



ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—IN
FIGUERAS — GÈNES — MADRID — MARSEILLE — GÉRONNE — LYON — CARCASSONNE — NICE — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
BÉZIE — BORDEAUX — NÎMES — BARCELONE — TOURS — MONTPELLIER — AGEN — AVIGNON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
GUERAS — GÈNES — MADRID — MARSEILLE — GÉRONNE — LYON — CARCASSONNE — NICE — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—IN
NON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
N — MONTPELLIER — AGEN — AVIGNON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—IN
NON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS — BÉZIE
ES—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—IN

Comité de gestion Pirene IV

9 février 2012 / Toulouse





- **Introduction**

- **Présentation des études de phase 3 :**
 - Les scénarios fonctionnels
 - Les options de passage
 - Prévision de trafics et socio-économie

- **Le Calendrier prévisionnel**

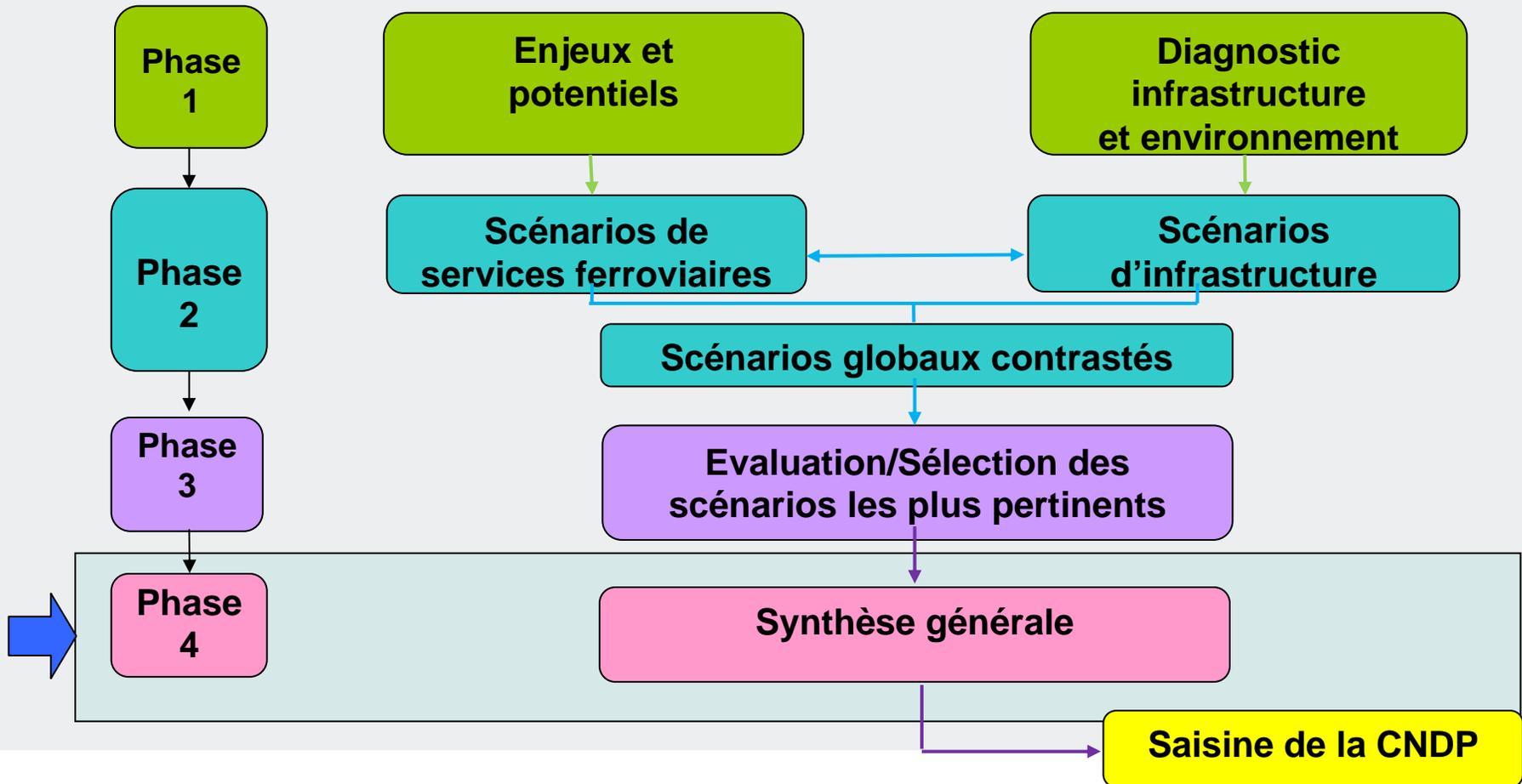


■ Introduction

■ Présentation des études de phase 3 :

- Les scénarios fonctionnels
- Les options de passage
- Prévision de trafics et socio-économie

■ Le Calendrier prévisionnel





■ Introduction

■ Présentation des études de phase 3 :

– Les scénarios fonctionnels

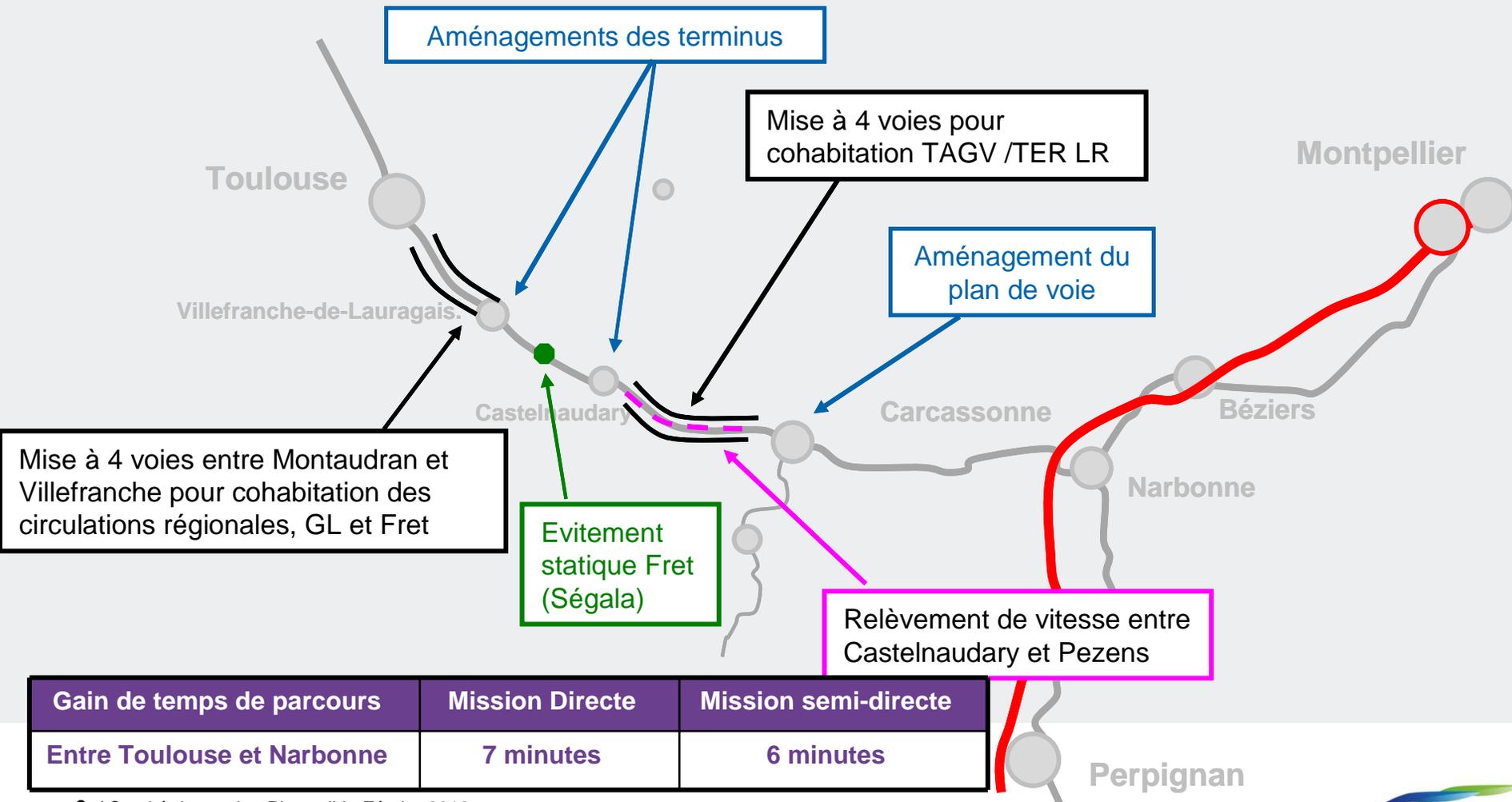
- Les options de passage
- Prévion de trafics et socio-économie

■ Le Calendrier prévisionnel

Famille Aménagements de la ligne existante : LC1



- **Scénario LC1, priorité à la capacité : relèvement de vitesse entre Castelnaudary et Pezens**

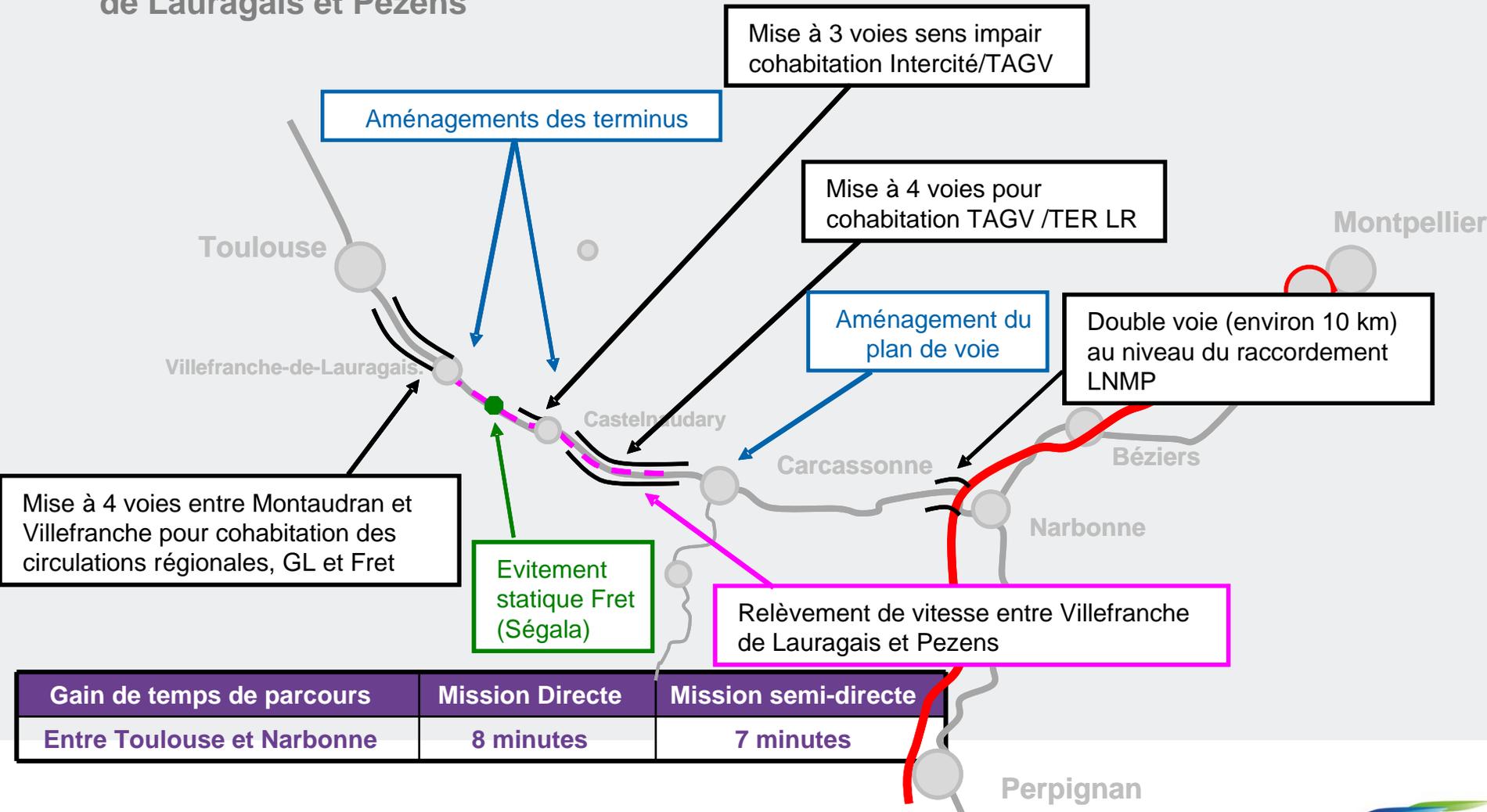


Gain de temps de parcours	Mission Directe	Mission semi-directe
Entre Toulouse et Narbonne	7 minutes	6 minutes

Famille Aménagements de la ligne existante : LC2



- **Scénario LC2, priorité à la capacité : relèvement de vitesse entre Villefranche de Lauragais et Pezens**

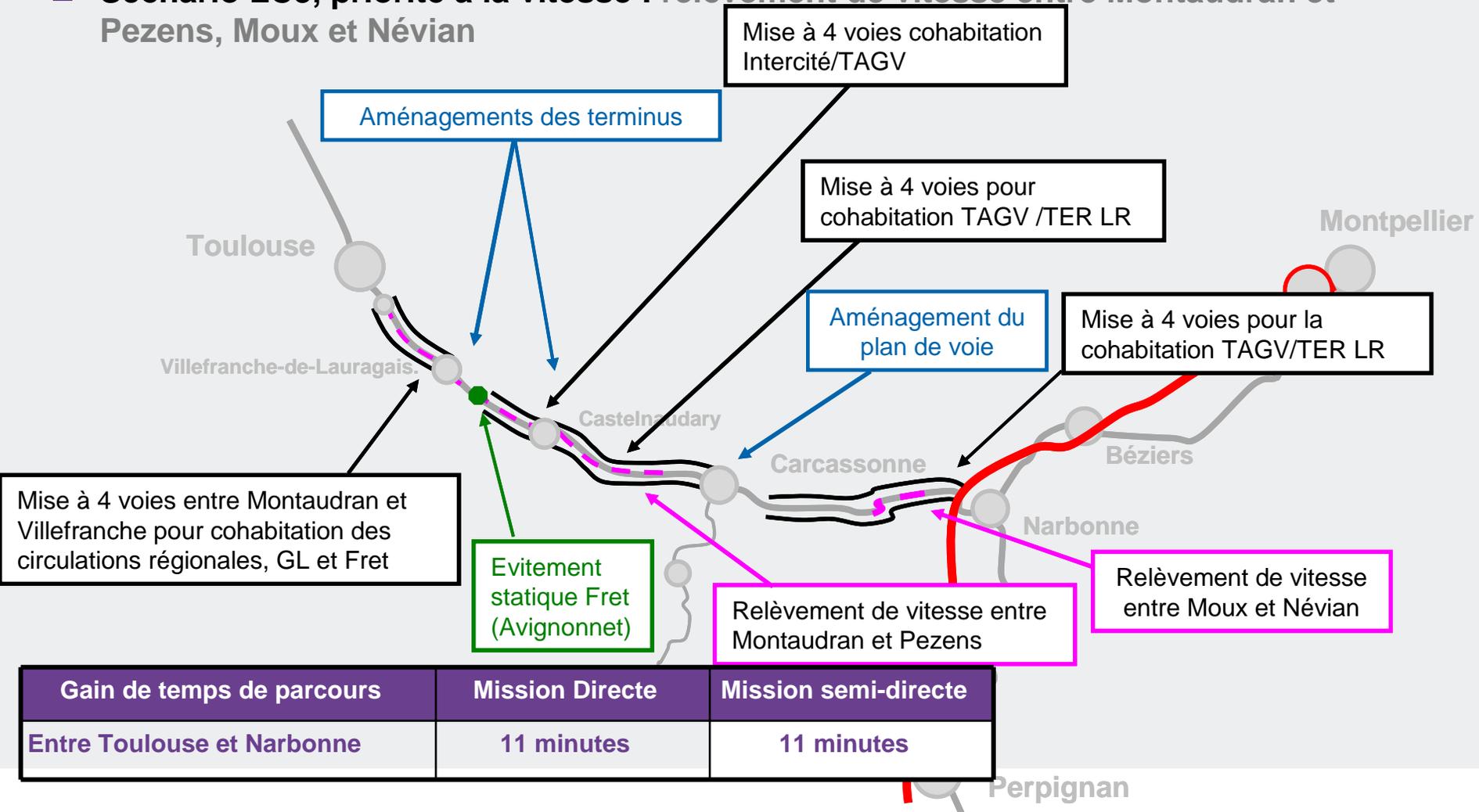


Gain de temps de parcours	Mission Directe	Mission semi-directe
Entre Toulouse et Narbonne	8 minutes	7 minutes

Famille Aménagements de la ligne existante : LC3

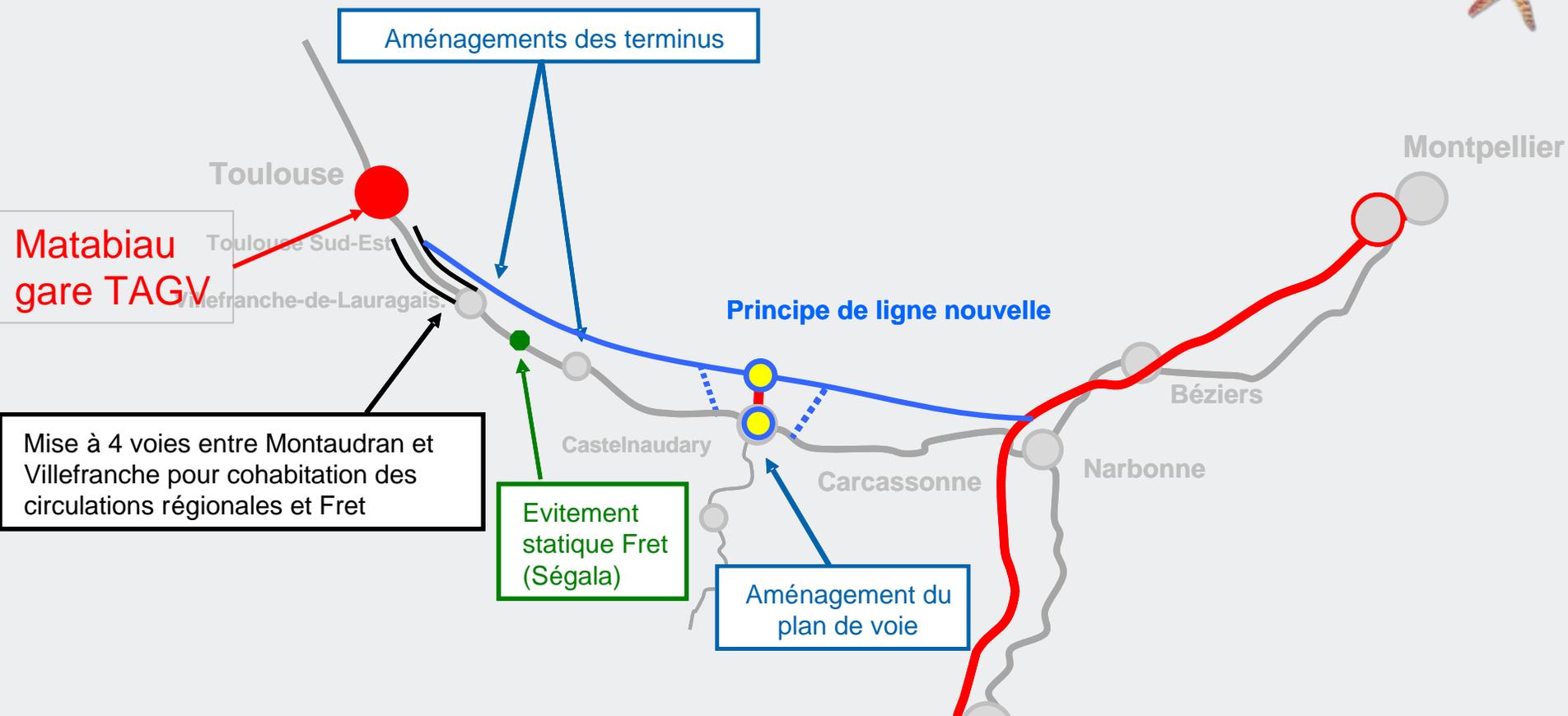


- **Scénario LC3, priorité à la vitesse : relèvement de vitesse entre Montaudran et Pezens, Moux et Névia**



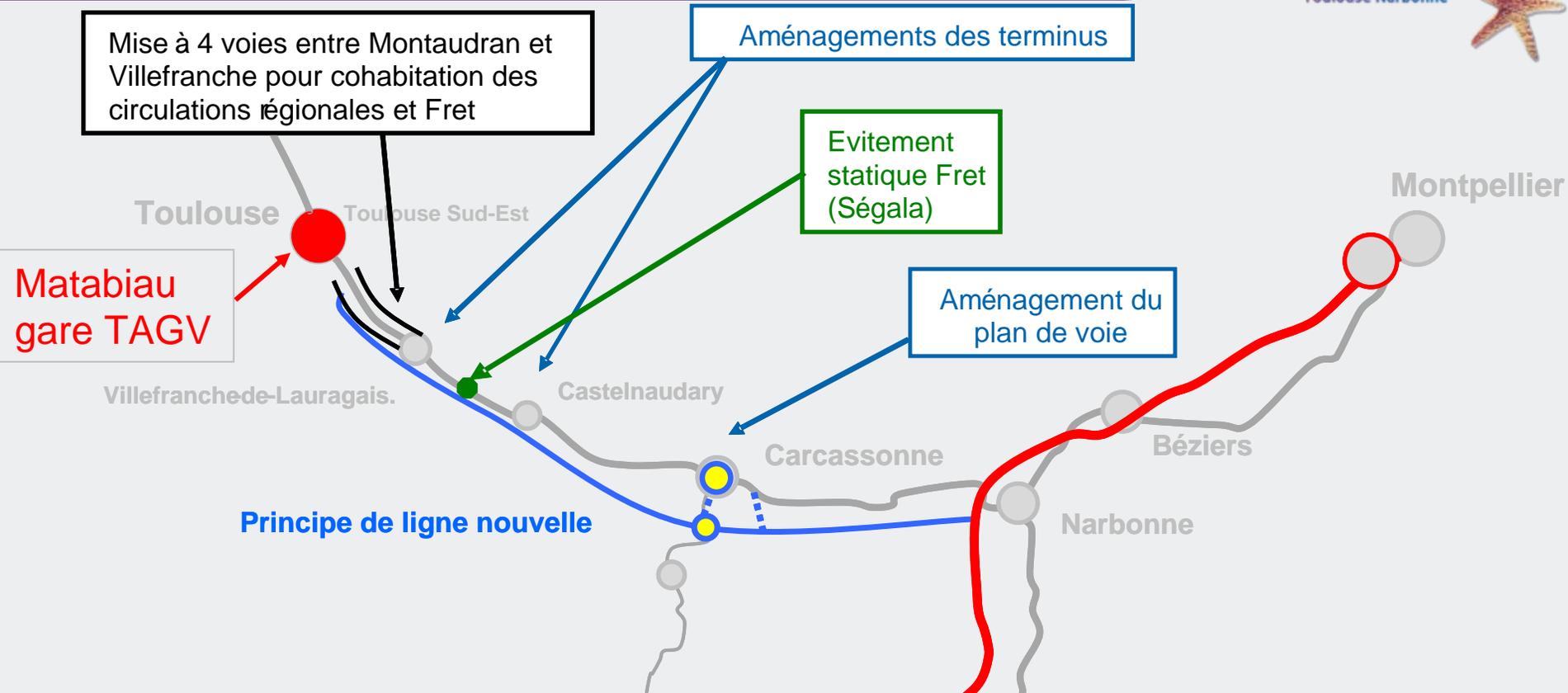
Gain de temps de parcours	Mission Directe	Mission semi-directe
Entre Toulouse et Narbonne	11 minutes	11 minutes

Famille « Grand Sud Grande Vitesse » Option Nord



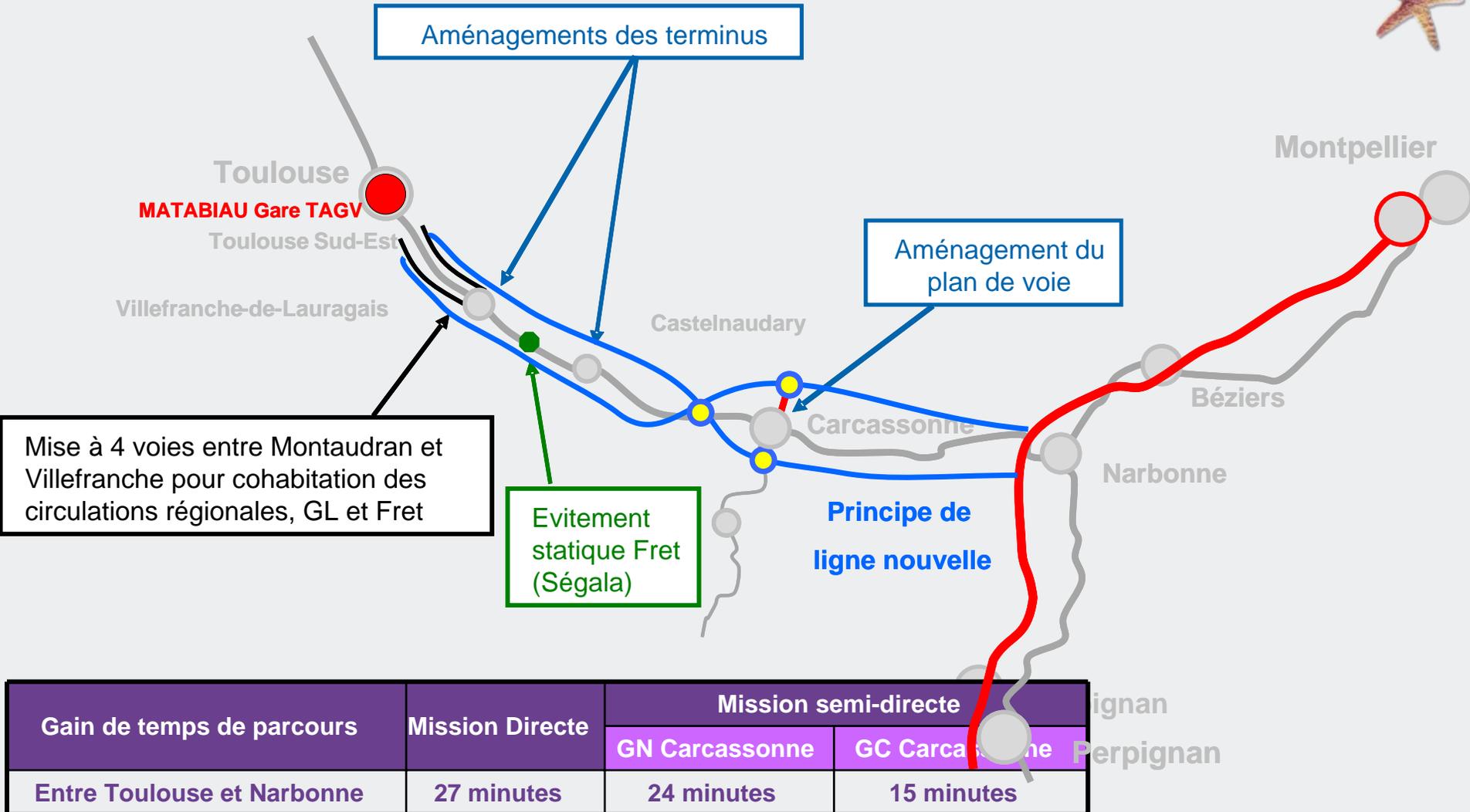
Gain de temps de parcours	Mission Directe	Mission semi-directe	
		GN Carcassonne	GC Carcassonne
Entre Toulouse et Narbonne	28 minutes	27 minutes	18 minutes

Famille « Grand Sud Grande Vitesse » Option sud



Gain de temps de parcours	Mission Directe	Mission semi-directe	
		GN Carcassonne Perpignan	GN Carcassonne
Entre Toulouse et Narbonne	30 minutes	27 minutes	21 minutes

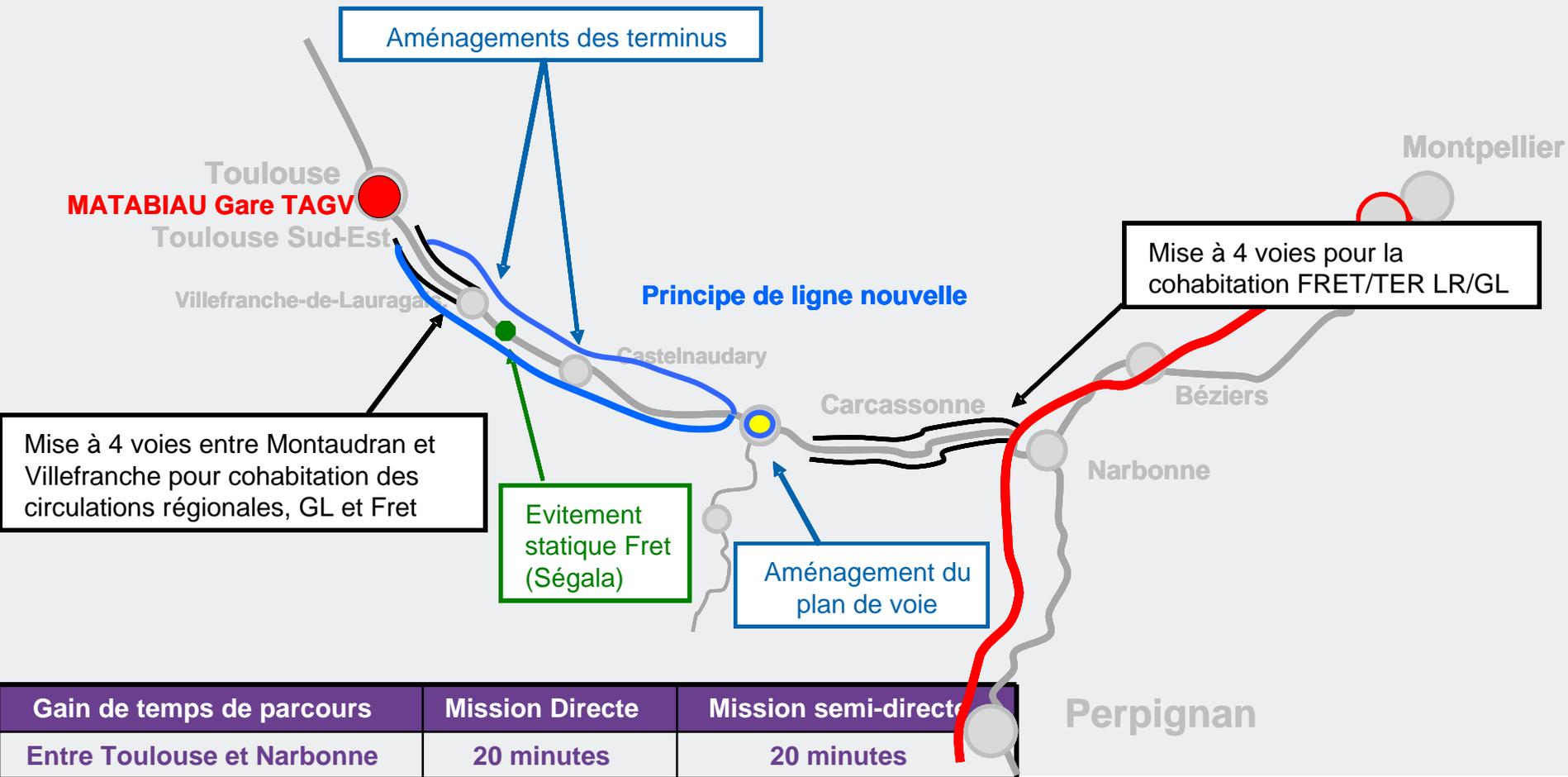
Famille « Grand Sud Grande Vitesse » Options croisées



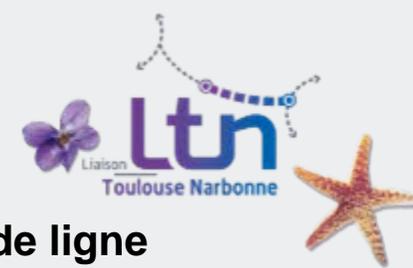
Familles « composées »



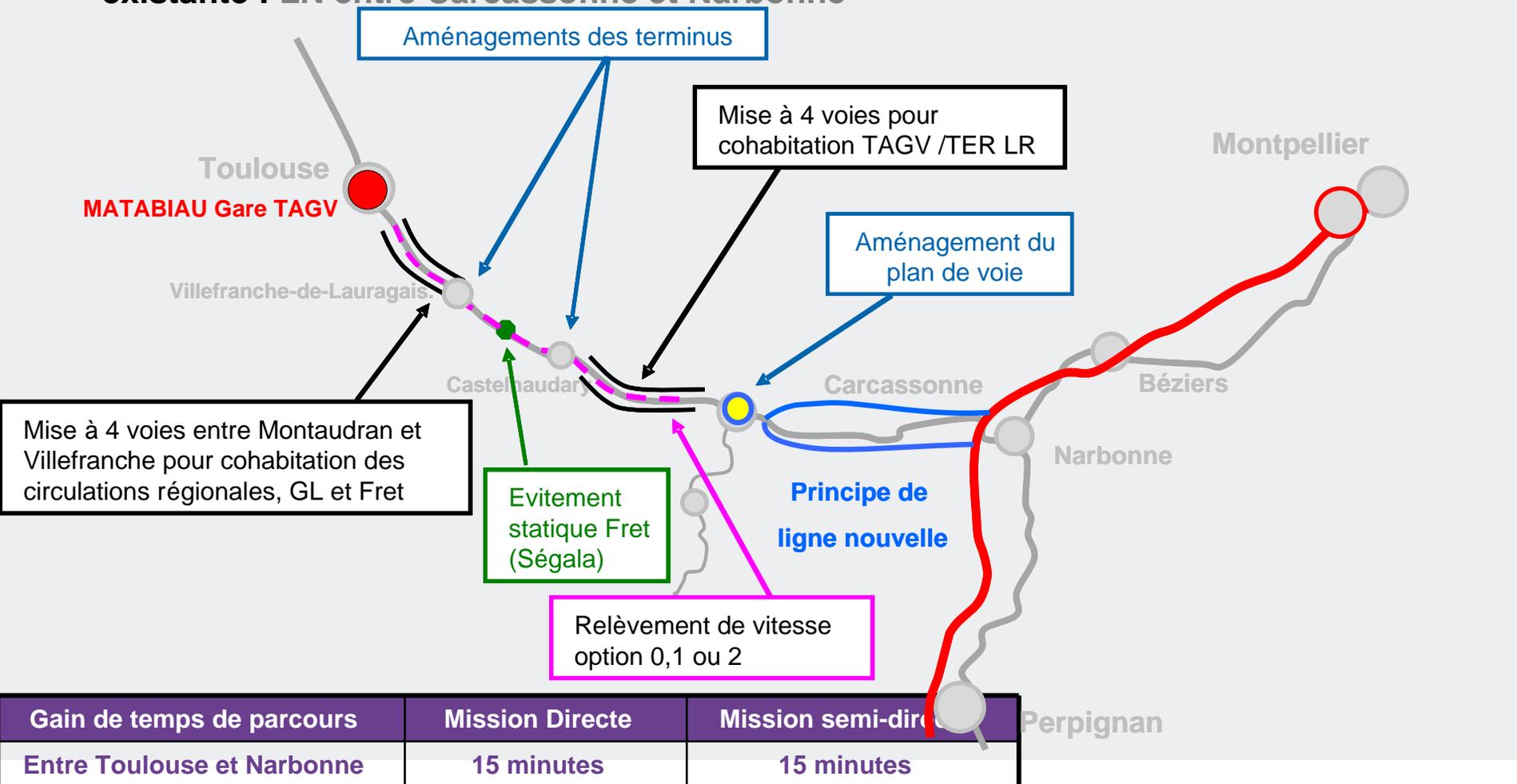
- Combinaison de sections de lignes nouvelles et d'aménagements de ligne existante : LN entre Toulouse et Carcassonne



Familles « composées »



- **Combinaison de sections de lignes nouvelles et d'aménagements de ligne existante : LN entre Carcassonne et Narbonne**





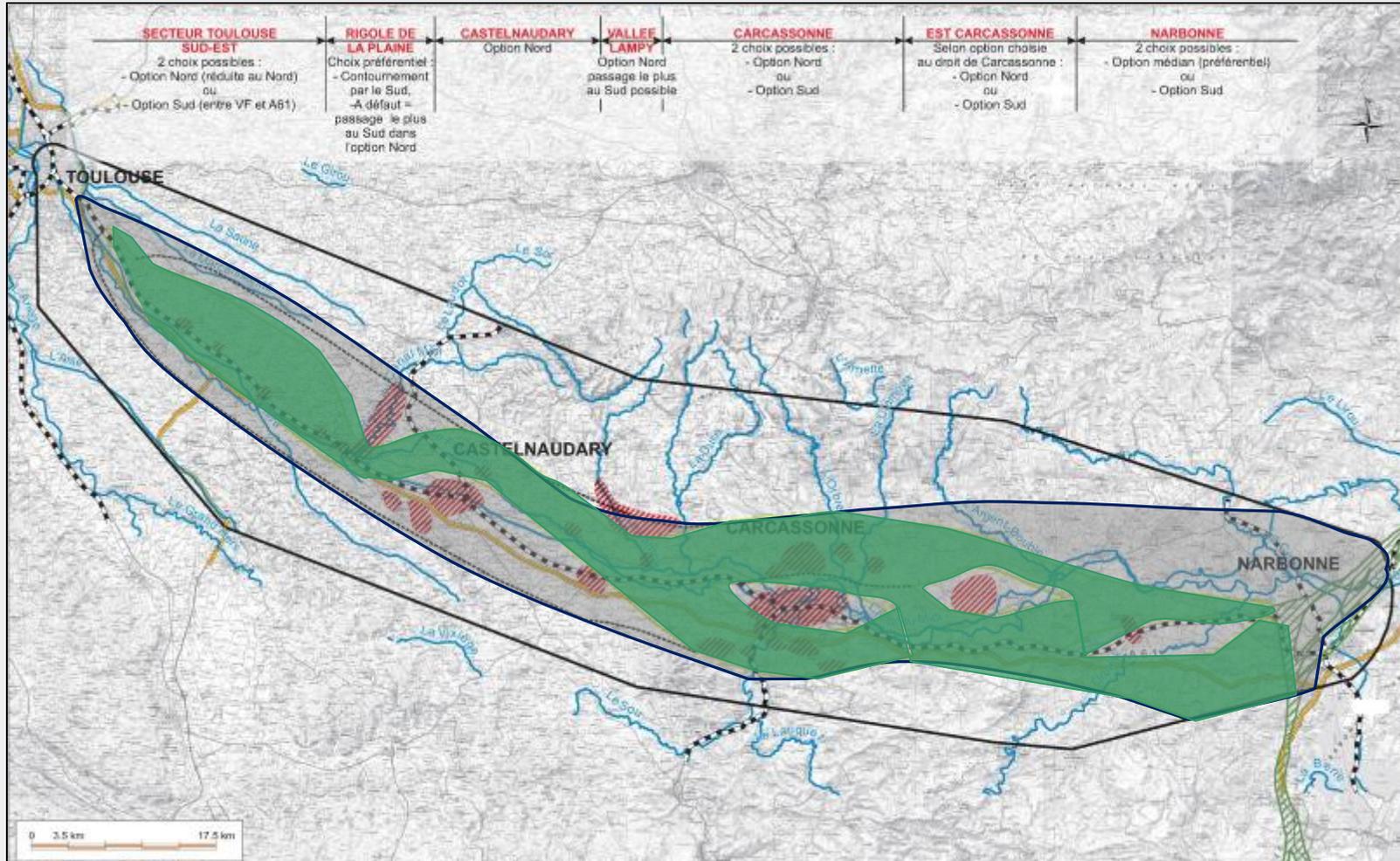
■ Introduction

■ Présentation des études de phase 3 :

- Les scénarios fonctionnels
- **Les options de passage**
- Prévision de trafics et socio-économie

■ Le Calendrier prévisionnel

Affinage des options de passages proposées pour une LN vis-à-vis de l'environnement



Options phase 2



Options affinées phase 3



■ Introduction

■ Présentation des études de phase 3 :

- Les scénarios fonctionnels
- Les options de passage
- **Prévision de trafics et socio-économie**

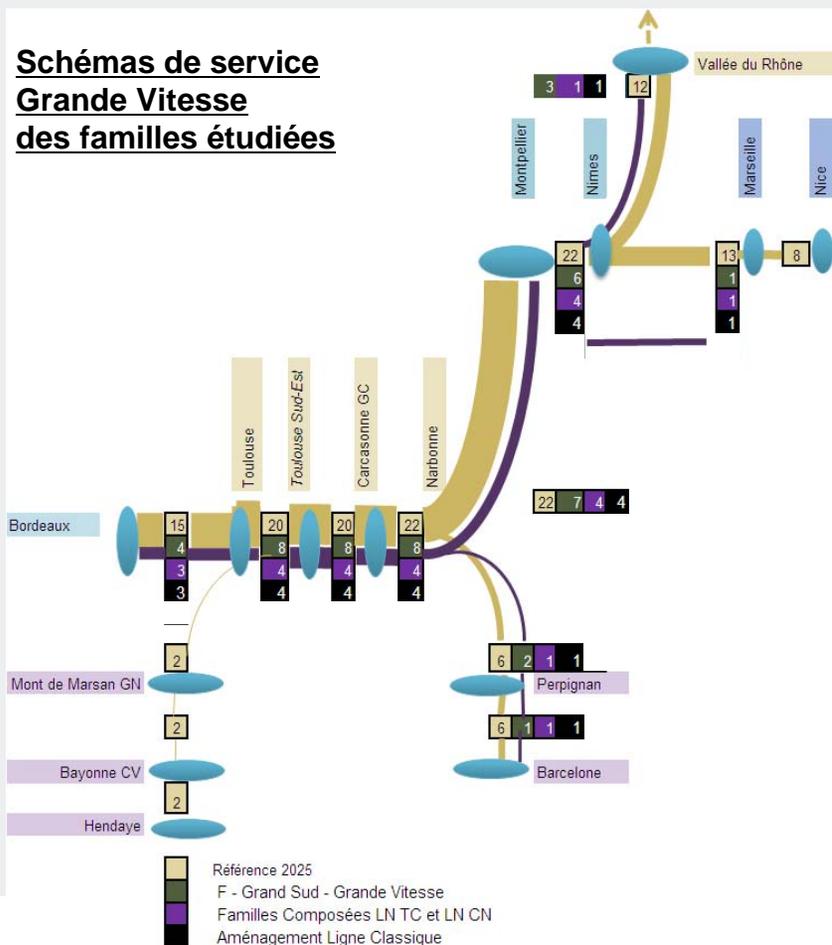
■ Le Calendrier prévisionnel

Hypothèses de desserte en situation de projet



■ Desserte Grande Vitesse

Schémas de service Grande Vitesse des familles étudiées



Famille Grand Sud - Grande Vitesse	Familles Composées LN TC et LN CN	Aménagement Ligne Classique
TAGV		
2 Bordeaux – Lyon 1 Bordeaux – Marseille * 1 Bordeaux – Barcelone* 1 Toulouse – Lyon	1 Bordeaux – Lyon 1 Bordeaux Marseille* 1 Bordeaux – Barcelone*	1 Bordeaux – Lyon 1 Bordeaux Marseille* 1 Bordeaux – Barcelone*
ICGV		
2 ICGV Toulouse –Nîmes 1 ICGV Toulouse – Montpellier 1 ICGV Toulouse –Perpignan	2 ICGV Toulouse –Nîmes	1 ICGV Toulouse –Nîmes

Trains supplémentaires en projet en 2025

*Coupe accroche jusqu'à Narbonne

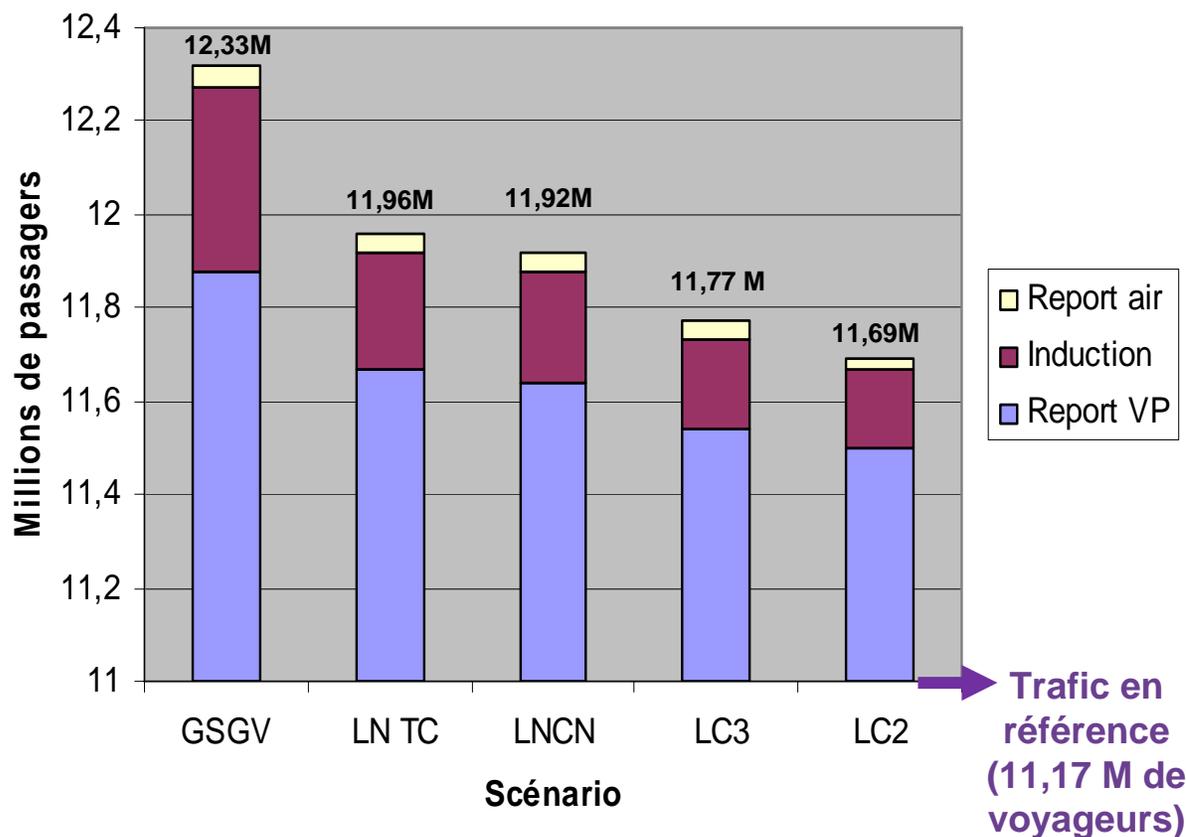
■ Desserte TER et Intercité en 2025

	Toulouse	Castelnaudary	Carcassonne	Narbonne
TER@	28			
Trains Régionaux Intervilles	11	11	11	
TER@		7	7	
TER@			3	
Total	39	18	21	

Retour sur l'étude de trafic : Principaux résultats



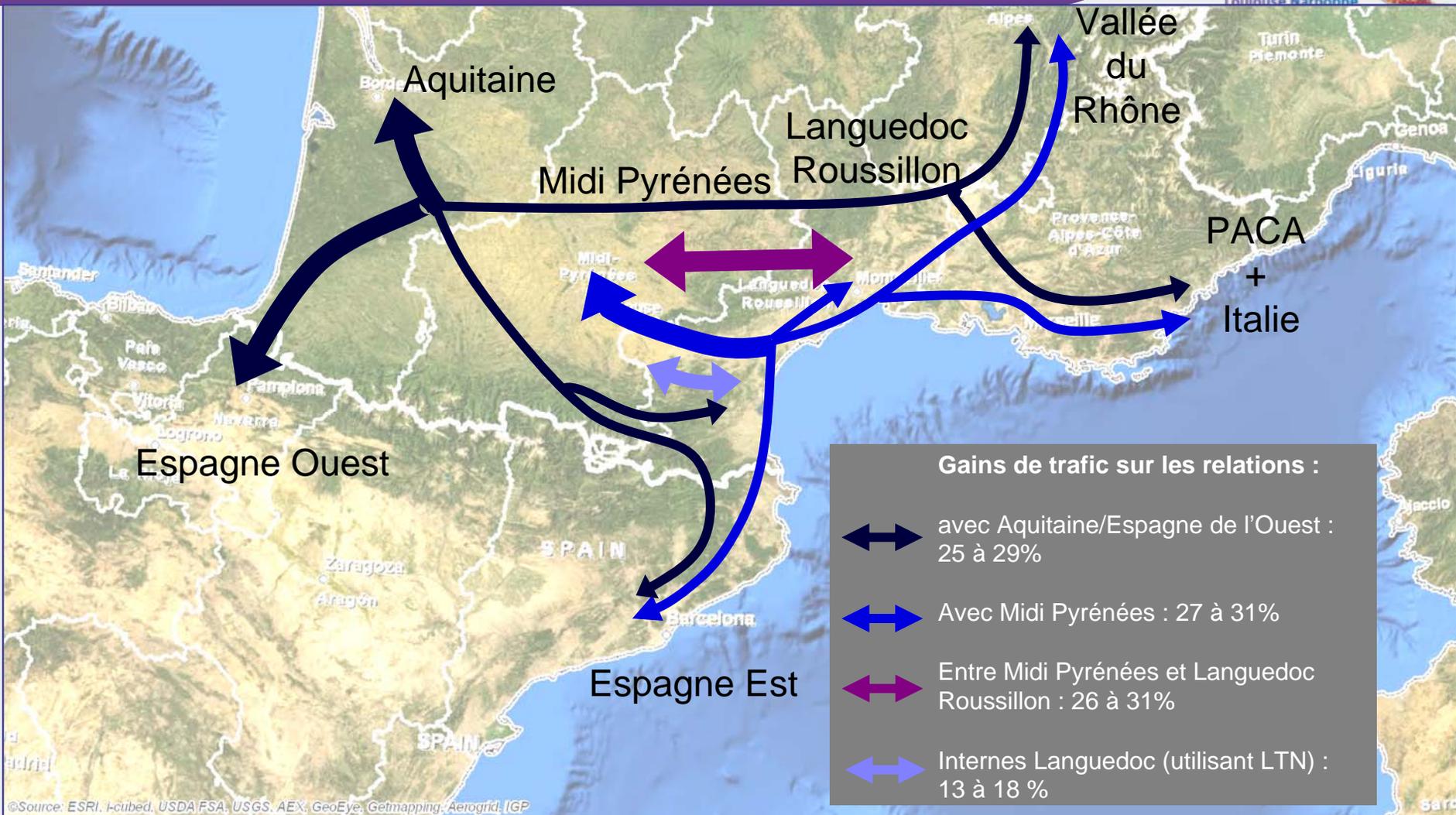
Gains de trafic en projet



■ un gain de trafic hiérarchisé entre les scénarios avec une fourchette de + 1150 à +520 millier de voyageurs annuels 2 sens

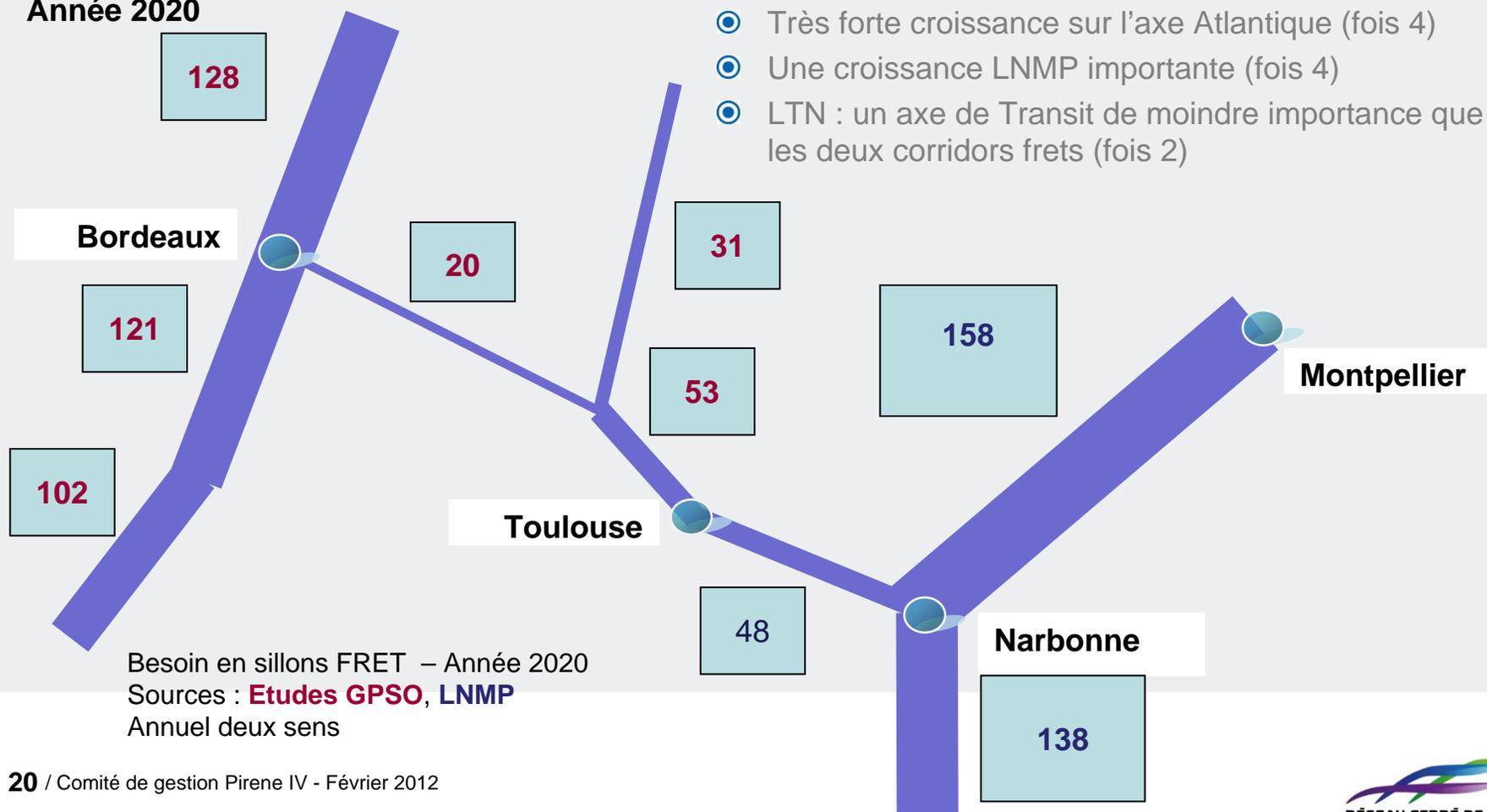
■ Un report modal de l'ordre de 65 %, un report aérien de 5% et une induction de trafic de 30% relativement homogène selon les scénarios

Prévisions de trafic : spatialisation des gains



Des croissances contrastées, liées à l'effacement partiel des obstacles physiques et techniques avec l'Espagne

Année 2020



Besoin en sillons FRET – Année 2020
Sources : **Etudes GPSO**, **LNMP**
Annuel deux sens



■ Estimation des besoins sillons fret

Variante 1 : Conservation de la charge par train (625T/train)

Variante 2 : Charge à 420 T / Train pour le trafic vers la péninsule ibérique

(2 sens)	2025	2050	2070
Trafic (en MT annuel)	8,7	12,7	17,2
Var1 : Besoins en sillons	50	74	100
Var 2 : Besoins en sillons	58	86	115

- La création d'une ligne nouvelle supportant les circulations grandes lignes permet une libération de capacité sur la ligne existante pour les dessertes régionales (4 trains/h/sens en heure de pointe) et le trafic fret.

⇒ **Le besoin de sillons fret reste inférieur à la capacité de ligne existante jusqu'au-delà de 2070** et sous réserve de capacité en amont et en aval de Toulouse Narbonne.

■ Valeur Actualisée Nette (VAN) (somme actualisée des avantages nets et des couts par année) :

- Elle est comprise entre -1 430M€ et + 140M€
- Seul le scénario de Ligne Nouvelle offre l'équilibre socio-économique avec une VAN positive
- Le scénario proposant une Ligne Nouvelle entre Carcassonne et Narbonne est très proche de l'équilibre socio-économique
- Les familles d'aménagement de la Ligne Classique présentent des VAN dégradées

■ Taux de Rentabilité Interne (TRI)

- Il est compris entre 1,83% et 3,64% avec COFP

VAN pour chaque scénario

GSGV - Grand Sud Grande Vitesse	140 M€
Famille Composée LN TC	-460 M€
Famille Composée LN CN	-180 M€
Aménagement Ligne classique LC3	-1 430 M€
Aménagement Ligne classique LC2	-990 M€

TRI pour chaque scénario

GSGV - Grand Sud Grande Vitesse	3,64%
Famille Composée LN TC	3,17%
Famille Composée LN CN	3,39%
Aménagement Ligne classique LC3	2,00%
Aménagement Ligne classique LC2	1,83%

Familles de scénarios	Gain de voyageurs annuels (Millions)	Gain de temps (minutes)	Coût aux CE 01/2010 Milliards €	Caractéristiques
GSGV	+ 1,2	de 25 à 30	de 3,1 à 3,9	130 à 148 km de LN 30 km de mise à 4 voies sur LC GC ou GN à Carcassonne
Aménagements LC Capacité et vitesse	+ 0,6	Jusqu'à 11	de 1,6 à 1,9	V220 sur 98 km des 150 km de ligne 120 km de mise à 4 voies Refonte gares de Villefranche, Castelnaudary et Carcassonne
Aménagements LC Priorité Capacité	+ 0,5	6	de 0,8 à 1	V220 sur 28 km des 150 km de ligne 50 km de mise à 4 voies Refonte gares de Villefranche, Castelnaudary et Carcassonne
Composées : LN TC	+ 0,8	20	de 1,7 à 2,5	68 km de ligne nouvelle Mise à 4 voies LC sur 30 km V 220 sur 20 km Desserte de Carcassonne GC
Composées : LN CN	+ 0,8	15	de 1,9 à 2,4	48 km de ligne nouvelle Mise à 4 voies LC de 50 à 80 km V 220 de 28 à 78 km Desserte de Carcassonne GC



- **Introduction**

- **Présentation des études de phase 3 :**
 - Les scénarios fonctionnels
 - Les options de passage
 - Prévision de trafics et socio-économie

- **Le Calendrier prévisionnel**



- **Phase 4 : synthèse jusque début mars 2012**
- **4^{ème} rencontre partenariale à l'issue de la phase 4 le 9 mars**
- **Rédaction du dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public au printemps 2012**
- **Saisine de la CNDP vers le milieu de l'année 2012 pour un débat public possible en 2013**



Merci de votre attention

www.toulouse-narbonne.com