

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ



Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports

Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE**

Décret n° 92-355 du 1^{er} avril 1992 approuvant le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

NOR: EQU9200087D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, du ministre d'Etat, ministre de la ville et de l'aménagement du territoire, du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace,

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment son article 14, ensemble le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures en matière de transports intérieurs ;

Vu les avis des conseils régionaux concernés ;

Vu l'avis du Conseil national des transports et les avis des comités régionaux des transports ;

Après avis du Conseil d'Etat,

Décrète :

Art. 1^{er}. - Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse figurant sur la carte annexée au présent décret, ensemble le rapport de présentation qui lui est joint, est approuvé.

Art. 2. - Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse est constitué d'un réseau de 4 700 kilomètres environ de lignes nouvelles à grande vitesse dont 700 kilomètres sont actuellement en service et 560 kilomètres sont en cours de réalisation.

Les lignes ferroviaires classiques d'un niveau d'équipement approprié à la circulation efficace des trains à grande vitesse assurent la continuité et la diffusion des liaisons ferroviaires hors des lignes nouvelles à grande vitesse.

Art. 3. - Un exemplaire du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse et du rapport annexé est tenu à la disposition du public dans les préfectures de région et de départements concernés ainsi que dans les directions régionales et départementales de l'équipement correspondantes.

Art. 4. - Le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, le ministre d'Etat, ministre de la ville et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} avril 1992.

ÉDITH CRESSON

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,*

PAUL QUILÈS

Le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères,

ROLAND DUMAS

*Le ministre d'Etat, ministre de la ville
et de l'aménagement du territoire,*

MICHEL DELEBARRE

*Le ministre de l'intérieur,
PHILIPPE MARCHAND*

***Schéma directeur national
des liaisons ferroviaires
à grande vitesse***

***Rapport de
présentation***

mai 1991

Avec ses avantages traditionnels en matière de sécurité, d'environnement et d'énergie, et l'attractivité de la vitesse pour le plus grand nombre, le chemin de fer à grande vitesse présente pour la collectivité des atouts importants.

I - Le système T.G.V.

Les principes essentiels qui sous-tendent la mise en oeuvre de la grande vitesse en France sont les suivants :

- construire sur des axes à gros débit, où l'on peut concentrer le trafic, des lignes nouvelles aux tracés aussi directs que possible et réservées généralement au seul trafic voyageurs. Cette affectation des lignes aux rames T.G.V. permet la réalisation de tracés optimisés (pentes accrues limitant le nombre des grands ouvrages d'art, longueurs réduites), source d'économie sur les investissements supplémentaires. Outre l'avantage qu'elle procure sur le coût de construction, la spécialisation est également indispensable pour des raisons d'exploitation et de capacité sur les artères à fort trafic voyageurs, notamment sur les lignes radiales convergeant vers Paris. Cependant, sur certaines sections du réseau, dont le coût est particulièrement élevé en raison de la topographie plus difficile et dont le trafic voyageurs est plus faible, la mixité des circulations voyageurs et marchandises peut être économiquement fondée. Ce serait notamment le cas du franchissement des Alpes, avec un nouveau tunnel de base envisagé entre la France et l'Italie ;

- assurer la compatibilité avec le réseau existant qui peut être parcouru par les rames T.G.V., ce qui permet un gain d'accessibilité à l'ensemble du territoire, d'une part par une extension de la desserte à de nombreuses lignes classiques, et d'autre part par un accès sans travaux supplémentaires jusqu'au coeur des agglomérations les plus importantes ;

- concevoir un système d'exploitation qui ajoute, aux qualités traditionnelles de sécurité et de confort, ici renforcées, les avantages de la **grande vitesse, des fréquences élevées** de desserte et la réduction des changements de trains dans la mesure du possible.

- desservir les centres villes des grandes agglomérations et organiser la meilleure accessibilité des gares nouvelles TGV tant au niveau de ces agglomérations que d'aires régionales plus vastes.

Ces gares nouvelles TGV qui desservent des populations plus larges, nécessitent une réflexion approfondie et la mise en oeuvre des moyens de desserte des agglomérations voisines de manière à offrir la meilleure qualité de service tout au long de la chaîne de transport.

Grâce à l'augmentation du trafic qui est liée à ces différents facteurs, la spécialisation des missions des trains peut être poussée très loin et adaptée très finement à la demande exprimée. Enfin, ce système d'exploitation assure une bonne complémentarité avec le réseau classique à la fois grâce à la compatibilité déjà citée et grâce aux correspondances adaptées des dessertes T.G.V. et des autres dessertes, notamment celles des systèmes régionaux de transports.

Le système T.G.V. est généralement adapté au contexte géographique et démographique de l'Europe. En effet, la population y est concentrée dans de grandes agglomérations constituant autant de pôles de trafics situés à des distances moyennes (200 à 1 000 km) où la grande vitesse ferroviaire permet une offre très compétitive en moins de 4 heures de centre ville à centre ville. Le T.G.V. Sud-Est a démontré la pertinence de ces analyses en parcourant en deux heures les 427 km séparant les deux agglomérations parisiennes (9 millions d'habitants) et lyonnaise (plus d'un million d'habitants).

II - Le cadre juridique et la nature du schéma directeur

Le conseil des ministres du 31 janvier 1989 a décidé l'élaboration d'un schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Cette élaboration a été engagée par arrêté du 29 décembre 1989 du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer.

Il s'agit là du premier schéma directeur ferroviaire étudié dans le cadre des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Cette loi précise en son article 14 que, dans le cadre des orientations nationales de la planification et de l'aménagement du territoire, des schémas directeurs d'infrastructures

sont établis par l'Etat en concertation avec les régions, afin d'assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transports et pour fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

Un schéma directeur n'est pas un document de programmation. La réalisation effective des éléments composant le schéma directeur sera décidée par l'Etat et la S.N.C.F. dans le cadre des contrats de plan successifs en tenant compte notamment des enjeux de transport attachés à ces éléments, des contraintes macro-économiques, de la situation financière de la S.N.C.F. et du développement des liaisons correspondantes dans les pays voisins.

Un tel schéma directeur a pour vocation d'évaluer les besoins, avec suffisamment d'anticipation, compte tenu de l'importance des délais de réalisation des lignes. Par ailleurs, le réseau ferroviaire formant un tout, l'existence d'un schéma directeur des liaisons à grande vitesse permettra d'éclairer les décisions relatives à l'aménagement du reste du réseau dans une perspective de complémentarité avec les T.G.V.

III - La procédure d'approbation du schéma et sa traduction dans les documents d'urbanisme

Les propositions du schéma directeur ont fait l'objet d'une large concertation auprès des décideurs concernés dans les régions et dans le monde du transport à partir de juillet 1990.

Conformément au décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la LOTI, les conseils régionaux ont eu à exprimer leur avis dans un délai de quatre mois suivant leur saisine officielle par les représentants de l'Etat.

Le schéma a également été soumis aux comités régionaux des transports et au conseil national des transports.

Au terme de cette consultation, le schéma directeur a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991.

Tout projet d'ouvrage, inscrit au schéma directeur, constituera un projet d'intérêt général, au sens des articles L.121 - 12 et R.121 - 13 du Code de l'urbanisme.

A ce titre, les documents **d'urbanisme** (tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols) pourront être mis progressivement en compatibilité avec les projets d'intérêt général prévus au schéma directeur, dès lors que la définition des projets sera suffisamment avancée.

Pour chaque axe, le schéma directeur retient un niveau d'équipement possible dans une perspective d'une vingtaine d'années : construction de lignes nouvelles ou aménagement de lignes existantes selon les trafics, les contraintes de circulation, les coûts à engager et les avantages attendus.

Mais il est encore nécessaire de poursuivre la mise au point technique et économique de chaque projet pour préparer la décision gouvernementale ultérieure de le réaliser conformément aux objectifs et aux principes retenus dans ce schéma directeur.

Cette mise au point devra notamment tenir compte des résultats des concertations locales et de l'examen des conditions d'insertion dans l'environnement de façon à obtenir un compromis acceptable entre les différents intérêts souvent contradictoires que mettent en jeu ces projets, en tenant compte des coûts et des avantages.

Elle permettra de définir de façon plus précise la consistance des travaux à entreprendre, notamment au niveau de la répartition entre les infrastructures totalement nouvelles et les infrastructures existantes aménagées et de préparer le déroulement des procédures réglementaires aboutissant à la réalisation de ces travaux.

Enfin, tout projet de ligne nouvelle à grande vitesse doit être compatible avec le schéma directeur des liaisons à grande vitesse : l'adoption d'un projet de ligne nouvelle affectant l'économie générale du schéma directeur entraînerait la mise en révision de ce dernier.

IV - Les objectifs du schéma directeur

Le présent schéma s'appuie sur les premières mises en service de lignes nouvelles en France (T.G.V. Sud-Est et Atlantique). Il s'inscrit dans la double perspective ouverte à l'horizon 1993/1995 :

- développement d'un réseau interconnecté à l'échelle de la France grâce à l'interconnexion des T.G.V. Sud-Est, Atlantique et Nord en Ile-de-France et au prolongement vers Valence du T.G.V. Sud-Est ;

- réalisation du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord au coeur du premier projet de réseau véritablement européen.

. L'objectif central du schéma directeur est de **dimension européenne**. Il s'agit, selon les termes du communiqué publié à l'issue du conseil des ministres du 31 janvier 1989, «d'assurer la cohérence nécessaire entre les perspectives de développement du réseau français et les projets correspondants des autres pays européens».

Les trafics ferroviaires internationaux actuels sont généralement faibles et la part modale du fer dans les transports internationaux est plus faible que la part atteinte dans les transports intérieurs en raison notamment de la qualité parfois médiocre des liaisons internationales actuelles.

En revanche, la mise en oeuvre d'un réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse convenablement articulé avec les réseaux voisins permettrait d'inverser la tendance actuelle.

C'est la raison pour laquelle, sous la présidence française de la CEE, le Conseil a adopté les 4 et 5 décembre 1989 une résolution créant sur ce thème un groupe de travail à haut niveau composé de représentants des Etats et des chemins de fer. La mission de ce groupe a consisté à élaborer durant l'année 1990 **un schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse** qui a été présenté au Conseil en décembre 1990.

Le schéma directeur français, au coeur du futur réseau européen à grande vitesse, participera ainsi aux progrès de l'intégration européenne.

. Mais le schéma directeur constitue aussi un outil au service de **l'aménagement du territoire**. Les dimensions française et européenne sont bien sûr étroitement imbriquées : on ne peut plus envisager l'aménagement du territoire sans prendre en compte le champ plus vaste de l'Europe.

Le schéma ouvre les régions françaises sur l'Europe et à l'Europe, grâce à la multiplication des connexions avec les pays voisins. Il pourrait contribuer à rééquilibrer l'espace européen au profit de la France en développant des interconnexions intérieures, en renforçant la vocation de la France à faciliter le transit européen du fait de sa position géographique centrale.

Il facilite aussi les relations de province à province en multipliant les circulations directes sans rupture de charge grâce au système d'interconnexion.

Le choix des projets retenus tient compte des objectifs de la planification nationale et de l'aménagement du territoire, mais l'impératif de rationalité économique (mesuré tant du point de vue de l'entreprise que de celui de la collectivité) s'impose, comme pour tout investissement public dans le cadre d'une affectation optimale des ressources financières disponibles. C'est là une composante constante de la politique en matière d'investissement ferroviaire qui trouve sa traduction dans les relations contractuelles entre la S.N.C.F. et l'Etat.

La réalisation de ces projets devra tenir compte, outre les contraintes visées au chapitre VI ci-après, des données de l'aménagement du territoire.

V - L'intégration du T.G.V. dans la politique globale des transports

Pouvant offrir une qualité de transport accrue, le train à grande vitesse renouvelle la concurrence entre les modes de transport. Il peut cependant se conjuguer avec eux pour améliorer l'accessibilité.

Le schéma directeur se situe donc dans une perspective de nécessaire **complémentarité entre tous les modes**, confrontés à la fois à la croissance très vive de la mobilité et aux implications très fortes du respect de l'environnement qui conduisent à limiter raisonnablement les infrastructures nouvelles.

Ainsi, dans le domaine des transports aériens, le développement des pôles de Roissy et de Lyon-Satolas illustrent une telle complémentarité entre modes. Une gare T.G.V. contribuera à leur compétitivité par rapport aux autres grandes plate-formes aéroportuaires européennes grâce à une desserte ferroviaire à grande vitesse d'approche performante en correspondance.

Dans le domaine du transport routier, le réseau à grande vitesse pourrait aussi contribuer à alléger les contraintes croissantes de circulation. Il pourrait libérer des capacités sur le réseau ferroviaire existant, au bénéfice des autres trafics voyageurs ou des trafics marchandises, notamment en technique combinée. Les sections de ligne nouvelle à vocation mixte voyageurs et marchandises qui pourraient être réalisées dans le schéma directeur joueraient un rôle similaire.

La complémentarité avec la route peut également se développer par rabattement à partir des gares desservies par le T.G.V. Bien reliées aux réseaux routier et autoroutier, ces gares favorisent les accès terminaux par moyens de transports individuels et collectifs à vocation de diffusion régionale.

En outre, le développement du réseau à grande vitesse doit être l'occasion de remanier et d'améliorer les correspondances entre les différentes catégories de desserte ferroviaire dans une perspective d'accroissement de la qualité du service global offert au client. Ce souci doit concerner notamment les systèmes ferroviaires régionaux qui ont fait l'objet de conventionnement.

Le même souci doit, par ailleurs, s'attacher à l'articulation entre les points de desserte T.G.V. et les transports collectifs urbains.

Les retombées de la mise en oeuvre du schéma directeur peuvent aussi s'analyser en terme d'activité économique. En particulier, la France a acquis, dans le domaine des systèmes à grande vitesse, une position technologique forte dont le schéma directeur peut faciliter la valorisation, avec des retombées bénéfiques en termes de recherche, d'activité industrielle et d'emplois. Mais le développement de la grande vitesse doit aussi être l'occasion d'une coopération renforcée avec nos partenaires européens.

VI - Les contraintes

Le schéma directeur, s'intégrant dans une réflexion prospective sur les déplacements en France, doit tenir compte de plusieurs types de contraintes.

VI.1 - Du fait de son intégration à la politique globale des transports, la mise en oeuvre du schéma directeur devra assurer une bonne complémentarité avec les autres modes de transport notamment sur les axes lourds en voie de saturation ou à fort potentiel de trafic. Il convient d'éviter la réalisation simultanée de plusieurs investissements sur un même axe dans différents modes, lorsque le trafic ou les conditions d'exploitation ne le justifient pas.

Le gouvernement pourra donc choisir, entre les modes concurrents de manière à favoriser l'accessibilité des régions au moindre coût et à soulager prioritairement les axes lourds les plus utilisés.

VI.2 - Parallèlement, le schéma directeur s'insèrera évidemment dans une perspective européenne.

Le choix des projets T.G.V. français et leur ordre de réalisation devront donc prendre en considération le schéma du réseau européen dont l'élaboration a été décidée sous la présidence française en décembre 1990. La réalisation de certains axes français, dont le potentiel interne de trafic est insuffisant, ne peut en effet se concevoir sans

la réalisation effective et simultanée de leurs prolongements en infrastructures aptes à la grande vitesse, dans les pays voisins.

Le choix des liaisons à réaliser en priorité devra viser à accroître l'insertion de la France dans les échanges intra-européens. Ainsi le schéma directeur des T.G.V. doit être l'instrument du développement des échanges franco-européens.

VI.3 - Le schéma directeur doit respecter les équilibres macroéconomiques qui conditionnent l'avenir de l'économie française. L'existence d'une politique des transports ambitieuse et la forte progression des investissements en transports qui en résulte ne peuvent se faire au détriment du reste de l'économie française.

La réalisation prématurée au regard de leur rentabilité, d'investissements lourds, constituerait un prélèvement sur les ressources économiques dont l'intérêt devrait être comparé à celui d'autres investissements contribuant au développement de l'économie française.

VI.4 - Enfin, la réalisation des T.G.V. devra tenir compte des contraintes de financement de la S.N.C.F. ainsi que des exigences de son équilibre d'exploitation.

L'Etat et la S.N.C.F. ont signé un contrat de plan couvrant la période 1990/1994 qui organise l'allègement d'une partie de l'endettement de la S.N.C.F.. La maîtrise de cet endettement est donc indispensable. L'article 23 du Contrat de Plan stipule ainsi que la S.N.C.F. doit atteindre un taux d'autofinancement de 34 % en 1994 et que ce taux ne saurait en aucun cas être inférieur à 20 % pour un exercice donné. Cet objectif est ambitieux. Compte tenu de l'importance du programme d'investissement déjà arrêté pour la période 1990/1994 (près de 100 MdsF), il marque la volonté de conforter le redressement financier de la S.N.C.F.

VII - Les lignes inscrites au schéma directeur

Les lignes inscrites au schéma directeur sont décrites dans la liste ci-dessous :

- **lignes nouvelles en service**

. **T.G.V. Paris Sud-Est**, comportant 417 km de lignes nouvelles parcourues à 270 km/h en service commercial,

. **T.G.V. Atlantique**, comportant 282 km de lignes nouvelles parcourues à 300 km/h en service commercial,

• lignes nouvelles en cours de construction

. **T.G.V. Nord**, partie française du projet Paris/Londres/ Bruxelles - Amsterdam/ Cologne - Francfort, reliant Paris au nord de la France, au tunnel sous la Manche et à la Belgique,

Ce projet déclaré d'utilité publique le 29 septembre 1989 comporte 333 km de lignes nouvelles.

. **Prolongement de la ligne nouvelle Paris-Lyon** jusqu'à Valence, desservant l'agglomération lyonnaise et son aéroport,

Ce projet déclaré d'utilité publique le 26 octobre 1989 comporte 121 km de lignes nouvelles.

. **Interconnexion Est de l'Île-de-France**, reliant le T.G.V. Sud-Est au T.G.V. Atlantique et au T.G.V. Nord via l'aéroport de Roissy,

Ce projet déclaré d'utilité publique le 1er juin 1990 comporte 102 km de lignes nouvelles.

• projets de lignes nouvelles

. **T.G.V. Aquitaine**, prolongement du T.G.V. Atlantique de Tours vers Bordeaux et le Sud de l'Aquitaine, et ouvrant au delà de nouvelles perspectives d'amélioration des liaisons avec l'Espagne sur la façade atlantique.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 480 km de lignes nouvelles. Des tronçons de lignes nouvelles vers l'Espagne seront étudiés en liaison avec ce pays en fonction des projets qu'il prépare dans cette zone et la connexion internationale nécessitera un accord avec lui.

. **T.G.V. Auvergne**, reliant Clermont-Ferrand à la région parisienne et au système d'interconnexion grâce à des sections de lignes nouvelles et à l'aménagement de la ligne existante.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comporte environ 130 km de lignes nouvelles.

. **T.G.V. Bretagne**, prolongement du T.G.V. Atlantique du Mans à Rennes, réduisant les temps de parcours jusqu'aux extrémités de la Bretagne grâce aux parcours prolongés sur lignes électrifiées.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 156 km de lignes nouvelles.

. T.G.V. Est, reliant la région parisienne et le système d'interconnexion à Reims, Metz, Nancy et Strasbourg avec connexions vers le Luxembourg, vers l'Allemagne (aux niveaux de Sarrebruck et de Strasbourg) et vers la Suisse par la ligne aménagée Strasbourg - Mulhouse - Bâle. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comporte environ 460 km de lignes nouvelles.

. T.G.V. Grand-Sud, reliant Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille et la Côte d'Azur grâce à des sections de lignes nouvelles ou aménagées, complémentaires aux T.G.V. Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Provence - Côte d'Azur, et situées dans les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comporte environ 70 km de lignes nouvelles.

. Interconnexion Sud de l'Île-de-France, accroissant les capacités d'interconnexion grâce à une nouvelle ligne établie entre la première interconnexion Est et le T.G.V. Sud-Est d'une part et le T.G.V. Atlantique d'autre part.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comporte environ 49 km de lignes nouvelles.

. Liaison Transalpine (Lyon - Turin), reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base d'environ 54 km sous le Mont Cenis, cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic marchandises. La liaison Chambéry-Genève s'y rattache afin de permettre notamment des relations améliorées pour la Savoie et la Haute-Savoie tant avec l'Italie et la Suisse que vers la Côte Méditerranéenne. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 188 km de lignes nouvelles auxquelles s'ajoutent 73 km pour Chambéry-Genève.

. T.G.V. Limousin, reliant Limoges et le Sud-Ouest du Massif Central à la région parisienne et au système d'interconnexion grâce à des sections de lignes nouvelles et à l'aménagement de la ligne existante.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comprend environ 174 km de lignes nouvelles.

. T.G.V. Méditerranée, qui s'inscrit lui-même dans l'ensemble international plus vaste du T.G.V. Sud Européen, constitué de l'ensemble de trois projets.

Il s'agit des :

T.G.V. Provence, prolongement de la ligne nouvelle Paris-Valence jusqu'à Marseille, qui comprend dans les études du présent schéma environ 219 km de lignes nouvelles.

T.G.V. Côte d'Azur, prolongement de la ligne nouvelle Paris-Valence jusqu'à la Côte d'Azur, qui comprend dans les études du présent schéma environ 132 km de lignes nouvelles,

T.G.V. Languedoc-Roussillon, prolongement jusqu'à Montpellier et à Perpignan, ouvrant de nouvelles perspectives d'amélioration des liaisons avec l'Espagne grâce au projet de ligne internationale entre Barcelone et Perpignan, qui comprend dans les études du présent schéma environ 290 km de lignes nouvelles. La connexion internationale nécessitera un accord avec l'Espagne.

T.G.V. Midi-Pyrénées, prolongement du T.G.V. Atlantique et Aquitaine jusqu'à Toulouse.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comprend environ 184 km de lignes nouvelles.

T.G.V. Normandie, reliant Caen et Rouen à la région parisienne et au système d'interconnexion.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comprend environ 169 km de lignes nouvelles.

T.G.V. pays de la Loire, prolongement du T.G.V. Atlantique du Mans à Angers.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comporte environ 78 km de lignes nouvelles.

T.G.V. Picardie, liaison via Amiens entre le T.G.V. Nord et le tunnel sous la Manche, permettant en relation avec une nouvelle ligne dans le Sud de l'Angleterre de réduire encore les durées de trajet vers Londres et au-delà.

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comprend environ 165 km de lignes nouvelles.

. **T.G.V. Rhin-Rhône** combinant :

les relations nord-sud entre l'Allemagne, le Nord de la Suisse et l'Est de la France, d'une part, la Méditerranée et l'Espagne, d'autre part ;

les relations est-ouest entre Paris, la Bourgogne, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse,

Sous les hypothèses des études du présent schéma ce projet comprend environ 425 km de lignes nouvelles.

• **autre projet**

Enfin il a été étudié un projet de ligne nouvelle qui ne se rattache pas complètement aux objectifs d'intégration européenne et d'aménagement du territoire national qui sont visés par ce schéma directeur. Ce projet est celui de la ligne nouvelle **Bourg-en-Bresse - Genève** d'une longueur de 77 km susceptible d'améliorer les relations ferroviaires avec l'agglomération genevoise.

Sa mise en oeuvre devra faire l'objet d'accords spécifiques avec le gouvernement helvétique.

La carte jointe permet de représenter les propositions pour le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse ; elle reprend :

. l'ensemble du réseau rapide et express de la S.N.C.F.,

. les projets décidés, dont certains sont déjà réalisés,

. pour les nouveaux projets, les itinéraires proposés avec leur niveau d'équipement envisagés : ligne nouvelle, ligne aménagée ou ligne existante parcourue par les trains à grande vitesse en prolongement.

. les connexions internationales nécessitant un accord avec les pays concernés.

Alors que le réseau décidé pour l'horizon 1995 s'étend sur 5 700 km de lignes, dont 1 260 km de lignes nouvelles, le réseau des liaisons à grande vitesse envisagé à long terme dans le cadre du schéma directeur comprend près de 11 000 km de lignes dont 4 700 environ de lignes nouvelles à grande vitesse (réseau déjà décidé inclus).

VIII - L'évaluation globale des projets

VIII.1 - Le coût du schéma directeur

Sous les hypothèses du présent schéma directeur, le coût global de l'ensemble des projets proposés s'élèverait environ à 180 milliards de francs en infrastructure et à 30 milliards de francs en matériel roulant, aux conditions économiques de l'année 1989.

Projets	Longueur approximative de ligne nouvelle (km)
TGV Aquitaine	480
TGV Auvergne	130
TGV Bretagne	156
TGV Est	460
TGV Grand-Sud	70
Interconnexion Sud	49
Liaison Transalpine	261
TGV Limousin	174
TGV Provence	219
TGV Côte d'Azur	132
TGV Languedoc-Roussillon	290
TGV Midi-Pyrénées	184
TGV Normandie	169
TGV Pays de la Loire	78
TGV Picardie	165
TGV Rhin-Rhône	425

Le coût kilométrique moyen de construction des lignes nouvelles peut varier dans chacun des projets entre 30 et 70 millions de francs 1989, selon la complexité des ouvrages spéciaux qui s'avèrent nécessaires.

VIII.2 - L'impact sur les temps de parcours.

La réalisation progressive des projets du schéma directeur se traduirait par une mutation profonde de l'offre ferroviaire en France, grace aux gains de temps considérables qu'elle procurerait à la clientèle.

La figure jointe en annexe donne une illustration des temps de parcours au départ de Paris.

VIII.3 - L'impact sur les trafics.

Sous les hypothèses des études du présent schéma directeur, sa mise en oeuvre devrait se traduire par les évolutions de trafic décrites dans le tableau suivant.

Prévisions de trafics

Projets	Millions de voyageurs			
	avant	après	accroissement	%
TGV Aquitaine	14,7	20,1	+ 5,4	+ 37%
TGV Auvergne	2,9	3,9	+ 1,0	+ 37%
TGV Bretagne	9,1	12,2	+ 3,1	+ 34%
TGV Est	8,4	14,5	+ 6,1	+ 73%
TGV Grand-Sud	3,7	5,3	+ 1,6	+ 42%
Interconnexion Sud	12,6	13,4	+ 0,8	+ 7 %
Liaison Transalpine	11,4	19,1	+ 7,7	+ 68%
TGV Limousin	3,3	4,0	+ 0,7	+ 21%
TGV Provence	16,6	20,9	+ 4,3	+ 26%
TGV Côte d'Azur	5,1	7,8	+ 2,7	+ 53%
TGV Languedoc-Roussillon	5,8	9,5	+ 3,7	+ 65%
TGV Midi-Pyrénées	2,3	3,3	+ 1	+ 44%
TGV Normandie	5,5	7,1	+ 1,6	+ 29%
TGV Pays de la Loire	7,5	8,4	+ 0,9	+ 12%
TGV Picardie	13,5	14,4	+ 0,9	+ 7 %
TGV Rhin-Rhône	9,5	15,3	+ 5,8	+ 61%

VIII.4 - Les rentabilités des projets.

Sous les hypothèses d'études du présent schéma directeur, les rentabilités interne pour la S.N.C.F. et pour la collectivité seraient les suivantes :

Projets	Taux de rentabilité interne pour la SNCF	Taux de rentabilité économique et sociale
TGV Aquitaine	7,6	10,0
TGV Auvergne	3,1	6,7
TGV Bretagne	7,4	13,6
TGV Est	4,3	8,8
TGV Grand-Sud	5,0	12,0
Interconnexion Sud	8,2	9,6
Liaison Transalpine	6,0	10,0
TGV Limousin	2,4	4,4
TGV Provence	9,8	13,0
TGV Côte d'Azur	8,4	11,0
TGV Languedoc-Roussillon	6,1	9,0
TGV Midi-Pyrénées	5,5	6,5
TGV Normandie	0,1	3,0
TGV Pays de la Loire	5,4	7,7
TGV Picardie	4,8	5,0
TGV Rhin-Rhône	5,9	10,7

IX - Les priorités de réalisation

Le choix des liaisons à réaliser doit tenir compte des contraintes énoncées au chapitre VI mais aussi résulter de l'analyse combinée des différents critères d'évaluation des projets :

IX.1- rentabilité interne pour l'entreprise (voir tableau chapitre VIII 4)

L'évaluation du taux de rentabilité financière consiste à mettre en rapport les investissements nécessités par le projet avec les avantages qu'en retire l'entreprise gestionnaire, en terme d'excédents de recettes sur les charges générées par l'accroissement des trafics.

IX.2- rentabilité économique et sociale pour la collectivité (voir tableau chapitre VIII 4)

L'analyse micro-économique établit la rentabilité financière du projet pour l'entreprise qui le réalise.

En matière d'investissement public, il importe de prendre également en compte l'impact de ce projet au sein de la collectivité en général.

Le projet doit être le plus avantageux possible pour l'ensemble de la collectivité : on cherche donc à évaluer les gains et pertes ressentis par tous les agents économiques intéressés par le projet (Etat, consommateurs, entreprises...). Ces gains et pertes permettent d'apprécier la rentabilité économique et sociale du projet pour la collectivité, en tenant compte notamment des impacts sur l'environnement.

Deux autres critères moins quantifiables doivent être pris en considération.

IX.3- impact sur l'aménagement du territoire

Le TGV est un élément fondamental pour l'aménagement du territoire.

L'objectif du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse est de créer un réseau rapide et performant qui irrigue l'ensemble du territoire sans accroissement corrélatif des disparités régionales existantes.

Pour ce faire, la continuité du réseau à grande vitesse sera assurée :

- d'une part, pour l'ensemble du territoire, par l'utilisation de lignes aménagées et de lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse ;
- d'autre part, par une meilleure articulation avec les autres lignes du réseau.

Le TGV permet en outre d'améliorer la communication entre régions par le jeu des interconnexions et donne aux grandes villes la possibilité de se positionner dans la perspective économique et politique d'une Europe élargie.

Enfin, la complémentarité entre le TGV et les autres modes de transport permet d'alléger les infrastructures en voie de saturation ou d'ouvrir des perspectives de complémentarité (infrastructures aériennes).

IX.4- enjeux stratégiques internationaux.

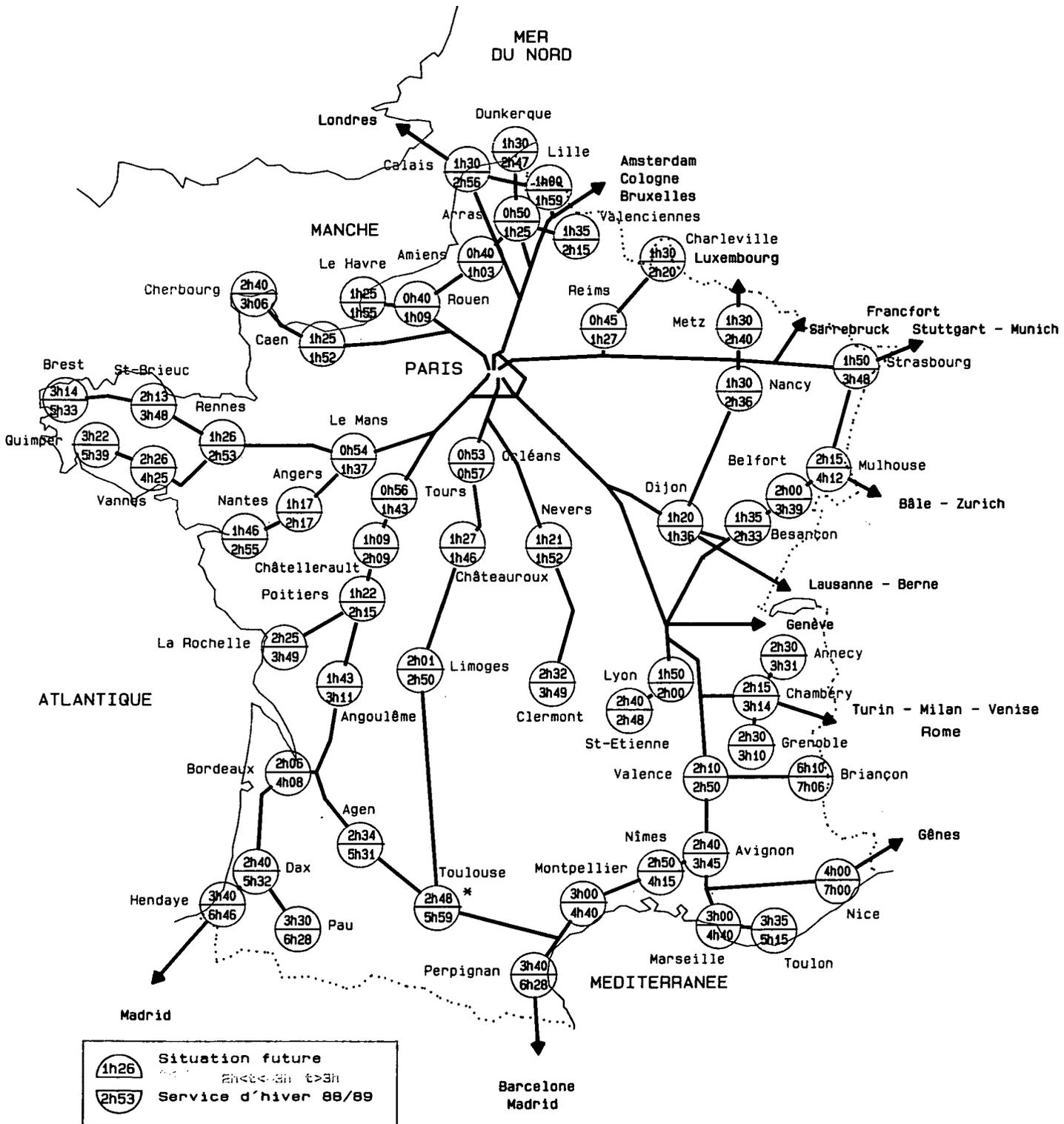
Le schéma directeur des TGV est de dimension européenne. Le schéma directeur français accompagne la démarche menée par la CEE, qui sous présidence française a engagé les études conduisant à l'élaboration d'un schéma européen des liaisons à grande vitesse.

En décembre 1990, la commission européenne a défini des maillons "clés" pour la constitution d'un réseau européen des trains à grande vitesse.

Plusieurs de ces maillons assurent la connexion du réseau français avec les réseaux étrangers voisins.

Les choix français devront être cohérents avec ce qui sera décidé par les autres pays européens.

**SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE
Evolution des temps de parcours au départ de PARIS**



(*) par le TGV Midi-Pyrénées