



Cercle des Transports

Avril 2023



LGV Sud Europe Atlantique
Tours - Bordeaux

LGV SEA Tours - Bordeaux



302 km + 38 km

ligne nouvelle & Raccordements



mise en service 2017

un moi avant la date prévue



41

*gares desservies dans 6 régions**



*Trafic de tous les trains qui empruntent sur tout ou partie de la LGV SEA Tours- Bordeaux

Un maillon significatif du réseau ferroviaire à grande vitesse européen



2h04

Paris – Bordeaux, au lieu de 3h15



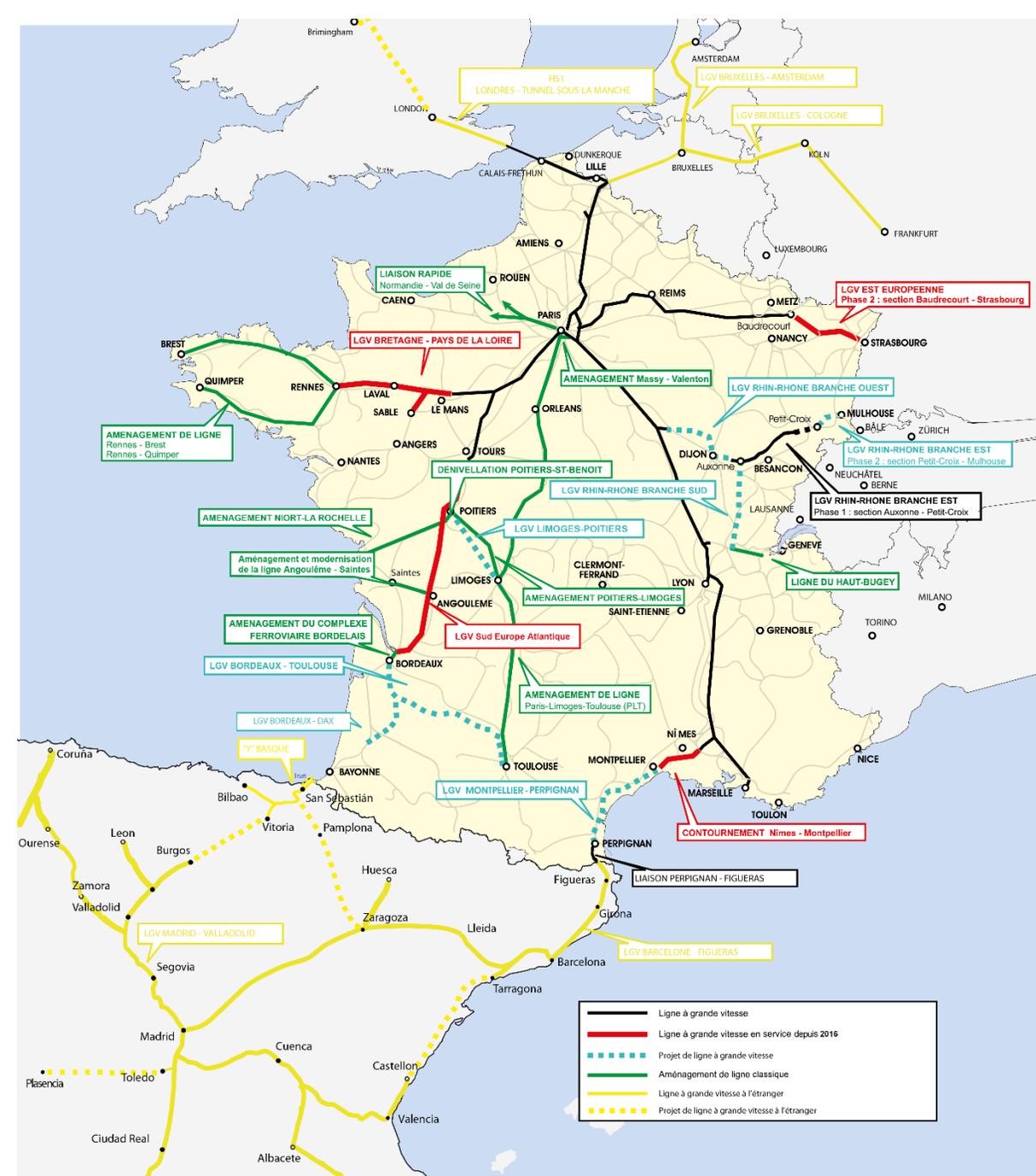
10,5 => 17,5

Dessertes directs Paris – Bordeaux*



plus de 95 millions

de voyageurs transportés depuis mise en service



* Évolution du nombre de dessertes 2013 - 2019

Saint-Avertin (agglomération de Tours) et Ambarès-et-Lagrave (agglomération de Bordeaux)

**302 km double voie à écartement UIC Standard
électrifiée en 25 kV alternatif**

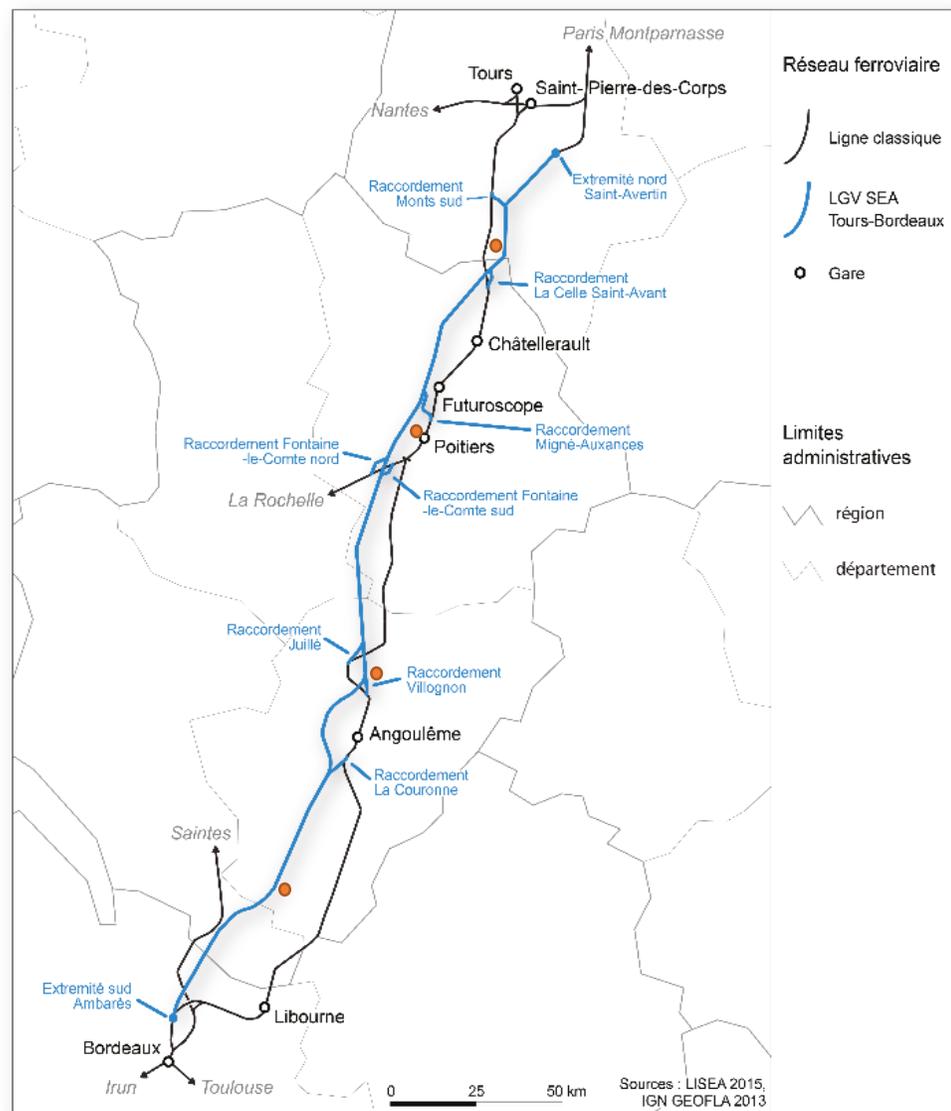
**Sans nouvelles gares. 8 raccordements, soit 38
km de voies complémentaires pour desservir**

- Futuroscope,
- Châtelleraut,
- Poitiers,
- La Rochelle,
- Angoulême
- et Libourne.

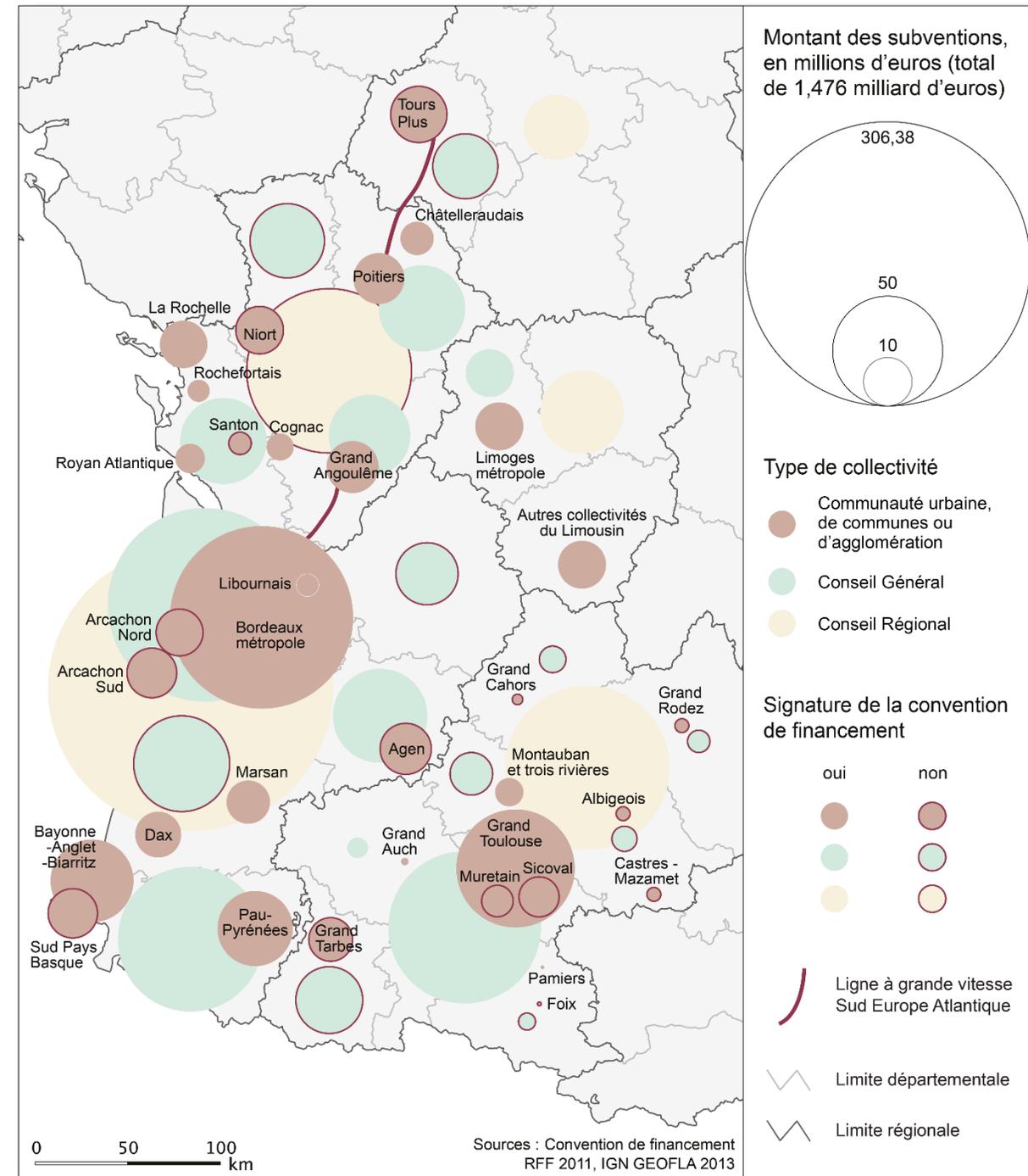
Vitesse commerciale 320 km/h

4 Bases de maintenance

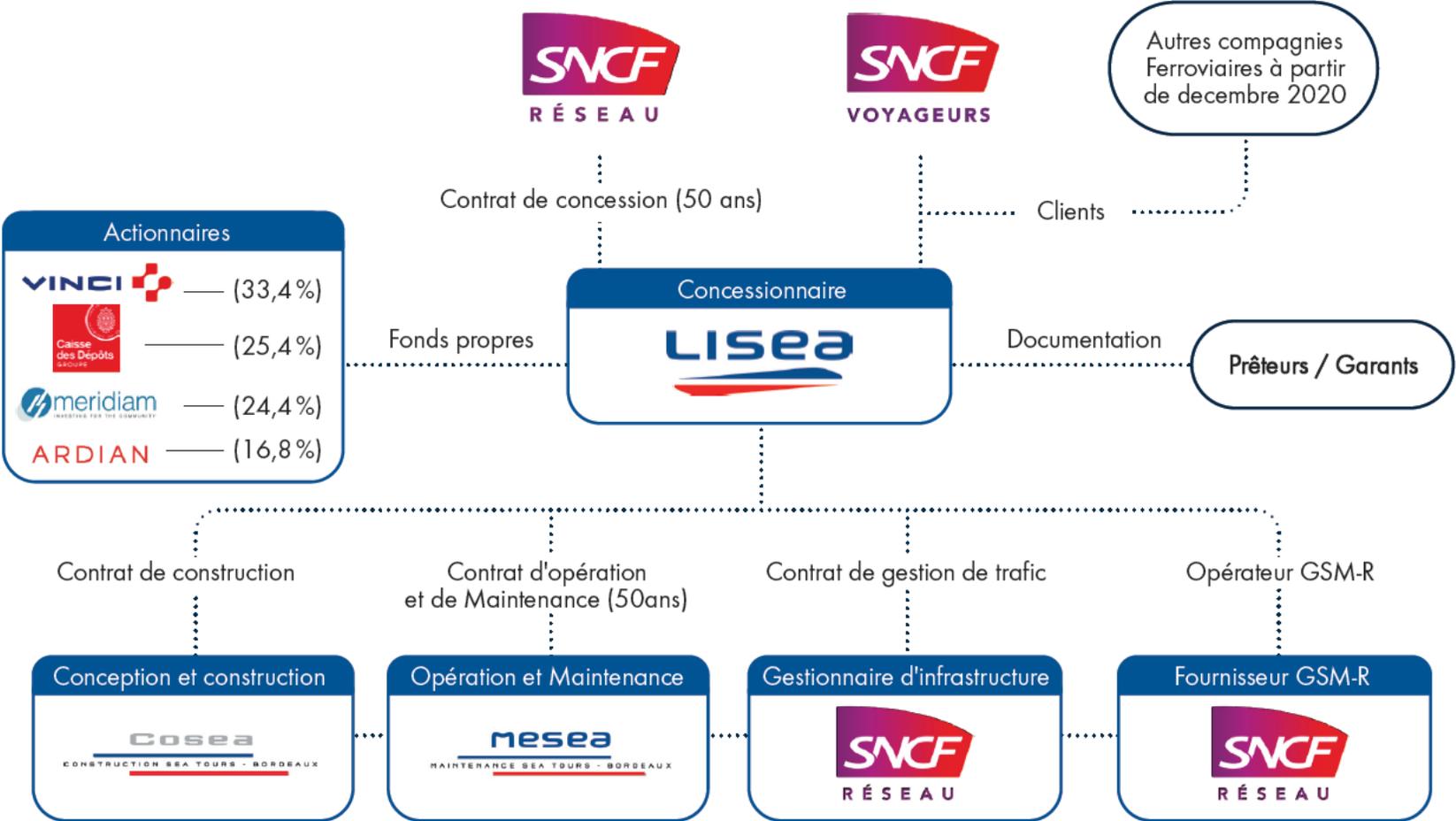
- Clérac,
- Villognon,
- Poitiers,
- Nouâtre.



Financement du projet



Concessionnaire LISEA





3 776

hectares de mesures compensatoires

Afin de compenser les impacts résiduels du projet sur les zones humides et les espèces protégées, LISEA doit mettre en place des mesures compensatoires (engagement jusqu'en 2061)

LISEA a également réalisé 1 350 ha de boisements compensateurs (actions de reforestation, 20 ans d'engagement)





842

ouvrages permettant aux animaux de traverser la LGV



Objectifs du projet SEA

- *Favoriser le rééquilibrage modal en faveur du fer*
- *Améliorer le service ferroviaire et la complémentarité avec les TER*
- *Etre une liaison d'intérêt européen, national et régional*
- *Favoriser le développement économique et social*
- *Etre un projet répondant aux objectifs du développement durable*



Observatoire socio-économique
de la LGV SEA

Principes d'évaluation socio-économique

- **Evaluation ex ante**

- *Contexte de rareté des ressources publiques => Outils d'aide à la décision (analyses coûts-avantages)*
- *Une obligation légale (l'article 17 de la loi n ° 2012-1558 du 31 décembre 2012) pour les projets dont le financement public est supérieur à 20 millions d'euros.*

- **Evaluation ex post**

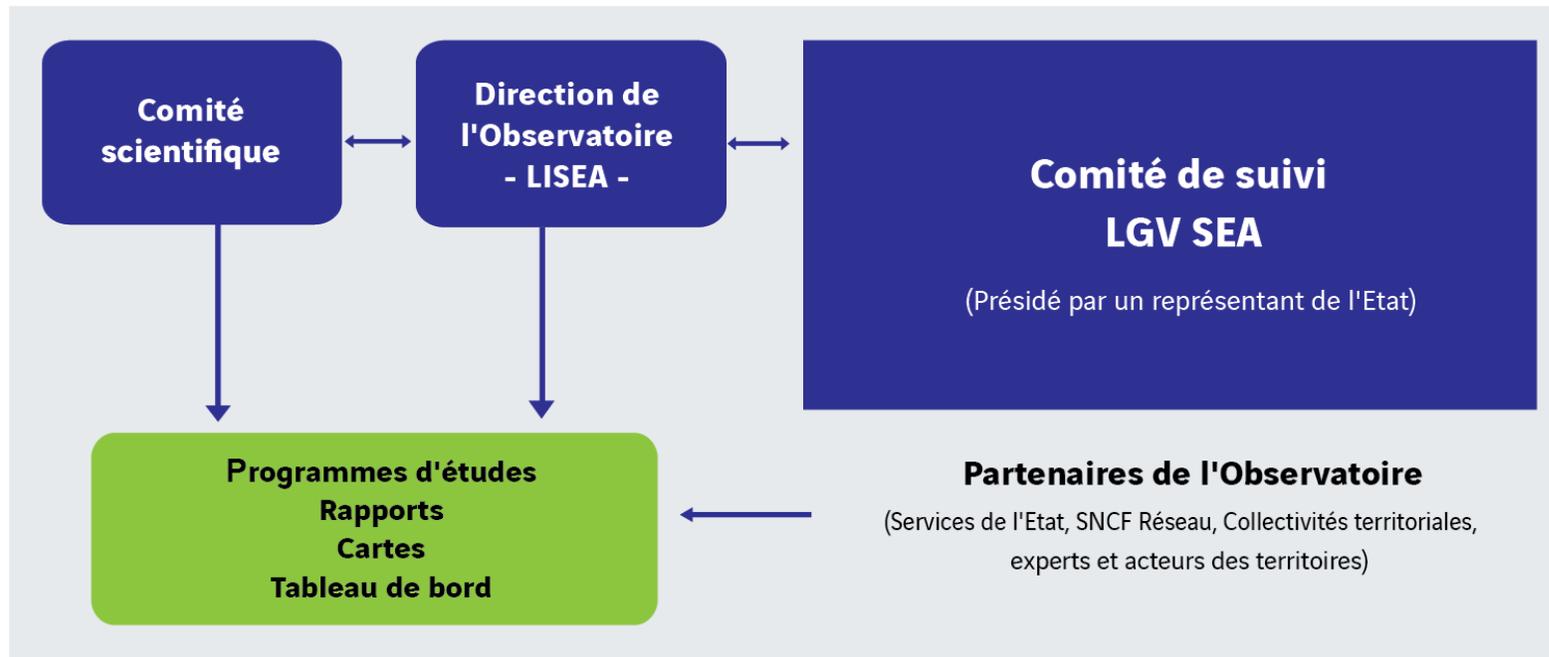
- *Une évaluation ex post au plus tard cinq ans après la date de mise en service des infrastructures est obligatoire pour les projets dont le coût dépasse 83 millions d'euros.*

Evaluation socio-économique ex post

- **Obligation légale : la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982**
 - *La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation sur les Transports Intérieurs, dite "LOTI" ;*
 - *La circulaire d'application du 30 juin 1983 et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 promulgué en vue de l'application de l'article 14 de la LOTI*
 - *circulaire du 15 décembre 1992 (Circulaire dite Bianco)*
 - *L'instruction-cadre du 25 mars 2004 du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, et sa mise à jour du 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport.*
- **Obligation contractuelle : l'annexe 1-4 du contrat de concession**

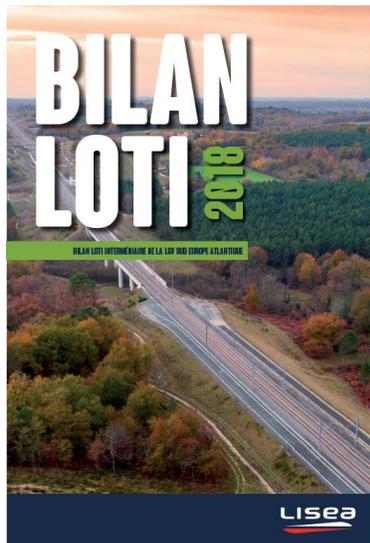
L'Organisation de l'Observatoire

- *Création en 2012, durée de vie de 10 ans après la mise en service de la LGV SEA*
- *Obligation Inscrite dans le contrat de concession*
- *service dédié au sein de LISEA*
- *accompagné par un comité scientifique qui donne des conseils sur les travaux d'études de l'Observatoire,*
- *piloté par un comité de suivi qui valide le programme de travail.*



Les missions

- *Organiser la collecte des données*
- *Etudier les enjeux et opportunités liés à l'arrivée de la LGV*
- *Révéler les effets constatés et les conséquences, directs et indirects, sur les acteurs des territoires*
- *Retours d'expériences pour les futurs projets d'infrastructure*
- *Les bilans LOTI*



Bilan LOTI intermédiaire publié en janvier 2019



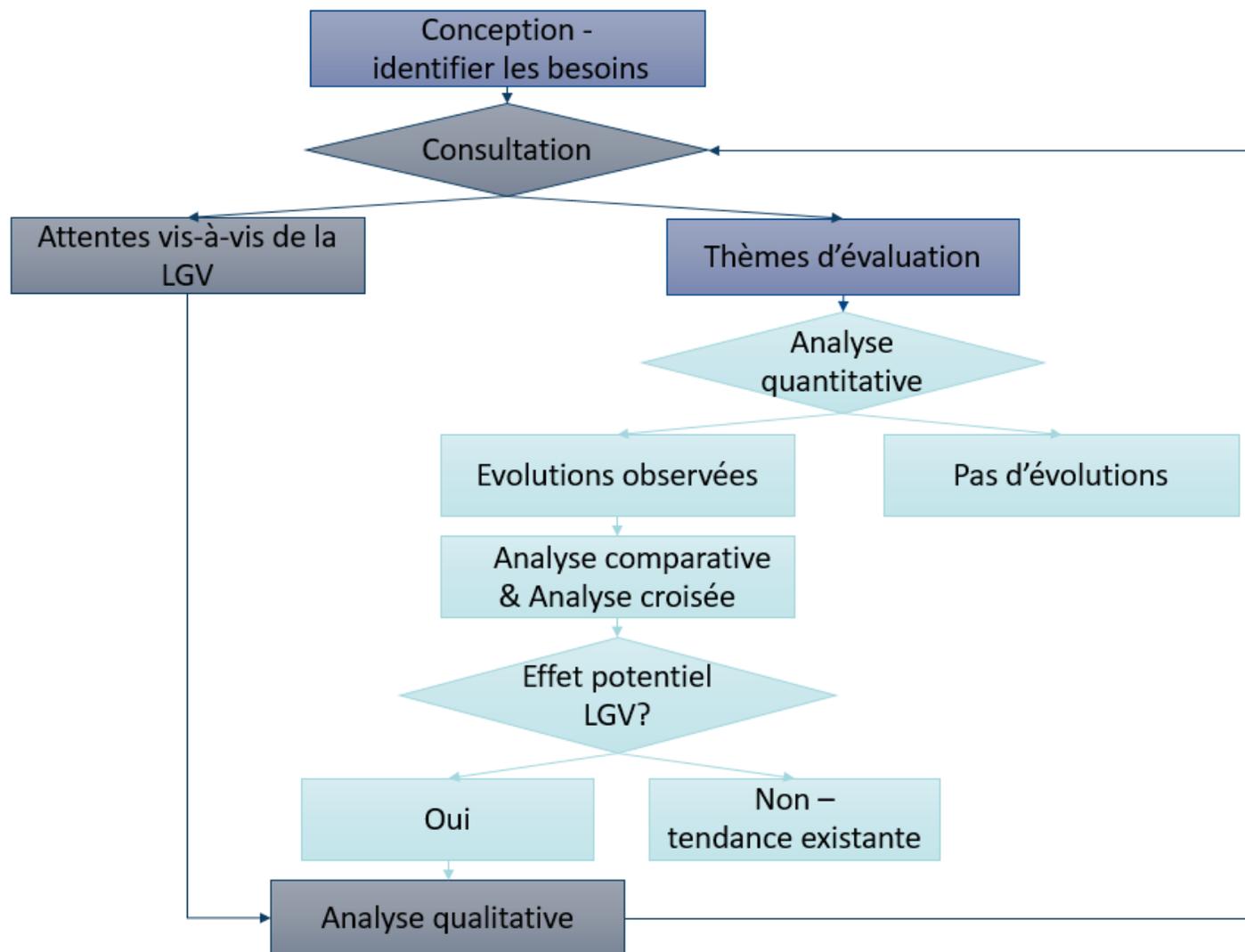
Les rencontres de l'Observatoire socio-économique organisées au 1^{er} trimestre 2019



La méthodologie

6 AXES D'ETUDES

- Effets chantiers de la LGV
- Offre de transport et mobilité
- Effets « Gares LGV »
- Stratégies des acteurs et organisation
- Dynamique métropolitaine et territoriale
- Tourisme et LGV

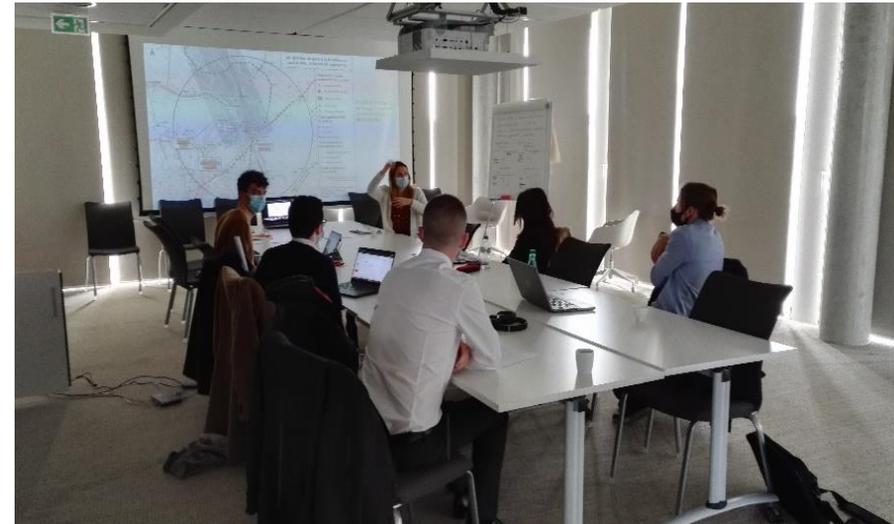


La méthodologie

- *Projets d'études en interne*
- *Piloter les projets de prestation*
- *Privilégier les travaux universitaires*
- *Co-construire des contrats de recherches (LAET, RIATE, LVMT...)*
- *Financer des thèses et des stages*



Séance de travail Master Urbanisme de l'Université Paris 1



Atelier de travail Master TRANSMOB, Université de Toulouse



Merci pour votre attention