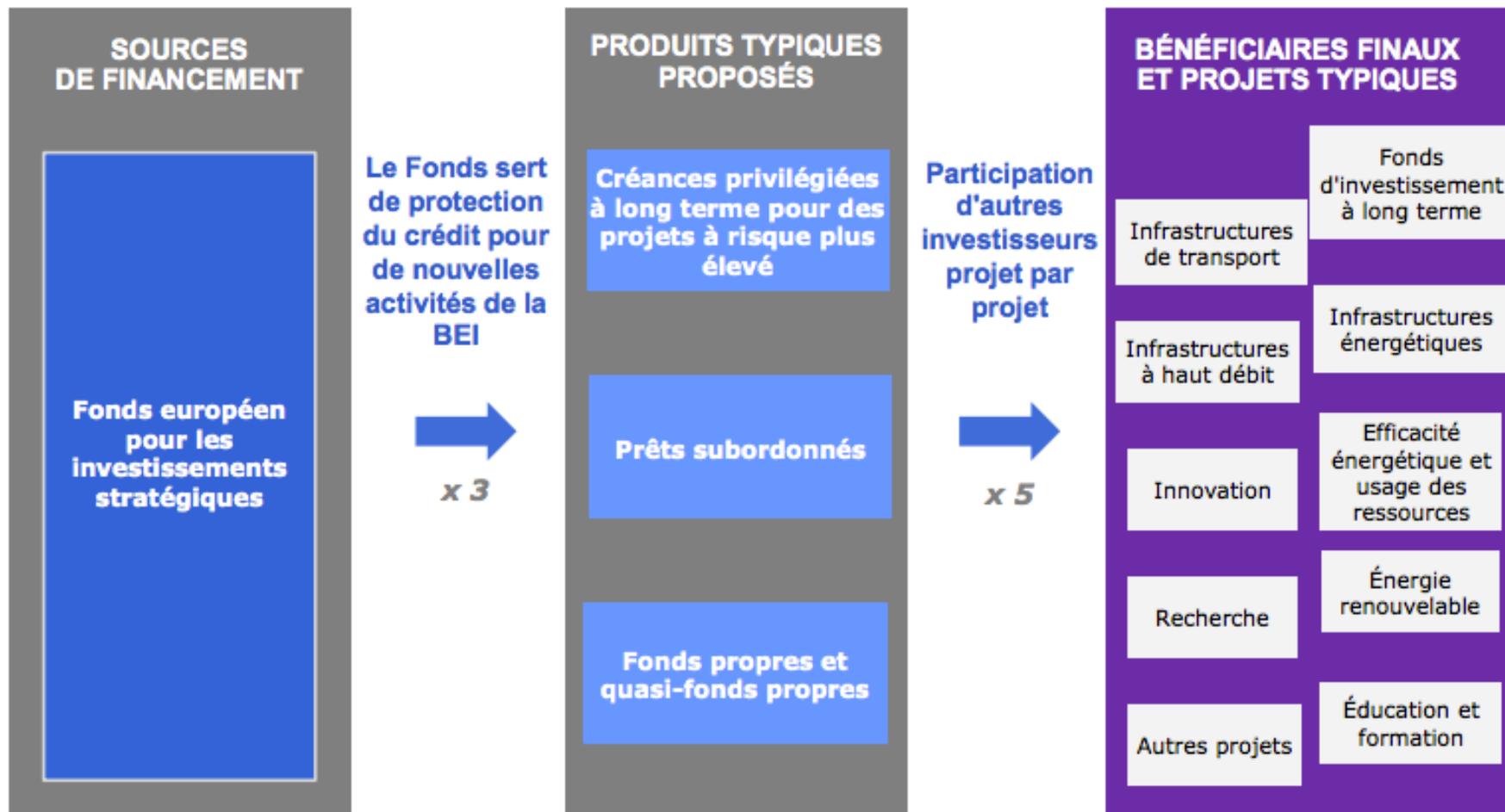
# LE PLAN JUNCKER

D'où provient l'argent :



# LE PLAN JUNCKER

Pour les investissements à long terme :



1 EUR de contribution publique => environ 3 EUR de financement => environ 15 EUR d'investissement total 6

# DÉROULÉ DU SÉMINAIRE

## 01. LE PHASAGE, POURQUOI ? - 9h30 à 12H30

### LE CONTEXTE DE FINANCEMENT DES LIGNES NOUVELLES EN FRANCE

- + Les priorités de l'Etat, de la Région LR et le plan Juncker.
- + Les priorités de l'entreprise SNCF Réseau.
- + Échanges.



### LE PHASAGE DES PROJETS DE LIGNE NOUVELLES : RETOURS D'EXPÉRIENCES

- + La LGV Sud Europe Atlantique
- + La LGV Bretagne Pays de la Loire
- + La LGV Est Européenne
- + La LGV Rhin Rhône
- + La LN Provence - Côte d'Azur
- + Échanges.

## 02. LE PHASAGE COMMENT ? - 14h30 à 16H30

### PRINCIPES ET MODALITÉS D'UN ÉVENTUEL PHASAGE DU PROJET LNMP ET SCÉNARIOS

- + Les objectifs du projet et la décision du ministre.
- + Les clés pour comprendre les principes de phasage.
- + Exemple de scénario géographique.
- + Exemple de scénario fonctionnel.
- + Les scénarios étudiés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan.

### QUELLE POSITION AFFICHER AU PROCHAIN COPIL ?

01.

**LE PHASAGE, POURQUOI ?**

# LE PHASAGE DES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES : RETOURS D'EXPÉRIENCES

# LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE



# LE PROJET

**Un maillon de l'axe transeuropéen** reliant, par la façade atlantique, les régions du nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule ibérique

**340 km de lignes nouvelles entre Tours et Bordeaux, dont 302 km de ligne à grande vitesse** et une quarantaine de km de raccordement à la ligne existante, qui traversera :

- + **3 régions** : Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine.
- + **6 départements** : Indre-et-Loire, Vienne, Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime et Gironde.
- + **113 communes.**



**Pour améliorer l'attractivité économique des territoires desservis** grâce à une réduction sensible des temps de parcours :  
**Paris - Bordeaux en 2h environ** contre 3h aujourd'hui.



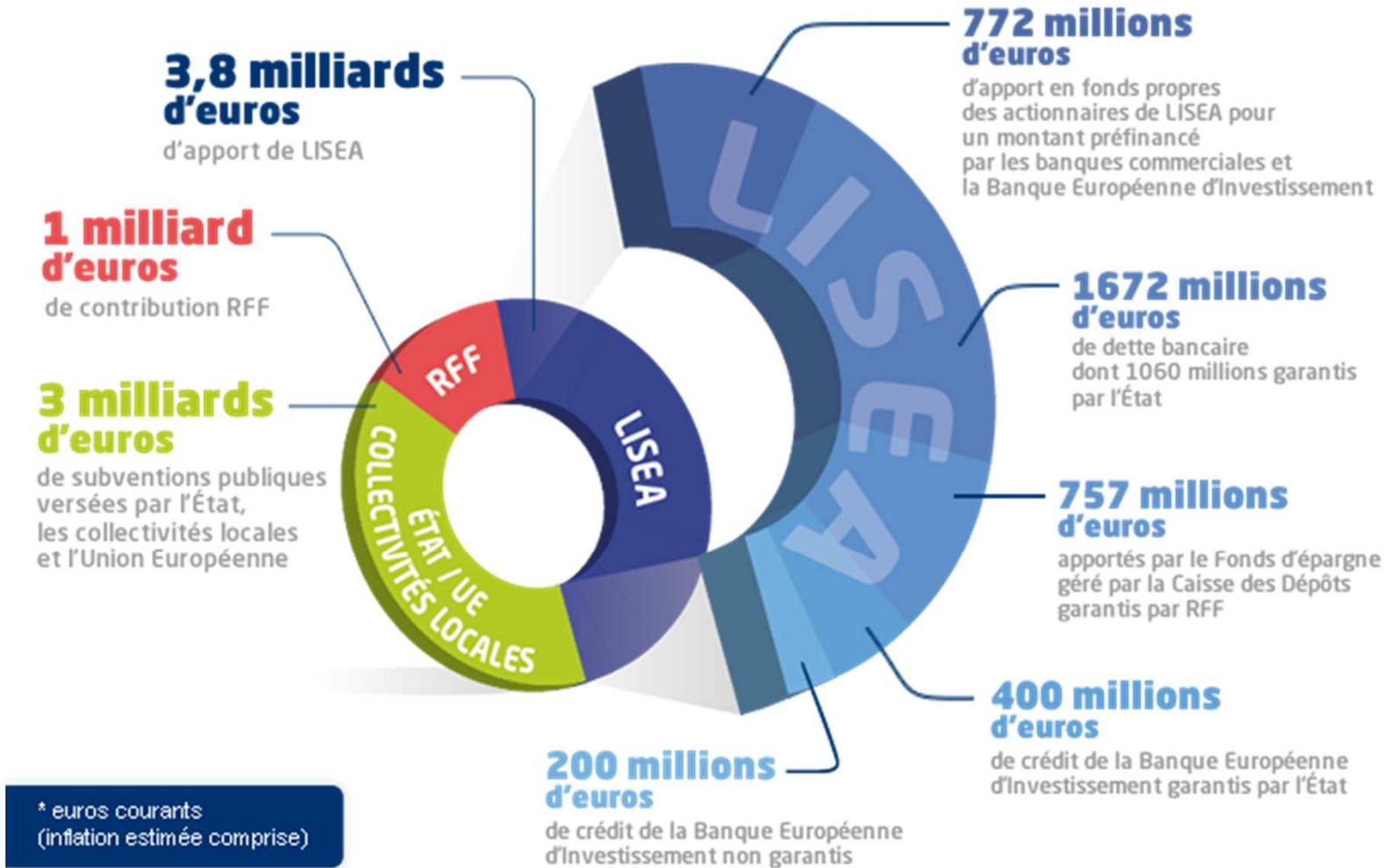
**Pour libérer de la capacité sur la ligne existante** pour les trains de voyageurs régionaux et les trains de marchandises évitant ainsi la saturation progressive de l'itinéraire.

# LES ÉTAPES CLÉS



# LE COFINANCEMENT

## Un financement public-privé pour un total de 7,8 milliards d'euros\*



\* euros courants (inflation estimée comprise)

# LE PHASAGE



# LA LGV BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE



# LE PROJET

Un projet de Ligne à Grande Vitesse qui s'inscrit dans le **prolongement de la LGV Atlantique Paris - Le Mans** mise en service en 1989.

**182 km de ligne nouvelle entre Connerré (Est du Mans) et Rennes** auxquels s'ajoutent 32 km de raccordements au réseau existant (mixte voyageurs / fret sur la section nord du Mans, pas de gare nouvelle).



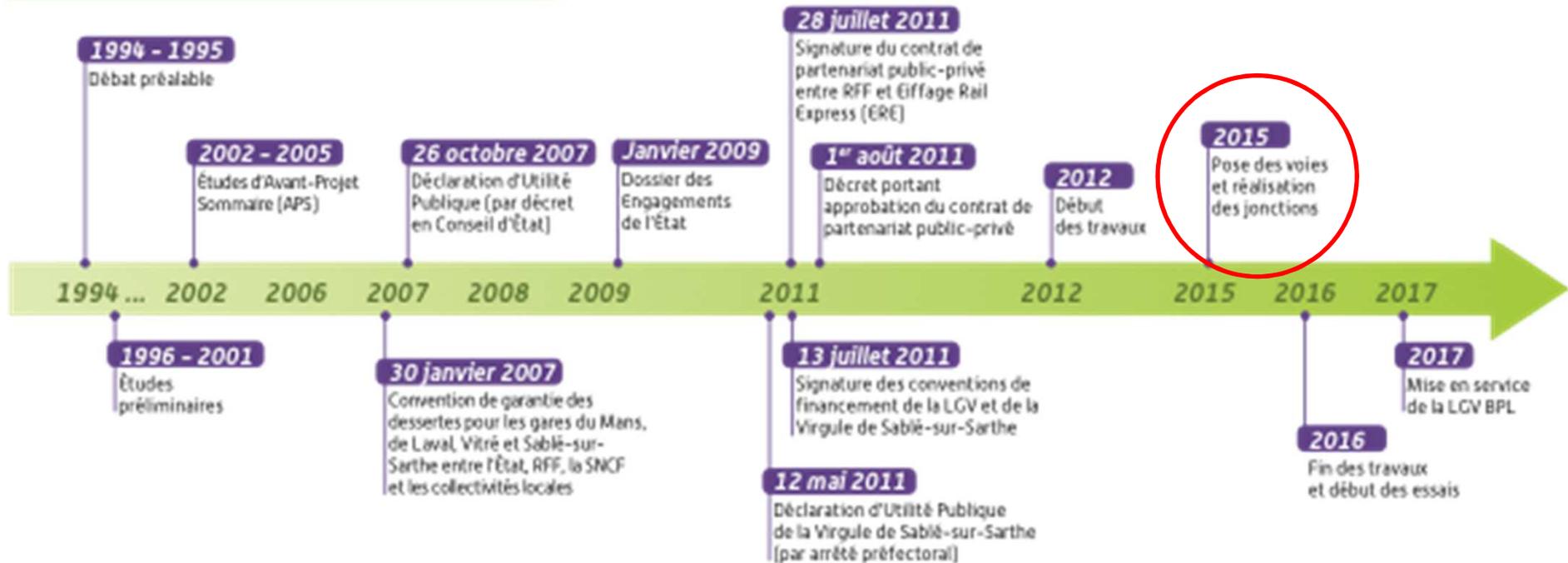
**Pour améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire** : Paris - Rennes en 1h30 environ (gain de temps de 37mn), Paris - Brest et Paris - Quimper en 3h.



**Pour libérer des capacités sur les lignes classiques existantes pour le TER** entre Le Mans et Rennes et pour le fret, et permettra de réaliser des liaisons nouvelles intra et interrégionales avec la virgule de Sablé-sur-Sarthe (déclarée d'utilité publique le 12 mai 2011).

# LES ÉTAPES CLÉS

## Historique du projet LGV



# LE COFINANCEMENT

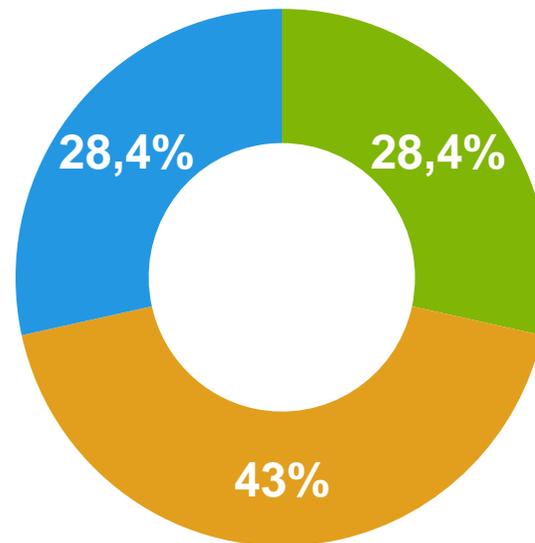
Le montant global du projet LGV est d'environ 3,4 milliards d'euros.

Le financement de la LGV a fait l'objet d'une convention de financement et de réalisation signée le 13 juillet 2011 entre l'Etat, les collectivités et RFF.

Après prise en compte des subventions européennes (RTE-T) à hauteur de 11 millions d'euros, ce financement est assuré par :

## Collectivités :

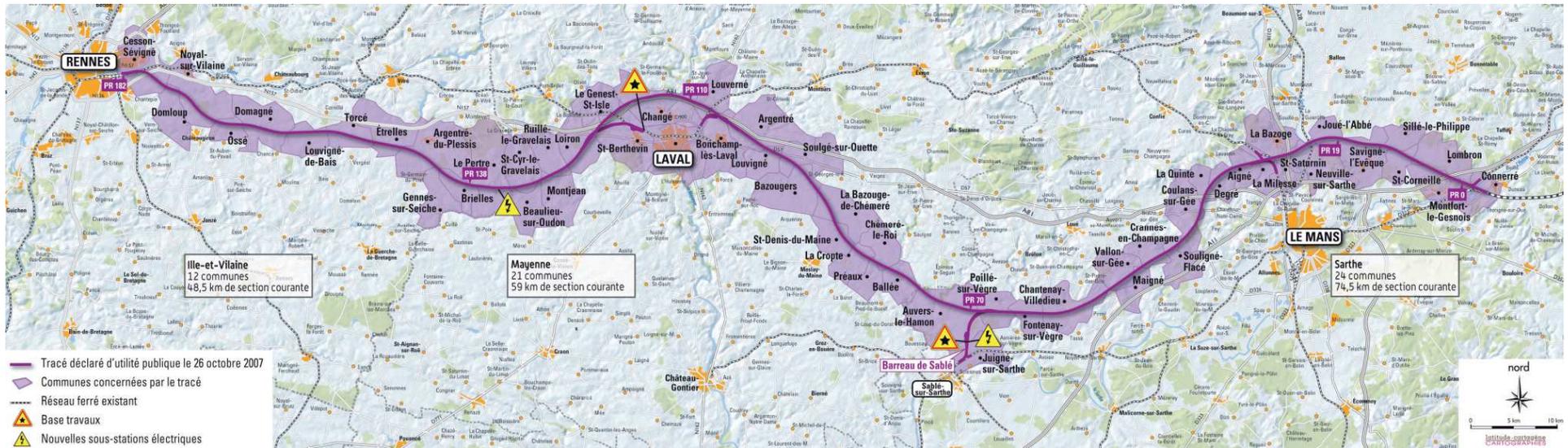
- Région Bretagne (19,71 %) : 655 M€
- Les 4 départements bretons (Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan) + Rennes Métropole + Pays de Saint-Malo (5,99 %) : 203,4 M€
- Région des Pays de la Loire (2,7 %) : 86,9 M€



État (via l'AFIFT)  
: 945 millions  
d'euros

SNCF Réseau :  
1,4 milliards  
d'euros

# LE PHASAGE



## Un projet facilement phasable

- + 8 raccordements
- + réalisé en une seule phase

## Le « consensus breton »

- + une forte implication des collectivités sur le financement

# LA LGV EST-EUROPÉENNE



# LE PROJET

Un projet complet de **406 kilomètres de ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et Vendenheim** dans le Bas-Rhin.

## Pour assurer une liaison rapide entre Paris et le centre des principales villes de l'Est de la France :

- + En permettant un **accès direct de Paris vers de nombreuses agglomérations** : Reims, Metz, Nancy, Strasbourg, Colmar, Mulhouse, etc.
- + En proposant, grâce à la phase 2, un **gain supplémentaire de 30 minutes sur le trajet Paris - Strasbourg**, portant le temps de parcours à **1h50**.

## Pour relier directement les régions entre elles

- + Grâce aux **trois gares nouvelles de Champagne-Ardenne-Bezannes TGV, Meuse TGV et Lorraine TGV** permettant d'effectuer directement des liaisons province - province, des régions Est vers le Nord de la France, la Bretagne, les Pays de la Loire et le Sud-Ouest, sans passer par Paris.

## Pour créer un nouveau réseau de relations européennes

- + La phase 2 permettra de compléter l'axe ferroviaire, long de **1 500 km**, qui reliera à grande vitesse **Paris à Bratislava**.

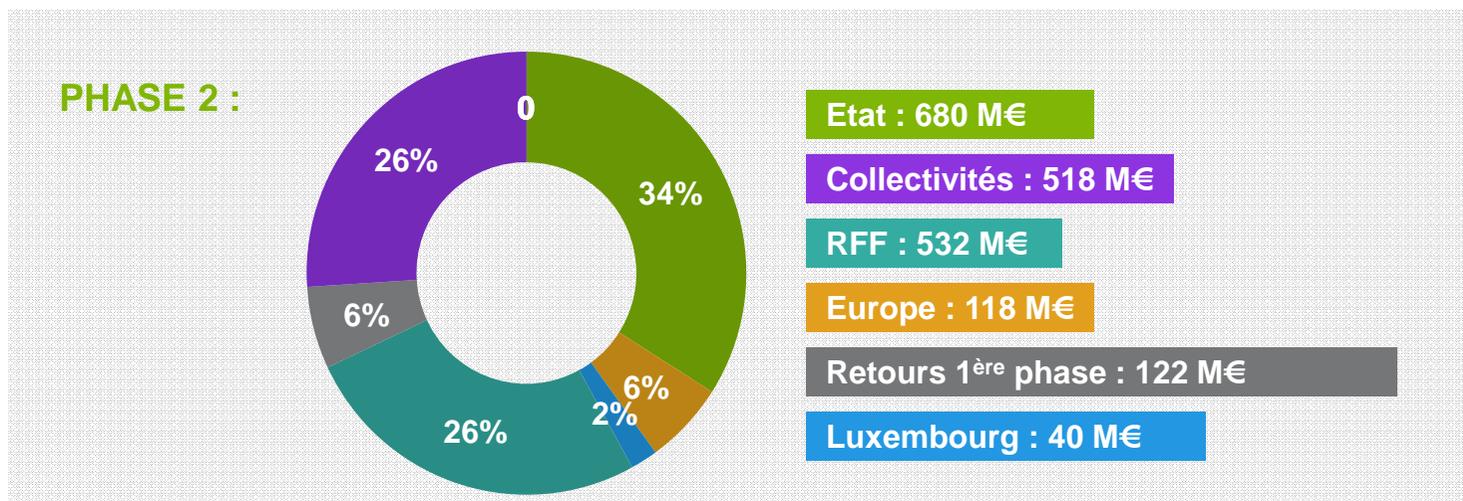
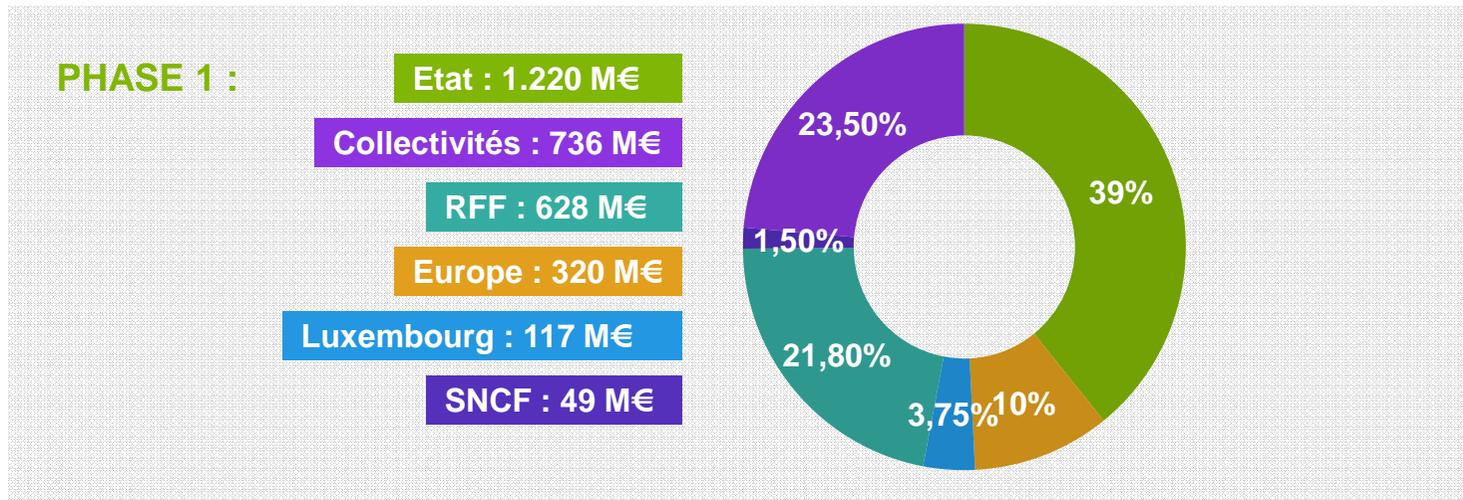


# LES ÉTAPES CLÉS

- + **14 mai 1996** : DUP
- + **7 novembre 2000** : Signature de la convention de financement – 1<sup>ère</sup> étape entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt
- + **Juin 2002** : Début des travaux de génie civil
- + **3 mai 2004** : Signature du décret de prorogation de la DUP pour 12 ans.
- + **Janvier 2007** : Signature du protocole de financement des études et des travaux préparatoires de la seconde phase.
- + **Juin 2007** : Mise en service commerciale de la première phase de la LGV Est européenne
- + **2007** : Études et reconnaissances géotechniques de la 2<sup>ème</sup> phase
- + **Septembre 2009** : Signature de la convention de financement. Lancement du processus d'appel d'offres pour les travaux de génie civil.
- + **Juin 2010 à 2013** : Travaux de génie civil
- + **Fin 2012 à mi 2015** : Pose des équipements ferroviaires.
- + **Mi-2015 au printemps 2016** : Essais et procédure d'autorisation d'exploitation.
- + **Printemps 2016** : Mise en service commerciale de la seconde phase de la LGV Est européenne.

# LE COFINANCEMENT

Le montant global du projet de LGV est d'environ **5,08 milliards d'euros**, répartis en deux phases : une **première phase à 3,07 milliards d'euros** et une **seconde phase à 2,01 milliards d'euros**.



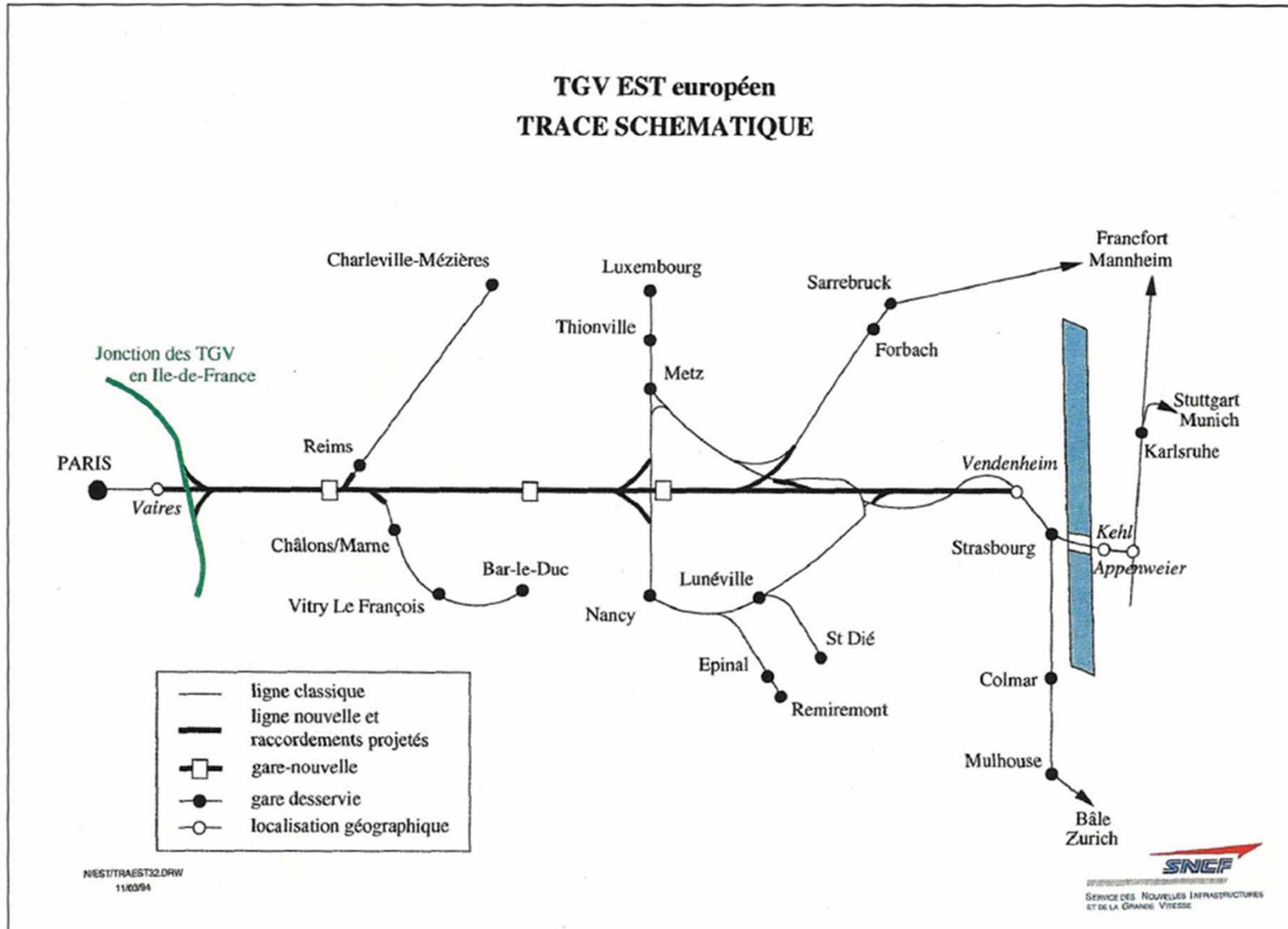
# LE PHASAGE



# LES RÉFLEXIONS SUR LE PHASAGE

- + **14 mai 1991** : engagement des études et concertations en vue d'une DUP.
- + **23 septembre 1993** : le Gouvernement décide le lancement de l'Enquête Publique, au 1er semestre 1994, sur l'ensemble du tracé et la réalisation phasée du projet.
- + **Décembre 1993** : Pierre Bérégovoy décide que ce sera Vaires – Baudrecourt.
- + **Juillet 1994** : étude d'un phasage Vaires-Vandières et Réding-Vendenheim.
- + **Novembre 1994** : EUP présentant le phasage.
- + **Mars 1996** : mission Brossier-Blanc, étude de nouveaux phasages.
- + **Mai 1996** : DUP.
- + **Février 1998** : Mission de Fenoyl, nouveau phasage.
- + **Janvier 1999** : **décision d'une première phase Vaires - Beaudrecourt.**

# LE PHASAGE



# CONCLUSION SUR LE PHASAGE

- + **Un objectif** : rechercher si à travers une réalisation par phases de la ligne, des variantes pourraient permettre d'améliorer la rentabilité du projet et de limiter son impact sur les finances publiques.
- + **Un constat** : malgré une réflexion exhaustive s'étalant sur 7 ans (1993 – 1999) l'impossibilité de dégager du projet principal, présenté à la DUP, un projet plus réduit de meilleure rentabilité.
- + **Une décision** partagée par les élus et minimisant la participation publique.
- + **Une première phase mise en service en 2007** (Paris – Strasbourg : 2h20).
- + **Une deuxième phase mise en service en 2016** (Paris – Strasbourg : 1h50).

# LA LGV RHIN-RHÔNE



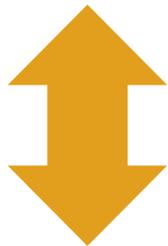
# LE PHASAGE



# LE PROJET

## Une ligne nouvelle composée à terme de trois branches distinctes autour de Dijon :

- + **La branche Est**, dont 137,5 km ont été ouverts à la circulation le 11 décembre 2011 : **190 km de ligne nouvelle entre Dijon et Mulhouse**, et dessert les villes de Besançon, Belfort et Montbéliard.
- + **La branche Ouest**, en projet : destinée à **raccorder la branche Est à la LGV Sud-Est** et ainsi à la région parisienne, en traversant l'agglomération dijonnaise sur sa bordure Est
- + **La branche Sud**, en projet : **environ 150 km de ligne nouvelle**, et relierait la branche Est et donc les bassins de population des villes de l'est de la France, du Benelux, de l'Allemagne, du nord de la Suisse ainsi que le bassin dijonnais à la métropole lyonnaise et, par jonction à la LGV Méditerranée, à tout l'arc méditerranéen



**Pour renforcer les échanges entre le nord et le sud de l'Europe, entre le Haut-Rhin et l'arc méditerranéen** : nouvelle liaison Francfort - Lyon - Marseille, assurée par la SNCF et la Deutsche Bahn.

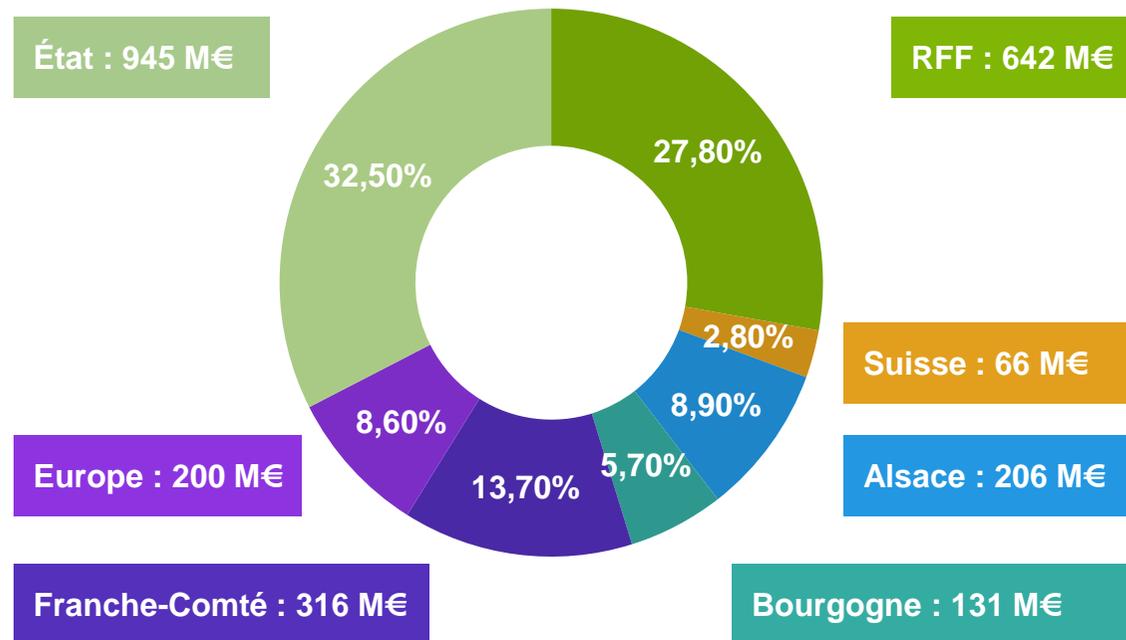


**Pour offrir une meilleure desserte vers Paris et Lille**, ainsi que des correspondances vers Londres et Bruxelles grâce à l'axe Est-Ouest.

# LE COFINANCEMENT

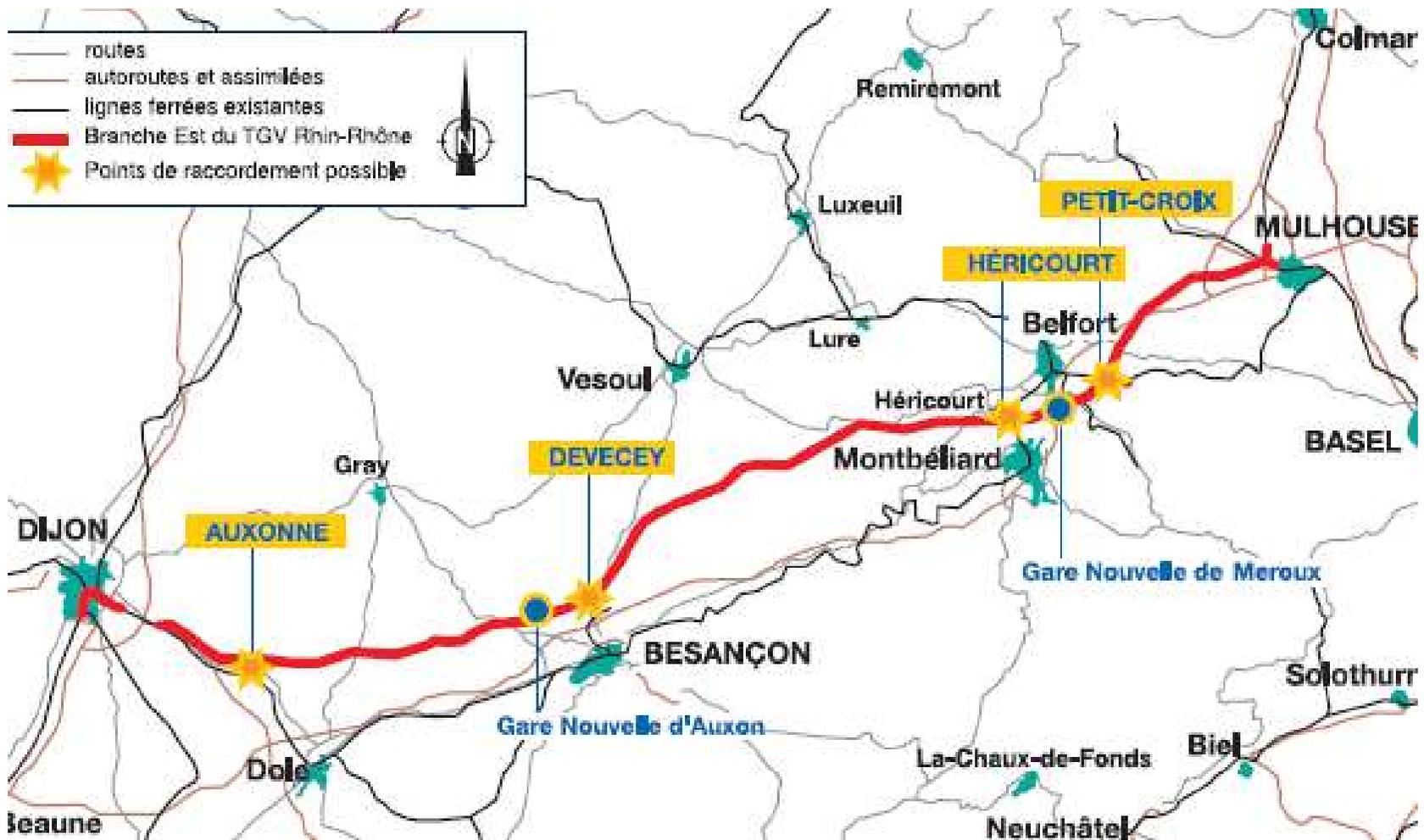
## Un partenariat financier au delà des frontières !

Le coût de la construction de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est de **2,312 milliards d'euros**. Cette ligne nouvelle est financée par l'Etat, l'Europe, la Suisse, les Régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Réseau Ferré de France.



# LE PHASAGE

La branche Est :



# LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE - CÔTE D'AZUR



# LES ÉTAPES CLÉS

- + **2005** : débat public.
- + **2006 à 2008** : études complémentaires menées par RFF sur 14 scénarios.
- + **29 juin 2009** : choix du scénario « Métropoles du Sud ».
- + **24 juin 2010** : le COPIL acte le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet.
- + **Septembre - décembre 2011** : concertation sur les fuseaux de passage et les fonctionnalités.
- + **22 décembre 2011** : lancement des études d'approfondissement.
- + **9 janvier 2013** : le COPIL réaffirme sa volonté de réaliser un grand projet ferroviaire de mobilité durable et adopte le principe d'un phasage pour la réalisation de la ligne nouvelle à présenter à la commission « Mobilité 21 ».
- + **9 juillet 2013** : le Gouvernement annonce le Plan d'Investissements d'Avenir, sur le second scénario de la Commission Mobilité 21, qui prend en compte l'ensemble du projet, de Marseille à Nice, et une réalisation séquencée avec :
  - + en Priorité 1 : le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois avant 2030,
  - + en Priorité 2 : la réalisation des sections Aubagne–Toulon et Le Muy–Siagne entre 2030 et 2050,
  - + la réalisation de la liaison Toulon – Est var au delà de 2050.

# LE COFINANCEMENT

## LES PARTENAIRES CO-FINANCEURS DES ÉTUDES DU PROJET :

- + L'Etat,
- + La Région Provence–Alpes–Côte d'Azur,
- + Le Département des Bouches-du-Rhône,
- + Le Département du Var,
- + Le Département des Alpes-Maritimes,
- + La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole,
- + La Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée,
- + La Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur,
- + La Communauté d'agglomération du Pays d'Aix,
- + L'Union Européenne,
- + Réseau Ferré de France.

# LE PROJET

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) fait partie de l'effort national et régional pour moderniser et développer le réseau ferroviaire, il permettra :

- + **D'ouvrir la région aux autres régions françaises et désenclaver l'Est de la région** en le reliant au réseau français à grande vitesse.
- + **De faciliter les déplacements à l'intérieur de la région** (entre les trois métropoles de Marseille Toulon et Nice, et au sein de chacune d'elles) en offrant une alternative à la route et en complétant la seule voie ferrée existante du littoral.
- + **De constituer le système ferroviaire intégré et le chaînon manquant de l'arc méditerranéen Barcelone – Marseille – Gênes.**

**Le projet est phasé selon 3 priorités** (décision gouvernementale du 9 juillet 2013) :



- + **Priorité 1** : nœuds ferroviaires marseillais et azuréen.



- + **Priorité 2** : tronçons Aubagne – Toulon et Est Var – Siagne



- + **L'ambition (pour compléter le projet)** : les sections Toulon - Est Var et Nice - Italie.

# LE PHASAGE

Les aménagements portent sur :

- Doublement de la ligne au plus près des emprises existantes.
- Contournement des zones sensibles et urbanisées par des tunnels : Plaine de la Garde, Gonfaron, Vidauban.
- Création d'une nouvelle infrastructure jumelée à l'autoroute entre Vidauban et Le Muy.

