



Conseil économique et social régional

**Branche Sud LGV Rhin - Rhône**  
**Etudes préliminaires**

24 Novembre 2009



# **Branche Sud LGV Rhin - Rhône**

## **Etudes préliminaires**

**Rapporteur**

M. Jean-Marc BAILLY

Président de la commission n° 4 « TERRITOIRES »

**Avis n° 2009-27**

24 Novembre 2009



## Le CESR en quelques mots...

Le CESR concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

Il s'agit d'une assemblée consultative qui émet des **avis** (saisines) et **contributions** (autosaisines). Elle est représentative de la vie économique et sociale de la région.

**Expression de la société civile** dans toute sa diversité, les propositions du CESR éclairent les choix des décideurs régionaux.

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESR Rhône-Alpes,  
inscrivez-vous à la [lettre@rhonealpes.fr](mailto:lettre@rhonealpes.fr)  
OU  
retrouvez les informations sur  
le site Internet de la Région Rhône-Alpes : [www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr)

Cet avis a été adopté à l'unanimité  
par le Conseil économique et social régional Rhône-Alpes  
lors de son Assemblée plénière du 24 novembre 2009

# Sommaire

	Pages
<b>1. Pour donner les meilleures chances au mode ferroviaire sur l'axe Rhin Moselle / Rhône, valoriser performance et aménagement du territoire</b>	<b>5</b>
1.1. La performance et la compétitivité du système ferroviaire doivent être optimisées à court, moyen et long terme sur l'axe Nord Sud	5
1.2. La valorisation économique du projet de LGV Rhin Rhône et son articulation avec la vie dans les territoires de Rhône-Alpes et du Sud Est passent par une qualité optimisée des dessertes	6
<b>2. Le CESR prend acte de la présentation d'un projet globalement comparable à celui du dossier d'information d'octobre 2008</b>	<b>6</b>
<b>3. C'est à l'aune des principes de performance et de développement local et régional que le CESR se prononce sur le dossier d'études préliminaires de la branche Sud LGV Rhin Rhône</b>	<b>7</b>
<b>Déclarations des groupes</b>	



Le CESR est invité à répondre à la consultation réglementaire sur les études préliminaires de la branche sud de la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône. Cette étape intervient avant la définition par le Ministre d'un fuseau de ligne nouvelle d'un kilomètre de large puis l'instruction du dossier d'études d'avant-projet sommaire.

L'assemblée socioprofessionnelle a déjà eu l'occasion de s'exprimer successivement sur ce projet branche Sud :

- en 2000, lors du débat public,
- en décembre 2008, à travers une note d'observations sur le dossier d'information du maître d'ouvrage RFF en date d'octobre 2008.

Depuis fin 2008, les différents fuseaux de ligne nouvelle ont fait l'objet d'une concertation continue et une étude complémentaire a été conduite pour rechercher des variantes locales de passage en Bresse entre le nord de Bourg et la région de Lons le Saunier (variantes H1 et H2).

## **1. Pour donner les meilleures chances au mode ferroviaire sur l'axe Rhin Moselle / Rhône, valoriser performance et aménagement du territoire**

### **1.1. La performance et la compétitivité du système ferroviaire doivent être optimisées à court, moyen et long terme sur l'axe Nord Sud**

- Pour les TER

Il importe de maximiser l'offre de services et de dégager le plus possible de sillons disponibles sur le réseau existant (ligne de la Dombes ; ligne classique Lyon - Ambérieu - Bourg - Strasbourg ; ligne PLM Lyon - Macon - Dijon). Il en va des capacités de développement des services dont les Régions ont la responsabilité pour faire face à la demande de relations quotidiennes dans un espace à forte croissance périurbaine.

- Pour le fret

Toute reconquête des parts de marché du fret ferroviaire suppose une massification des flux. Il s'agit d'assurer, sur l'axe européen au Nord de Lyon, une capacité à terme de l'ordre de 150 sillons fret (capacités de circulation) par sens et par jour et des délais de livraison garantis au client.

Une démarche commerciale de qualité (Magistrale Ecofret Nord Sud) est annoncée et la fiabilité du réseau doit pouvoir se concrétiser. Ceci demeure illusoire sur des lignes traversant l'agglomération lyonnaise saturée.

Il est donc impératif de privilégier pour le fret une ligne débouchant hors centre de Lyon, sur le contournement ferroviaire de l'agglomération ; ce dernier étant décidé et à construire en toute première priorité, avec une interconnexion sur la future liaison transalpine.

- Pour les TGV, les TERGV et le fret express, une ligne nouvelle est indispensable

Il est indispensable de réaliser dans le Sud Est français un maillon stratégique des échanges en Europe de l'Ouest. Les atouts de la position du sillon Rhône-Saône risqueraient d'être hypothéqués par un manque d'ambition, au moment où l'axe gravitaire de l'Europe se déplace vers l'Est. La performance est nécessaire à la fois en termes de temps de parcours et de capacité d'écoulement des flux non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour des liaisons à grande vitesse de messagerie ou de fret léger à forte valeur ajoutée, dans le cadre du projet Eurocarex entre les aéroports européens.

C'est au nom de cette performance que le CESR a recommandé, dès 2000, un parcours :

- évitant la LGV Sud Est en voie de saturation,
- le plus long possible en voie nouvelle, par l'Est de Bourg.

L'enjeu du fret express constitue un argument supplémentaire en faveur d'une telle option ; ceci d'autant plus que des investissements sont désormais prévus à LYON SAINT EXUPERY pour accueillir les trains EURO CAREX.

## **1.2. La valorisation économique du projet de LGV Rhin Rhône et son articulation avec la vie dans les territoires de Rhône-Alpes et du Sud Est passent par une qualité optimisée des dessertes**

C'est du choix et de la fréquence des arrêts, des possibilités de correspondances ferroviaires, de la valorisation de l'intermodalité dans les gares, de la qualité du maillage du réseau, que dépendront à la fois l'amortissement économique des investissements, par le volume de clientèle attirée, et l'acceptabilité d'une infrastructure nouvelle par le maximum de riverains - usagers.

L'enjeu du système ferroviaire est à bien des égards l'enjeu des gares, centres d'échanges et de plus en plus centres de vie. L'enjeu du projet est aussi celui de Rhône-Alpes, et tout particulièrement de l'Ain et de la Haute-Savoie reliée d'ici fin 2010 par la ligne du Haut-Bugey.

**Performance et aménagement du territoire conditionneront à la fois la faisabilité économique et l'acceptabilité environnementale du projet.**

## **2. Le CESR prend acte de la présentation d'un projet globalement comparable à celui du dossier d'information d'octobre 2008**

Il est proposé dans le dossier d'études préliminaires des solutions pour chaque fonctionnalité TER, fret et grande vitesse :

- Privilégier l'utilisation des lignes Lyon Ambérieu et Lyon - Macon - Chalon - Dijon (ligne PLM) par les services TER

Il est prévu dès 2011, à la mise en service de la première section (140 km) de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, de faire circuler sur la ligne PLM des TGV à une vitesse qui pourrait être portée à long terme à 220 km/h. RFF attire cependant l'attention sur le risque de réduction de capacité qui pourrait pénaliser une montée en charge des TER.

- Reporter le développement du fret sur la ligne de la Bresse Dijon - Seurre - Louhans - St Amour - Bourg - Ambérieu, avec un contournement de Bourg, en ligne nouvelle, au Sud de Viriat

Ce contournement de Bourg est estimé à 1 milliard d'euros et serait prolongé par le contournement de l'agglomération lyonnaise. Il est à noter que la demande du CESR d'un raccordement le plus direct avec la gare de la Part Dieu à hauteur de la Boisse est retenue.



- Aménager une ligne nouvelle pour la branche Sud de la liaison à grande vitesse comportant deux sections :

. au Sud de Viriat

. Cette section comporterait des caractéristiques d'emblée mixtes fret et voyageurs ; le parti d'aménagement d'une ligne nouvelle par le fret étant d'ores et déjà soit décidé (CFAL au Sud d'Ambérieu), soit envisagé (contournement de Bourg). Elle collerait globalement à l'autoroute pour limiter les emprises dans un espace périurbain très contraint par le bâti.

Sur une infrastructure recevant du trafic mixte, en raison des problèmes de dévers, les rayons de courbure de la ligne doivent être supérieurs à ceux admissibles pour des TGV. Or, il faut tenir compte de la sinuosité relative de l'autoroute. Selon RFF (p. 42), il est donc difficile de dégager des rayons de courbure supérieurs à 2 400 m et de dépasser ainsi une vitesse de 220 km/h.

. au Nord de Viriat

. Le dossier d'études préliminaires renvoie, dans ce cas, aux études d'APS le choix de la mixité fret / voyageurs (p. 42). Mais le principe de jumelage quasi intégral avec l'autoroute pour favoriser une meilleure insertion environnementale constitue un facteur particulièrement limitant pour la vitesse maximale des trains : 300 km/h dans une hypothèse de ligne purement voyageurs ou 270 km/h sur une ligne mixte. Ceci exclut donc a priori toute optimisation, même à long terme, de l'utilisation de matériels d'ores et déjà existants en vitesse commerciale de 350 m/h.

Au total, le projet de ligne nouvelle, du fait de la sinuosité engendrée par les préoccupations d'insertion environnementale, permet un temps de parcours entre Lyon et Strasbourg de 2 h 18 pour le train le plus direct, comme annoncé en octobre 2008.

S'agissant des variantes H1 et H2 de ligne nouvelle, qui ont fait l'objet d'études complémentaires en 2009 au Nord de Viriat et qui limitent l'effet de coupure, le CESR note qu'elles ne modifient pas le temps de parcours, qu'elles rencontrent un relatif consensus local, mais qu'elles imposent des surcoûts de démantèlement de la ligne existante estimé à 400 M€, ce qui réduit le taux de rentabilité du projet.

### **3. C'est à l'aune des principes de performance et de développement local et régional que le CESR se prononce sur le dossier d'études préliminaires de la branche Sud LGV Rhin Rhône**

#### **Le CESR estime que le projet présenté répond seulement en partie aux objectifs attendus de performance européenne et de développement régional**

Pour les voyageurs, la ligne PLM pourrait permettre à terme des relations Lyon - Strasbourg en 2 h 38 dans le meilleur temps de parcours, réduisant ainsi ce dernier de 2 heures, une fois achevées les deux tranches de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, le raccordement à hauteur de Macon avec la LGV Sud Est Paris - Lyon (gain de 8 min) et la mise à 220km/h de la ligne DIJON-MACON (gain de 6 min).

Ce temps de parcours de 2 h 38 est assez proche de celui obtenu par la ligne nouvelle proposée dans le dossier d'études préliminaires. Le meilleur temps proposé est en effet estimé à 2 h 18, soit un différentiel de 20 minutes seulement par rapport à la solution PLM et rend cette dernière très concurrentielle si on ne retenait que le facteur vitesse.

Cette faible performance ne permet d'ailleurs pas de respecter le cahier des charges fixé par l'Etat à hauteur de 2 h 10 maximum pour ce temps de parcours.

**Le CESR relève cependant combien les flux de TER devraient progressivement saturer cette ligne PLM, si comme ceci est très souhaitable, la qualité de service s'accroît, et si des solutions sont apportées au plus vite aux problèmes cruciaux d'accès et de stationnement des trains dans les gares de Lyon (Part Dieu et Perrache).**

Une concurrence pour les sillons sur la ligne PLM avec les relations nationales et internationales par des rames TGV à vitesse limitée serait alors peu soutenable, sauf à pénaliser à la fois les relations régionales TER, et les capacités de l'axe Rhône - Saône de s'inscrire dans l'Europe de la Grande vitesse pour les échanges de voyageurs comme de messagerie express. La réalisation d'une ligne nouvelle à plus grande vitesse s'impose donc, avec une distance temps qui devrait néanmoins faire l'objet d'un réel saut qualitatif.

C'est la raison pour laquelle le CESR avait demandé en décembre 2008 l'étude et la comparaison avec les hypothèses déjà avancées par RFF, de nouvelles hypothèses de lignes nouvelles tangentant Bourg :

- **limitant la mixité fret / voyageurs au strict nécessaire,**
- **observant le profil le plus rectiligne et rapide possible, soulignant d'ailleurs qu'un tel profil peut être parfois compatible avec une bonne intégration dans l'environnement.**

Le CESR relève une ambiguïté sur la mixité : alors qu'il est annoncé désormais pour la section au Nord de Bourg une mise en débat de cette problématique dans le cadre des études d'APS, la conclusion des études préliminaires laisse apparaître un choix d'option mixte.

Il déplore en outre que les seules options de tracé étudiées par l'Est de Bourg excluent des hypothèses de sections avec vitesse commerciale approchant 350 km/h, ne donnant ainsi pas suite à la demande du CESR.

La ligne nouvelle sinueuse actuellement projetée et admettant des trains ralentis, évaluée à plus de 3 milliards d'euros, risque de voir affaiblis son bassin européen de chalandise et ainsi ses recettes commerciales, par concurrence notamment des liaisons aériennes.

Le dossier d'études préliminaires estime d'ailleurs les taux de rentabilité interne à un niveau assez faible, de l'ordre de 2 à 3 % selon les hypothèses. Le CESR craint que ceci pénalise fortement ou compromette définitivement les capacités de financement du projet de branche Sud, malgré son inscription dans la loi Grenelle 1.

Ceci risque d'être grave, en pénalisant à la fois :

- les capacités de développement international de Rhône-Alpes.
- les potentialités de dessertes régionales ; la fréquence actuelle des trains s'arrêtant à BOURG pouvant notamment être compromise, et avec elle les correspondances pour GENEVE, la Haute-Savoie, Oyonnax, le bassin bellegardien et le Pays de Gex.

**• Afin de donner les meilleures chances au projet, le CESR souhaite qu'un certain nombre de zones d'ombre soient éclairées avant le choix ministériel d'un fuseau**

La question de l'infrastructure pour le fret

Le CESR renouvelle sa demande déjà exprimée en décembre 2008 qu'une étude très précise analyse les perspectives d'un développement du fret à haute capacité sur le réseau existant.

Un certain nombre de progrès techniques sont possibles et doivent être développés pour réduire les nuisances phoniques des trains de fret en agglomération. Il importe que soit examinée la possibilité de l'utilisation de la ligne du Revermont par certains trains de fret, dès lors qu'ils n'exigeraient pas une vitesse très élevée. Une modernisation de la ligne Lyon - Ambérieu doit également être menée pour accroître sa capacité (ex équipement en blocs automatiques pour circuler à contresens sur les deux voies).

Il souhaite par ailleurs qu'on évalue les avantages et inconvénients potentiels de la mixité fret classique d'une part, et voyageurs / fret express d'autre part. Il estime que la mixité peut être une solution temporaire de dépannage pour raison d'incidents ou de maintenance. Mais il convient d'être très attentif à ce que la mixité ne pénalise pas la montée en charge des trafics à grande vitesse (voyageurs et fret express) à prioriser en toute hypothèse sur ligne nouvelle. Elle ne doit pas devenir une fausse bonne idée. L'aménagement d'une ligne mixte impose en effet des caractéristiques plus contraintes qu'une voie purement voyageurs (rampe, entraxe, rayons de courbure, charge à l'essieu).

Si la capacité pose réellement problème, il est vrai qu'on peut difficilement construire deux lignes nouvelles, l'une pour le fret et l'autre pour la grande vitesse. La mixité est ainsi indispensable à court terme au Sud d'Ambérieu. Entre Ambérieu et Viriat par contre, la mixité ne pourrait devenir inévitable sur la ligne nouvelle que si, à très long terme, la capacité de circulation des trains de fret à travers BOURG devenait problématique et compliquait trop les arrêts en gare pour les voyageurs. En tout état de cause, comme proposé dans la variante H2 au Nord de Viriat (page 71), il sera essentiel sur une ligne mixte de ne pas aménager les voies en mixité. Il faudra au contraire réserver pour la plateforme et les ouvrages d'art une emprise suffisante en largeur pour admettre 2 voies fret classique et 2 voies grande vitesse. Il importe en outre que ces voies demeurent accessibles jour et nuit compte tenu de la fiabilité attendue d'une liaison de dimension européenne.

### Dessertes et gares

Il note que les schémas de desserte n'apparaissent pas dans le dossier soumis à consultation, avec politiques d'arrêt, fréquences, horaires et correspondances.

Ces études sont essentielles pour apprécier les potentialités de valorisation commerciale de l'infrastructure et des opportunités de développement local. Ceci est particulièrement important pour appréhender dans toute sa dimension économique et sociale l'intérêt du projet, au-delà de la seule rentabilité économique (p. 46) et des effets territoriaux globaux (pp. 47-49).

Il est à noter que les études de desserte pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône aient été engagées très tardivement, alors que le chantier est en cours. S'agissant de la branche Sud, le CESR souhaite que cette réflexion soit menée davantage à l'amont. Ceci est possible même si l'exploitant SNCF sera désormais soumis à la concurrence.

Les schémas de desserte sont de plus indissociables d'une prospective sur la valorisation des gares.

La modernisation de la gare de BOURG est engagée et ne se trouvera pas optimisée, voire pourrait faire l'objet de la suppression de certains arrêts, si le projet de ligne nouvelle ne devait pas être mené à bien rapidement. De plus, le nombre et la fréquence des arrêts dans cette gare doivent être définis et annoncés dès à présent.

Et l'augmentation de la capacité d'accès et d'accueil des trains et des voyageurs à Lyon Part Dieu devient avec le développement du réseau à grande vitesse une première urgence. Plus globalement, la problématique du nœud lyonnais n'est pas seulement régionale voire nationale mais devrait être traitée sans retard au niveau européen.

### L'insertion dans l'environnement et les espaces agricoles

Le CESR estime que les contraintes environnementales ont été largement analysées sur les fuseaux projetés, à travers les études d'impact. Il aurait cependant apprécié la présentation de telles études sur un projet plus rectiligne et conforme à la logique de la grande vitesse. Concernant les emprises agricoles, il demande une étude d'impact. Il propose également pour préserver le potentiel économique agricole que soit créé par les professionnels et les aménageurs, comme dans l'Isère, un GIP gestionnaire d'un fonds sur les emprises foncières sous DUP, alimenté par une contribution additionnelle.

### Les variantes bressanes entre BOURG et CUISEAUX

Le CESR s'interroge sur les raisons « administratives et non pas techniques » indiquées en commission conduisant à éviter le site minier de SOLVAY (stockage de gaz). Il relève le surcoût de 400 M€ de la variante H mieux acceptée par les riverains : notant que cette variante devrait permettre des économies de réfection d'ouvrages tels que des passages à niveau, il souhaite disposer d'une estimation du surcoût net de cette option et ainsi apprécier son bilan global coût/avantages.

**Pour conclure, le CESR estime que, s'agissant d'une infrastructure à durée de vie supérieure au siècle, les arbitrages sur ce projet de branche Sud de la LGV Rhin-Rhône doivent être pris avec une ambition suffisante pour répondre aux enjeux de moyen et de long terme.**

# Déclarations des groupes

## Intervention de M. Jacques LAMBERT, au nom du collège 1

Monsieur le Président,  
Chers collègues,

L'avis de notre CESR sur la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône est pour les entreprises et plus globalement l'économie de notre région, particulièrement important.

Il s'inscrit dans une suite d'avis déjà exprimés par notre Assemblée, notamment en décembre dernier lors de notre bureau à Bourg en Bresse.

Je souligne avec satisfaction que depuis des années, notre vision sur ce dossier ne varie pas :

- La branche Sud pour Rhône-Alpes est une infrastructure qui a valeur d'aménagement du Territoire pour le département de l'Ain.  
Le CESR défend donc l'itinéraire par Bourg en Bresse.  
Nous adhérons pleinement à cette proposition qui valorise ce territoire, tant pour la problématique fret que voyageurs. Par ailleurs, nous sommes cohérents avec nos avis formulés sur le CFAL qui se raccordera en toute logique à l'extrémité sud de la branche Sud.
- La branche Sud, c'est aussi pour Rhône-Alpes et en particulier la région lyonnaise, l'opportunité de relier plus rapidement les grandes métropoles européennes, via le corridor rhénan.

Mais cette branche Sud, n'aura d'attractivité pour la clientèle que si elle est compétitive au regard des modes routier et aérien.

C'est pourquoi, les acteurs économiques estiment que le maître mot de ce projet, c'est la performance.

L'avis du CESR met en évidence que le projet actuel ne va pas dans ce sens.

Si la mixité est indispensable, pour les projets comme la Transalpine Lyon – Turin compte tenu des contraintes liées au franchissement des Alpes, ce n'est pas le cas de la branche Sud, pour deux raisons :

- Il existe à proximité la ligne fret classique dite « ligne de la Bresse », qui, modernisée peut répondre à un très fort accroissement du trafic fret.
- La branche Sud se raccorde à la branche Est qui n'est pas mixte.

Nous avons une position très claire : la mixité nuira à la performance de la branche Sud pour le service voyageurs en diminuant la capacité des sillons et la vitesse de circulation des trains.

L'avis du CESR demande à juste titre que des études supplémentaires soient mises en œuvre pour rechercher des hypothèses de tracé augmentant la performance du projet et ne jouxtant donc plus l'A39.

Nous souscrivons pleinement à ces propositions.

En conclusion, nous approuvons totalement ce projet d'avis qui nous paraît fondamental pour l'avenir de cette infrastructure.

Sans amélioration de sa performance, nous osons dire que ce projet ne verra pas le jour car il ne trouvera pas de financeurs.

Je rappelle qu'il ne gagne dans sa forme actuelle que 20 minutes par rapport à l'itinéraire qui emprunterait l'axe classique, PLM modernisé à 220 km/h.

Par ailleurs, le cahier des charges concernant le temps de parcours entre Lyon et Strasbourg n'est pas totalement respecté.

Chacun affirme que le mode ferroviaire doit retrouver la part qui est la sienne sur les créneaux où sa compétitivité doit s'imposer au regard des autres modes. Et nous y souscrivons.

Encore faut-il donner à ce mode les atouts nécessaires pour être compétitif et concurrencer les autres modes.

Le projet actuel de la branche Sud, avec une vitesse commerciale comprise entre 220 et 270 km/h ne va pas dans ce sens, alors que tous les projets sont à 350 km/h.

Aussi, émettons-nous le vœu que l'État surseoit à la décision du fuseau du kilomètre dans l'attente d'un éclairage nouveau du projet.

Je souligne enfin l'esprit dans lequel se sont déroulés nos travaux à la commission que préside Jean Marc BAILLY.

Les propositions contenues dans cet avis ont fait l'objet d'une grande convergence des conseillers.

Gageons que cet avis très largement partagé soit entendu bien au-delà de notre Assemblée.

Nous voterons bien sûr ce rapport que nous trouvons excellent.

Je vous remercie de votre attention.

### **Intervention de M. Paul-Bernard CATELAN, au nom de la CFDT**

Consultés sur les études préliminaires de la branche Sud de la LGV Rhin/Rhône, la CFDT, comme l'avis, s'interroge sur les motivations qui ont conduit au projet qui nous est soumis. Dès le lancement du projet de LGV, nous avons déjà été surpris par le choix fait dans l'ordre de réalisation des trois branches :

- d'abord la branche Est,
- puis la branche Ouest,
- et enfin la branche Sud.

Ce choix laissait bien apparaître que les élus francs-comtois étaient plus préoccupés par l'amélioration de leurs relations avec la capitale française que par la création de liaisons à grande vitesse avec l'Ouest méditerranéen. Les études commandées à RFF pour la branche Sud, semblent confirmer ces orientations ; on demande à cette branche d'accepter, sur certaines parties de son parcours, un trafic mixte : grande vitesse et fret lourd.

La CFDT, comme l'avis, regrette ce choix qui pénalise fortement l'option « grande vitesse », ne permet pas d'atteindre les objectifs de temps de parcours fixés (2 h 10 pour le trajet Strasbourg-Lyon) et limite fortement les perspectives d'avenir de la future ligne (vers le 350 km/h) pour les relations rapides entre le Bade-Wurtemberg et l'Ouest méditerranéen.

Nous pensons, comme beaucoup, que les infrastructures existantes (ligne du pied du Jura, ligne de la Bresse) sont capables d'absorber, pendant de nombreuses années malheureusement, les évolutions du trafic « fret lourd ». Par contre, le besoin d'une vraie ligne à grande vitesse pour le trafic voyageurs et le trafic « fret-express » se fait cruellement sentir. Cette ligne n'a d'intérêt que si elle permet des relations très rapides entre le sud-est de l'Allemagne et la Catalogne. Or le choix fait sur certaines parties du parcours, de suivre le tracé d'autoroutes existantes, a conduit à traverser des zones plutôt tourmentées, et les rampes et les courbes à réaliser ne sont pas forcément compatibles avec le trafic ferroviaire à grande vitesse d'où les propositions modestes de vitesse imposées sur ces parties du parcours.

De plus, l'arrivée de cette ligne nouvelle sur la région lyonnaise se heurte au problème du nœud ferroviaire lyonnais, dont l'amélioration est en cours de débat, et qui ne permet pas dans la situation actuelle d'absorber une augmentation sensible du trafic. Nous espérons, comme l'avis le souligne, que les choix qui seront faits pour cette ligne nouvelle, répondront à des perspectives d'avenir prometteuses qui démontrent son grand intérêt.

L'avis proposé par le rapporteur reprenant les options que nous proposons, la CFDT le votera.

### **Intervention de M. Jacques BALAIN, au nom de la CFTC**

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les conseillers,

Cette consultation réglementaire sur les études préliminaires de la branche sud de la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône est soumise au CESR pour avis.

Pour donner les meilleures chances au mode ferroviaire sur l'axe Rhin / Moselle / Rhône, en se projetant sur le long terme, l'analyse portée par celui-ci est réaliste : elle en fait ressortir tous les points positifs et négatifs, en prenant en compte la performance et l'aménagement du territoire qui conditionnent à la fois la faisabilité économique et l'acceptabilité environnementale.

A partir de ces constats, la CFTC se repose la question du maillon stratégique des échanges Europe du Nord - Europe du Sud avec un sillon Rhône-Saône hypothéqué par son manque de performances, au vu des enjeux européens qu'il représente. Comme l'a si bien dit le président Jean Marc BAILLY, le projet a été tué par la recherche d'un consensus à tout prix.

Ne venons-nous pas de rater notre entrée dans l'Europe du transport ferroviaire ?

La CFTC votera l'avis.

### **Intervention de M. Jean-Raymond MURCIA, au nom de la CGT**

Cher collègue,

Nous devons émettre un avis sur les études préliminaires de la ligne TGV Rhin Rhône sur la branche Sud.

Cette étude préliminaire est réalisée en vue de définir un fuseau, sur la base d'un cahier des charges ciblant une réduction du temps de parcours de l'ordre de 3/4 d'heure, afin de limiter la distance temps entre Lyon et Strasbourg à moins de 2 h 10.

Je vous rappelle que cette ligne LGV Rhin-Rhône dans sa totalité est un projet de ligne à grande vitesse, nord-sud et est-ouest, qui devrait permettre de réaliser sur le territoire français une liaison régionale, nationale et européenne complémentaires :

- Nord-Sud entre l'Allemagne, le Nord de la Suisse, l'Est de la France, les vallées de la Saône et du Rhône et l'arc méditerranéen, du Nord-Est de l'Espagne à Nice.
- Est-Ouest entre Londres, Bruxelles, Lille, l'Île-de-France et la Bourgogne, la Franche-Comté, le Sud Alsace, à la Suisse.

Ce projet bénéficiera à toutes les régions françaises inscrites sur l'axe Rhin Rhône Méditerranée, de l'Alsace au Languedoc-Roussillon sans oublier Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-D'azur et Midi-Pyrénées, la Lorraine, et la région Ile-de-France.

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement par le report modal de la route sur le rail, le TGV Rhin-Rhône offrira une capacité nouvelle pour le fret permettant ainsi de créer un réseau de ligne à grande vitesse de TGV Fret.

La création d'un TGV Fret devrait permettre l'amélioration des transports de marchandises.

Le choix du tracé de la LGV Rhin-Rhône qui devra se raccorder à la ligne LGV Lyon Turin au sud d'Ambérieu permettant le contournement ferroviaire de la région lyonnaise améliorera le maillage du réseau ferroviaire de cette agglomération.

La mixité fret / voyageurs de la ligne est fondamentale pour répondre aux besoins futurs du trafic marchandise pour aller vers un rééquilibrage des modes de transports entre la route et le rail engendré par le Grenelle de l'Environnement. Cela n'occulterait pas les gains de temps de parcours offerts par la grande vitesse voyageurs.

Contrairement aux détracteurs de la mixité, en améliorant la géométrie de l'infrastructure de la branche sud, on peut permettre de tenir la vitesse de 350 km sur la totalité du parcours. Tout est question de financement.

Cette double fonctionnalité permettra ainsi d'améliorer la rentabilité de la branche sud.

De plus la question de la mixité fret / voyageurs devrait permettre un aménagement du territoire favorisant la complémentarité des modes de transport.

La libération de capacités sur la ligne PLM est essentielle, à la fois pour répondre aux besoins de développement des TER entre Rhône-Alpes et la Bourgogne.

De plus, le choix de longer l'autoroute dans la plupart des territoires traversés permettant l'intégration du projet dans des espaces souvent périurbains nous semble judicieux dans le cadre des problématiques à la construction de lignes nouvelles.

Le projet de cette ligne pose aussi la question de son financement.

Les gouvernements concernés par les impacts de cette liaison (français - allemands) doivent compléter la part de financement de l'U.E. dans le cadre de leur rôle d'aménagement du territoire.

En aucun cas, les régions et collectivités concernées n'ont à participer au financement de l'infrastructure.

Pour notre délégation, si nous sommes favorables à la création de ligne nouvelle, il nous paraît essentiel que nous devons avoir l'accord des populations des territoires concernés, ce qui incombe que nous devons réaliser les aménagements nécessaires pour tenir compte du cadre de vie des habitants à proximité du projet.

Pour finir, l'avis qui nous est proposé contient un fil conducteur qui invite la délégation C.G.T. à voter l'avis.

### **Intervention de M. Gabriel CHAUVIN, au nom de FO**

Monsieur le Président, Mesdames Messieurs, Chers Collègues,

Le 22 Janvier 2002 lors de notre Assemblée qui adopta notre contribution au débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire de Lyon, le groupe FO indiquait : « *Nous sommes là au cœur de la réflexion sur les transports et les infrastructures. Lors du débat sur les schémas collectifs de transport, notre Assemblée avait insisté sur l'approche « globale » nécessaire. Où en est-on de celle-ci dans les projets qui nous sont soumis ? ...Quelle valeur donner à une procédure de débat public qui débat opération par opération – nous allons dire morceau par morceau – et qui malgré l'apparence de la démocratie donne l'impression que tout est déjà ficelé ?* »

Aujourd'hui cette position est confortée par la réalité. Pour le groupe Force Ouvrière la consultation d'aujourd'hui doit être inscrite dans une approche globale du maillage du futur réseau français et européen des déplacements ferroviaires à grande vitesse.

En effet notre Assemblée est consultée pour émettre un avis sur les études préliminaires sur la branche sud de la LGV Rhin-Rhône. Il est à souhaiter que la vitesse prévue pour cette liaison à grande vitesse soit inversement proportionnelle à la lenteur avec laquelle le processus décisionnel avance. 9 années après le débat public, nous donnons un avis sur les études préliminaires, il y a là matière à réflexion sur la qualité même des procédures.

A la lecture du dossier de consultation de RFF, nous pouvons avoir un certain nombre d'interrogations sur le projet :

- Tout d'abord un manque d'ambition où l'on souhaite faire plaisir à tout le monde, et où l'on ressent dans le projet un manque de directive et de mesure de l'enjeu d'une telle infrastructure. L'application de la formule « pas chez moi mais plutôt chez le voisin » engendre un tracé qui ne reflète pas la hauteur d'un projet pour les siècles à venir.
- Quand on sait la vitesse du nouveau TGV comment va-t-il pouvoir aller à son allure ? La même interrogation sur le Fret Express vu le nombre de courbes quand on sait que les devers de celles-ci ne sont pas les mêmes entre les deux usages. Un tel sillon condamne à réduire les performances attendues, vu le coût d'un tel projet.
- La question de l'arrivée de cette ligne dans le nœud lyonnais et de la gare de la Part Dieu est loin d'être réglée.

Force ouvrière suggère que ce projet soit repensé à l'aune de notre époque dans une approche globale indispensable et des progrès techniques réalisés. Il est essentiel que toutes les questions, interrogations soient rapidement levées et que tous les acteurs prennent leurs responsabilités afin que le projet réponde aux besoins et aux exigences économiques.

Malgré toutes nos inquiétudes sur le projet, nous voulons croire que l'avancement du projet permettra de mettre fin à ces interrogations.

Le groupe Force Ouvrière émettra un avis favorable pour le projet d'avis.

### **Intervention de Mme Michèle DACLIN, au nom du GERC 3/4**

Les observations du CESR sur les études préliminaires de la branche sud LGV Rhin-Rhône témoignent de la complexité d'un tel aménagement.

Le GERC3-4 n'entrera pas dans les détails techniques qui sont contenus dans le dossier de présentation de RFF.

Le GERC 3-4 demande, comme le souligne l'avis :

- Que le tracé retenu permette à des trains à très grande vitesse (320km/h) de relier rapidement le nord de l'Europe à Rhône-Alpes, à l'Italie et à l'Espagne.
- Cet investissement est important pour l'avenir de la région qui serait à 2 heures de grandes villes comme Francfort, Stuttgart.

Selon l'association « TGV Rhin-Rhône Méditerranée » à une vitesse de 270 km/h, cette ligne TGV irait à l'encontre du développement des lignes françaises à grande vitesse : les études prospectives de RFF montrent qu'à 270km/h 800.000 voyageurs l'emprunteraient contre 2,1 Ms à 320km/h.

Le GERC 3-4 appuie d'autant plus cette hypothèse qu'un vrai TGV concurrençant l'avion et la voiture en temps aurait un bien meilleur bilan carbone et contribuerait ainsi pleinement au développement durable, même si le coût d'investissement serait beaucoup plus élevé.


- Le tracé devrait desservir les territoires de Rhône-Alpes, la région de Bourg-en-Bresse et la Franche-Comté. C'est une nécessité pour le développement à moyen et long terme de ces territoires. Par ailleurs, l'axe Saône, Dijon, Macon, Lyon est déjà surchargé.
- La nouvelle ligne devra prendre en compte la bonne desserte des gares, des villes, les liaisons avec les réseaux économiques et les échanges voyageurs.
- La mixité avec le transport des marchandises ne sera possible sur certains secteurs que si elle n'affecte pas le trafic voyageurs.
- La ligne devra tenir compte de son insertion dans l'environnement, des contraintes écologiques et de la préservation au mieux des espaces agricoles.
- Une large concertation devra être organisée avec les populations concernées.

Le GERC 3-4 pense que cette ligne TGV, en raison de son importance au niveau régional, national et européen doit être menée à son terme pour l'aménagement et le développement des territoires. Son coût élevé est un investissement à très long terme, comme l'ont été les lignes de chemin de fer, comme le sont les lignes TGV actuelles.

Le GERC 3-4 rejoint pleinement les préconisations de l'avis qui vient d'être présenté. Il votera l'avis et remercie ses rédacteurs.








Consulté sur les études préliminaires de la branche Sud de la LGV Rhin - Rhône, le CESR rappelle que performance et aménagement du territoire conditionnent l'avenir du projet. En l'état, ce dernier satisfait peu ces critères, en raison de la sinuosité de la ligne et du principe de mixité fret/voyageurs. Pour éviter de voir différée la réalisation d'un maillon international et régional majeur pour Rhône-Alpes, plusieurs zones d'ombre doivent être éclairées avant toute décision ministérielle.

**LIAISON A GRANDE VITESSE • FERROVIAIRE RHIN RHONE**



Conseil économique et social  
régional Rhône-Alpes  
78 route de Paris - BP 19  
69751 Charbonnières-les-Bains cedex  
Téléphone : 04 72 59 49 73  
Télécopte : 04 72 59 51 98

[www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr)

**Rhône-Alpes**  
Région  
Conseil économique et social régional