



Débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PARIS/ORLEANS/ CLERMONT-FERRAND/ LYON

Avis

Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée

L'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée a souhaité exprimer son avis sur le projet de ligne nouvelle Paris/Orléans/Clermont Ferrand/Lyon et notamment sur son impact sur l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône, dans le cadre du débat qui s'achèvera le 31 janvier 2012, organisé par la Commission Nationale du Débat Public,

L'association souhaite attirer l'attention sur la nécessité d'apprécier le projet POCL au regard d'un ensemble de données intégrant le projet de la LGV Rhin-Rhône.

En effet la LGV Rhin-Rhône est un projet en cours de réalisation, inscrit dans les priorités de l'actuel programme européen d'infrastructures RTE-T, au travers du Projet Prioritaire 24 reliant Anvers à Gènes. Cette LGV Rhin-Rhône est également identifiée à ce stade dans les projets d'infrastructures européennes pour la période après 2014, car elle permet de constituer le réseau prioritaire ferroviaire européen en reliant notamment la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, la France, l'Italie et l'Espagne.

Par ailleurs, une motion du Sommet de Barcelone signée en 2009 par plusieurs régions européennes souligne, l'intérêt porté à cet axe ferroviaire européen et la volonté partagée d'une mise en œuvre dans des délais rapides

La 1^{ère} tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été mise en service le 11 décembre 2011. Celle-ci constitue la première étape de la réalisation de cette ligne nouvelle. Le protocole d'accord pour la mise au point du plan de financement pour l'achèvement de la branche Est, a été signé le 18 janvier 2012. Cette branche Est s'inscrit dans le projet global à trois branches Est, Sud et Ouest qui constitue la LGV Rhin-Rhône et qui fait partie des projets prioritaires à réaliser avant 2020.

Pour mémoire, les objectifs fixés à la LGV Rhin-Rhône sont :

- d'une part de relier plusieurs Etats Européens sur un axe Nord-Sud passant par l'Est de la France, ainsi que de connecter différentes régions entre elles sans passer par Paris,
- et d'autre part de relier Paris aux régions françaises de Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Rhône Alpes, ainsi qu'à la Suisse alémanique sur un axe Est Ouest.

La LGV Rhin-Rhône crée ainsi un nœud ferroviaire au croisement de l'axe Nord-Sud et de l'axe Est-Ouest.

La LGV Rhin-Rhône est un projet dont la réalisation a été prévue par étapes, à travers la réalisation de tronçons fonctionnels apportant chacun des améliorations significatives. Ces tronçons fonctionnels ont été conçus, afin que les coûts budgétaires correspondant soient supportables par chacun des partenaires. Ces différents tronçons représentent des tranches d'environ 3 milliards d'euros.

La mise en service de la 1^{ère} tranche de la branche Est a permis, par exemple de créer une liaison Paris Belfort Montbéliard (aire urbaine de 300 000 habitants) en 2H 16 ou encore la mise en place d'une liaison directe Francfort Marseille desservant Strasbourg et Lyon. La 2^{ème} tranche de la branche Est apportera des gains supplémentaires de l'ordre de 20 mn entre Strasbourg et Lyon. L'objectif à terme étant de relier Strasbourg à Lyon en 2H 00 avec la réalisation de la branche Sud.

Le POCL est un projet engagé depuis l'année 2008, qui a pour double objectif de desservir les territoires du centre de la France, et de constituer une alternative à la liaison Paris Lyon actuellement en voie de saturation par la LN 1.

Concernant la desserte des territoires, le POCL a pour ambition de connecter à Paris et à Lyon, les capitales régionales d'Orléans et de Clermont Ferrand, ainsi qu'un ensemble de villes moyennes représentant des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants. L'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée souhaite attirer l'attention sur la difficulté de desservir ce type de villes moyennes, au regard de l'expérience de la négociation du schéma de dessertes de la 1^{ère} tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

La liaison Paris Lyon quant à elle ne pourra être opérationnelle qu'avec la réalisation de la totalité du projet du POCL évalué entre 12, 2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios et variantes et dans un calendrier de réalisation situé au-delà de l'année 2025. Compte tenu des enjeux existants sur la ligne Paris Lyon LN 1, il serait souhaitable de rechercher des solutions, pouvant être mises en œuvre le plus rapidement possible en cas de problème important nécessitant un report de trafic sur d'autres lignes.

Le projet de LGV Rhin-Rhône dans ses différentes branches constitue une réponse qu'il convient d'ores et déjà d'étudier plus en détail et qui pourrait être opérationnelle pour des coûts beaucoup moins élevés que ceux du POCL.

En effet, la combinaison Branche Ouest + Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône a également pour fonction, comme le POCL, de relier Paris à Lyon. Cette fonctionnalité a été précisément envisagée lors du débat public de la Branche Sud qui a eu lieu en 2000 et a été clairement mentionnée dans les cahiers des charges des études préliminaires pour les branches Sud en 2003 et Ouest en 2010.

Le projet de POCL est un projet d'envergure nationale, alors que la LGV Rhin-Rhône possède également une dimension supra nationale pour laquelle des financements européens ont été obtenus pour la 1^{ère} tranche et sont attendus pour les réalisations suivantes.

Des études ont été réalisées par RFF en 2009, pour étudier un projet combinant ligne nouvelle et utilisation du projet de LGV Rhin-Rhône pour dédoubler la ligne Paris Lyon. Cette hypothèse a été abandonnée en janvier 2010, par le comité de pilotage POCL car elle ne répondait pas aux objectifs d'améliorer le temps de liaison entre Paris et Lyon et aux objectifs du POCL.

Cependant, le comité de pilotage de la LGV Rhin-Rhône n'a pas été consulté suite à ces études, il n'en a également pas été informé. Le dernier comité de pilotage de juillet 2011 n'ayant pas permis de traiter cette question, une comparaison des avantages et inconvénients des deux projets POCL et Rhin-Rhône n'a pas été étudiée globalement et reste donc à réaliser.

Il ne serait en effet pas compréhensible de réaffecter des objectifs fixés au cahier des charges de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône au projet du POCL, sans avoir réalisé une véritable comparaison entre les apports de ces deux projets pour la desserte Paris Lyon.

Le projet de LGV Rhin-Rhône branche Sud, outre son intérêt européen, a déjà fait l'objet d'un débat public en 2000, des études préliminaires ont été réalisées et sont en attente d'un avis du ministre, ainsi que d'études complémentaires.

Concernant la branche Ouest, celle-ci fait l'objet d'un Programme d'Intérêt Général et des acquisitions foncières dans la traversée de l'agglomération de Dijon ont déjà été réalisées. Les études préliminaires de la Branche Ouest complète ont été lancées en 2010.

Des montants importants ont donc déjà été investis sur ce projet d'envergure européenne depuis de nombreuses années. Dans cette période de rigueur budgétaire, les investissements déjà réalisés doivent être confortés notamment au travers des apports de trafic envisagés avec le dédoublement Paris Lyon pour la LGV Rhin-Rhône.

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée et ses membres souhaitent rappeler :

- qu'ils œuvrent depuis les années 1990 pour la réalisation de la LGV Rhin-Rhône dans ses trois branches Est Ouest et Sud,
- que la LGV Rhin-Rhône est également inscrite dans la loi Grenelle I au titre des projets prioritaires à réaliser avant 2020.
- Que cette infrastructure est inscrite dans les projets européens prioritaires du RTE T.

Le lancement de nouveaux projets de LGV doit s'inscrire dans une double vision nationale et européenne. La connexion des territoires français à Paris ne peut devenir le critère prioritaire pour engager de nouveaux projets et abandonner les projets en cours de réalisation.

A Belfort le 31 janvier 2012

La Présidente de l'association
Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée
Marie-Quite Dufay



