

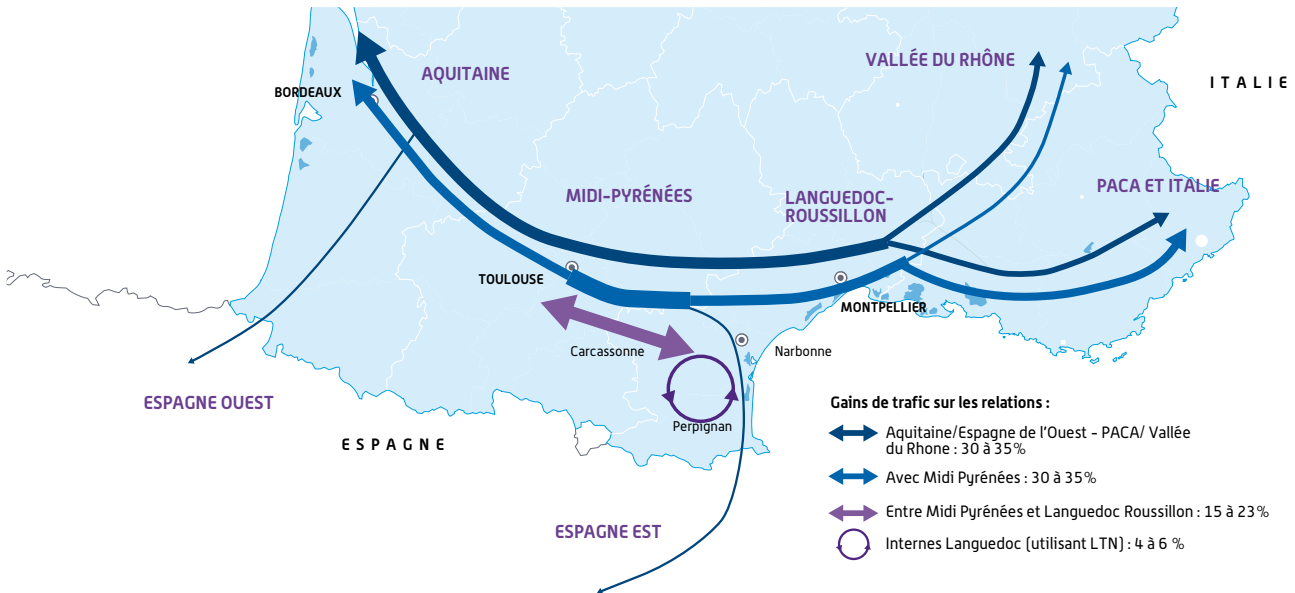
L'ensemble des scénarios présente des aménagements capacitaires en ligne et en gare communs qui pourraient être considérés comme un phasage possible de l'amélioration de l'axe sans risque de fausses manœuvres, en particulier la mise à 4 voies sur 28 kilomètres entre Montaudran et Villefranche de Lauragais. Par ailleurs, les pré-études permettent d'assurer que les scénarios sont tous compatibles avec un éventuel contournement de Toulouse à long terme.

Traffic : une dimension interrégionale du projet

Aujourd'hui, le trafic de l'axe est de 5,2 millions de voyageurs annuels. En 2025, année de référence du projet (mise en service des Grands Projets connexes, GPSO, LNMP et CNM notamment), il est estimé à 11,17 millions. Les gains de trafic attendus par le projet LTN sont compris entre 0,43 et 1,04 millions de passagers selon les scénarios. S'agissant de la spatialisation de ces gains, elle est similaire pour les différents scénarios :

- Les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon génèrent la plus forte évolution de trafic avec près de 60 % des gains,
- La région Aquitaine représente un deuxième pôle important générant près de 25 % des gains (liaison entre Bordeaux et Marseille/Nice et Vallée du Rhône).

Spatialisation des gains de trafic en situation de projet LTN :



Les études concernant le trafic fret ont montré qu'en situation de projet l'intégralité de ce trafic pourra être accueillie sur la ligne existante.

Des indicateurs socio-économiques

Les indicateurs d'évaluation socio-économique usuels sur les projets sont la Valeur Actualisée Nette (VAN) qui permet de mesurer la création de valeur du projet pour la collectivité sur les 50 ans suivant sa mise en service et le Taux de Rentabilité Interne (TRI). Les scénarios les plus efficaces économiquement sont ceux disposant des meilleurs gains de temps. Le scénario GSGV génère une VAN de l'ordre de 1 040 millions d'euros et un TRI de 4,3 % ce qui le démarque significativement des autres scénarios. Toutefois, les résultats des scénarios composés, avec une VAN positive, et un TRI proche de 4 %, attestent de leur intérêt pour la collectivité.

Valeur Actualisée Nette pour les scénarios étudiés (sans prise en compte du Coefficient d'Opportunité des Fonds Publics) :

GSGV - Grand Sud Grand Vitesse	1038 M€
Famille Composée LNCT	260 M€
Famille Composée LNCN	417 M€
Aménagement de la LC - Scénario 2	-516 M€
Aménagement de la LC - Scénario 1	-302 M€



Les enseignements des études complémentaires :

La phase 4 des pré-études fonctionnelles a permis de mener des études spécifiques visant à approfondir divers sujets :

● Une opportunité des trains Inter Cités à Grande Vitesse (ICGV) non démontrée

Le modèle ICGV (déjà exploité dans plusieurs pays européens) repose sur des liaisons entre capitales régionales significatives. Le matériel utilisé est spécifique, capable d'atteindre des vitesses d'environ 250 km/h sur une ligne nouvelle dans un confort intermédiaire à celui offert par les TER et TAGV. Si l'étude a montré qu'il existe un potentiel de voyageurs intéressés par ces liaisons rapides inter régionales au sein des axes Toulouse – Montpellier et Toulouse – Perpignan – Barcelone, celui-ci reste trop faible pour asseoir une réelle opportunité de ces services. En effet,

sur la base d'une tarification voyageur à mi-chemin entre TER et TAGV, ils s'inscriraient en concurrence directe avec les TAGV. De plus, les recettes générées par le segment de marché des ICGV ne suffiraient pas pour compenser leurs coûts d'exploitation. Du fait de cette non rentabilité économique, le Comité de pilotage a demandé à RFF de ne pas intégrer ce type de services dans les synthèses des études mais de ne pas exclure cette opportunité des questions évoquées lors d'un débat public.

● Des potentiels de trafics liés au tourisme



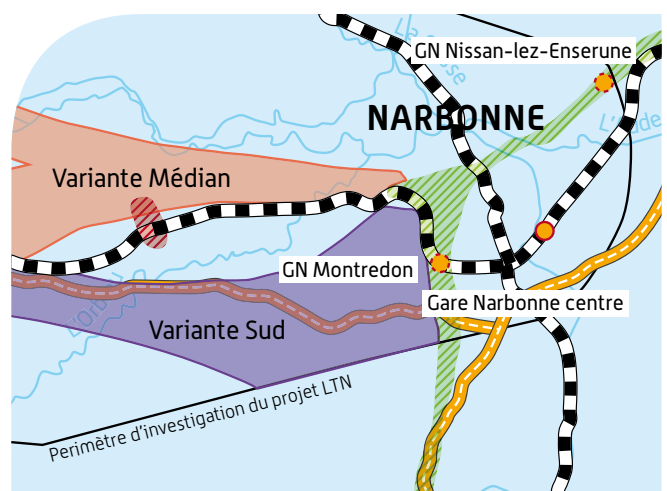
Cette étude a permis d'identifier des pistes à développer pour répondre à la demande touristique. Elle met en exergue le nécessaire développement de liaisons directes depuis et vers les aéroports internationaux Roissy CDG et Barcelone pour acheminer en TAGV les touristes. Par ailleurs elle met en exergue l'intérêt d'une desserte en lien avec les forts potentiels d'émissions identifiés : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes. Elle invite à réfléchir à la mise en œuvre d'un « Pass » permettant aux touristes d'effectuer un « Tour de France des villes de la grande vitesse ».

● Confirmation de la faisabilité de la connexion entre les projets LNMP et LTN

La phase 3 des pré-études fonctionnelles avait exclu l'option Nord de la liaison Toulouse-Narbonne en raison des contraintes environnementales rencontrées (vallée de L'Aude...). Les études en cours sur LNMP envisagent plusieurs raccordements vers la ligne classique Toulouse-Narbonne et la desserte du Narbonnais soit par la gare centre soit par une gare nouvelle à Montredon ou à Nissan-Lez-Enserune. Cette étude complémentaire permet de conclure que :

- Les variantes de lignes nouvelles Toulouse-Narbonne médiane et Sud permettent une liaison performante Toulouse-Montpellier et Toulouse-Perpignan quel que soit les raccordements à l'étude dans le cadre de LNMP.
- La desserte de Narbonne centre reste problématique avec la variante Médiane et dans une moindre mesure avec la variante Sud de LTN.
- La liaison Toulouse-Montpellier serait favorisée si une gare nouvelle dans le narbonnais était implantée à Nissan-Lez-Enserunes (pour la variante Médiane du projet LTN) ou à Montredon (pour la variante Sud). La liaison Toulouse-Perpignan serait favorisée par l'implantation d'une gare nouvelle à Montredon dans le cas de la variante médiane.
- Dans le cas de la mixité du projet LNMP au Sud de Narbonne (transport de voyageurs et de marchandises), la variante médiane du projet LTN est compatible tandis que la variante Sud serait contrainte (seule la partie Nord reste possible).

Schéma de la connexion entre les projets LNMP et LTN :



- LNMP
- Gare existante
- Gare à l'étude



● **Contournement fret de Carcassonne**

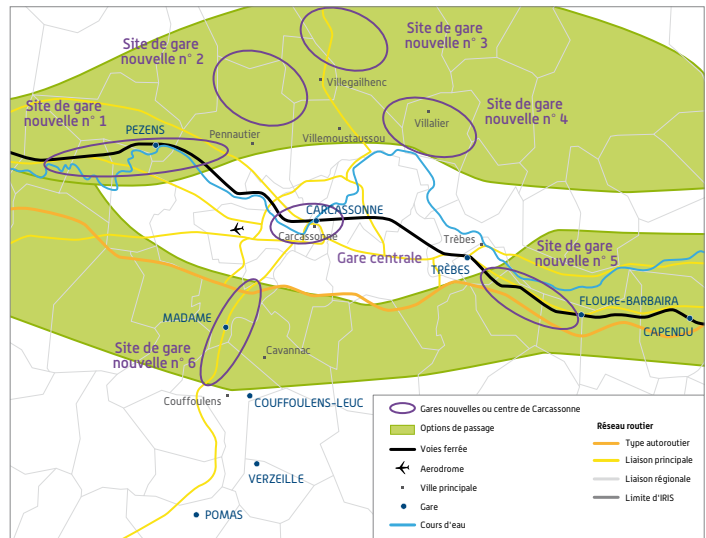
Les études des phases précédentes avaient montré que le trafic fret pourrait, même à long terme, continuer de circuler sur la ligne existante. C'est pourquoi le contournement fret de Carcassonne (dans le cas d'une ligne nouvelle) a été étudié dans l'optique d'une diminution des nuisances pour les riverains de la ligne actuelle. Toutefois, envisager un contournement c'est aussi déplacer les nuisances vers de nouvelles zones urbanisées autour de Carcassonne obligeant à se raccorder très en amont et en aval. De plus, le coût financier de ce contournement (raccordements et mixité de la ligne nouvelle) représente plusieurs centaines de millions d'euros et reste très élevé par rapport au coût d'investissement total du scénario GSGV.

Les scénarios seront donc présentés sans retenir le contournement fret de Carcassonne. Enfin les impacts environnementaux liés à la traversée en centre-ville par le fret peuvent être atténués par la mise en œuvre de mesures d'exploitation et/ou des protections adaptées.

● **Quatre possibilités de dessertes à Carcassonne**

L'étude d'une gare nouvelle à Carcassonne s'inscrit dans le cadre du scénario de ligne nouvelle. L'intérêt d'une gare nouvelle est de permettre la desserte d'une agglomération tout en préservant les temps de parcours pour les trains « longue distance ». Six secteurs ont été envisagés (cf. carte ci-dessous) et ont fait l'objet d'une analyse technique et territoriale. Les trois secteurs au Nord de Carcassonne ont été exclus car ils ne peuvent bénéficier d'une desserte ferrée pour assurer le pré et post acheminement vers le centre de l'agglomération. Les sites à l'Est, l'Ouest et au Sud offrent la possibilité d'une interconnexion avec la ligne classique et profitent de bonnes configurations d'accessibilité par la route. Les études complémentaires offrent ainsi 4 possibilités de desserte de Carcassonne : par la gare centre, qui offre l'opportunité de repenser le quartier (réorganisation des accès routiers, utilisation des surfaces disponibles, réorganisation urbaines...) ou par 3 sites potentiels de gares nouvelles (Est, Ouest et Sud) qui représentent 3 vecteurs de structuration de l'agglomération et sont cohérents avec les objectifs du SCOT de Carcassonne Agglo.

Schématisation des sept sites de dessertes possibles à Carcassonne



FIGUERAS — GÈRES — MADRID — MARSEILLE — GÈRONE — LYON — CARCASSONNE — NICE — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS
 NIMES — BARCELONE — TOURS — MONTPELLIER — AGEN — AVIGNON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES
 MARSEILLE — GÈRONE — LYON — CARCASSONNE — NICE — NARBONNE — MONTAUBAN — CASTELNAUDARY — PARIS
 NIMES — BARCELONE — TOURS — MONTPELLIER — AGEN — AVIGNON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES
 NIMES — BARCELONE — TOURS — MONTPELLIER — AGEN — AVIGNON — TOULOUSE — PERPIGNAN — TARBES