

La Présidente

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

*Avis
du Conseil Régional de Franche-Comté*

Dans le cadre du débat, organisé par la Commission Nationale du Débat Public, sur le Projet de nouvelle ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont Ferrand/Lyon, la Région Franche-Comté a jugé nécessaire d'émettre un avis.

La Région Franche-Comté souhaite, en effet, exprimer la nécessité d'apprécier le projet POCL, au regard notamment de son impact sur la LGV Rhin-Rhône.

La LGV Rhin-Rhône est en cours de réalisation. Cette infrastructure est inscrite dans les priorités de l'actuel programme européen 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 européens pour la période post 2014, destinés à constituer le réseau prioritaire ferroviaire européen. Par ailleurs, la Région Franche-Comté a signé la motion du Sommet de Barcelone en 2009, aux côtés de plusieurs régions européennes, pour souligner l'intérêt de cet axe ferroviaire européen et la volonté partagée de sa mise en œuvre dans des délais rapides

La 1ère tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, 140 Km de ligne nouvelle entre l'est de Dijon et le sud est de Belfort, a été mise en service le 11 décembre 2011. Cette première étape, du projet global à trois branches, se poursuit actuellement avec la signature du protocole d'accord pour la mise au point du plan de financement destiné à l'achèvement de la branche Est, le 18 janvier 2012.

Pour mémoire, les objectifs fixés à la LGV Rhin-Rhône, projet prioritaire à réaliser avant 2020 au titre du SNIT, sont les suivants :

- relier sur un axe Nord-Sud, plusieurs Etats Européens, ainsi que connecter différentes régions entre elles sans passer par Paris, cette liaison permet notamment aux régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté d'être mieux reliées à l'aéroport international de Bale Mulhouse, ainsi qu'à celui de Zurich,*
- relier sur un axe Est-Ouest, Paris aux régions françaises de Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Rhône Alpes, ainsi qu'à la Suisse alémanique.*
- Relier les différents territoires de la métropole Rhin-Rhône, ensemble urbain de 2 millions d'habitants constitué par un ensemble d'aires urbaines présentant actuellement une quasi-continuité.*

Un véritable nœud ferroviaire est ainsi créé à proximité de Dijon, avec la LGV Rhin-Rhône au croisement de l'axe Nord-Sud et de l'axe Est-Ouest et de ses trois branches : Est, Ouest et Sud.

Par ailleurs, la LGV Rhin-Rhône est un projet dont la réalisation a été prévue dès l'origine par étapes, avec la réalisation de tronçons fonctionnels prévus pour apporter chacun des améliorations significatives. Les coûts budgétaires correspondants à ces tronçons fonctionnels ont été conçus de manière relativement compatible avec le niveau de contribution attendu des collectivités.

Les gains apportés par les différentes étapes du projet sont perceptibles depuis la mise en service de la 1ère tranche de la branche Est et permettent d'ores et déjà de relier les deux pôles principaux francs-comtois à Paris, mais également à Strasbourg et à Francfort avec un Paris Belfort Montbéliard en 2H16 ou encore un Besançon Strasbourg en 1H50.

La 2ème tranche de la branche Est apportera des gains supplémentaires de l'ordre de 28 mn entre Strasbourg et Lyon avec un temps de parcours de 2H 50 entre ces deux métropoles. L'objectif à terme étant de relier Strasbourg à Lyon en 2H 10 avec la réalisation de la branche Sud, ce qui permettra de conforter ces métropoles françaises et de mieux les connecter à l'Europe. Ce TGV représente un enjeu majeur de développement pour ces territoires français périphériques et frontaliers, notamment pour permettre de maintenir le secteur industriel.

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.

A ce titre, la Région Franche-Comté tient à souligner les difficultés qu'elle a rencontrés, pour la mise en service la 1ère tranche de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, au sujet de la desserte des villes francs-comtoises inscrites cependant dans des aires urbaines de dimensions de l'ordre de 300 000 habitants.

La liaison Paris Lyon prévue par le POCL ne pourra être opérationnelle qu'avec la réalisation de la totalité du projet 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 et Suisse ont été obtenus pour la 1ère 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.

Toutefois, une recherche de solution complémentaire au projet en cours de la LGV Rhin-Rhône n'a pas été effectuée, pour envisager un raccordement de la branche Ouest jusqu'à au sud de Paris. En effet, le scénario étudié par RFF a pris en compte uniquement la branche Ouest du Rhin-Rhône se raccordant sur la LN1 à hauteur de Pasilly.

Cependant, le comité de pilotage de la LGV Rhin-Rhône dont la Région Franche-Comté est membre 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.

Une étude complémentaire pourrait être envisagée pour accéder jusqu'à Paris intra-muros depuis la LGV Rhin-Rhône. Ce scénario permettrait alors une véritable comparaison entre le POCL et la LGV Rhin-Rhône pour la desserte Paris Lyon

Il ne serait en effet pas compréhensible pour les collectivités francs comtoises, et notamment pour la Région Franche-Comté, qui ont apporté une contribution financière importante, 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.

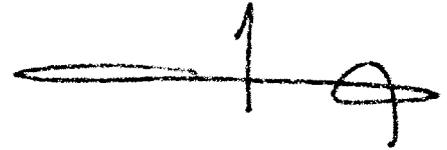
La Région Franche-Comté rappelle :

- *que la LGV Rhin-Rhône est 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,*
- *que la LGV Rhin-Rhône en cours de réalisation, constitue une alternative au dédoublement de la ligne Paris-Lyon et que des éléments complémentaires doivent être apportés pour permettre une réelle comparaison entre la LGV Rhin-Rhône et le POCL, avec l'étude d'un scénario de la branche ouest prolongé jusqu'à Paris intra-muros.*

La Région Franche-Comté estime, en effet, que le lancement de nouveaux projets de LGV doit s'inscrire dans une double vision nationale et européenne, ainsi que dans le respect des investissements engagés pour des projets en cours de réalisation comme celui de la LGV Rhin-Rhône.

A Besançon le 31 Janvier 2012

Madame Marie-Guite DUFAY

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke and a loop.

Présidente du Conseil régional de Franche-Comté