



« La branche ouest du TGV Rhin-Rhône
et la traversée de l'agglomération dijonnaise »

COMMUNICATION

présentée par

André FOURCADE, Président de la Commission n° 3
« *Infrastructures de transport, Environnement, Energies* »

Chargée d'études CESR

Annick WAMBST

SEANCE PLENIERE DU 16 NOVEMBRE 2005

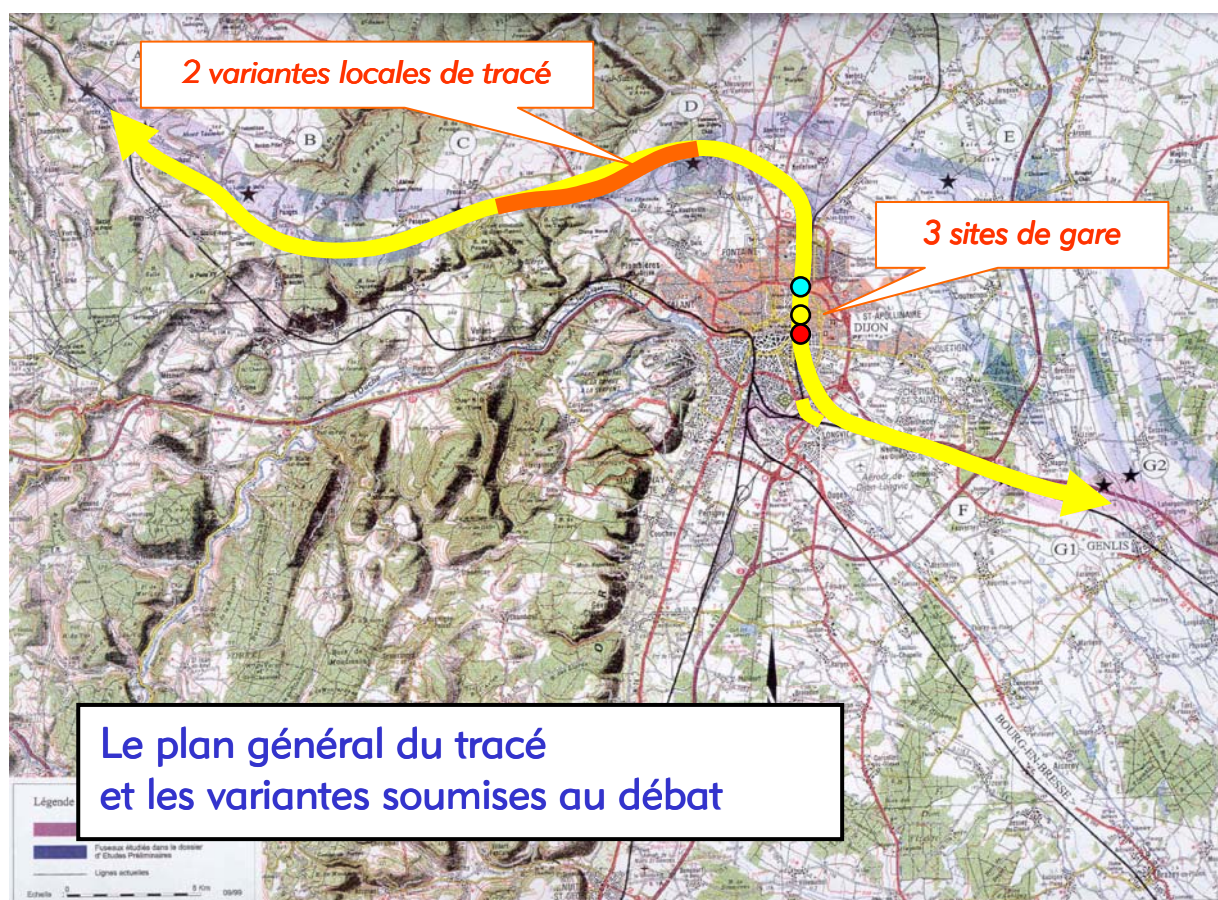
Par un courrier du 13 juin 2005, le Préfet de la Région Bourgogne a saisi le Président du Conseil économique et social d'une demande d'avis portant sur la proposition élaborée par les services de l'Etat concernant la branche Ouest de la LGV Rhin Rhône dans sa traversée de l'agglomération dijonnaise.

1. Les objectifs de cette consultation

Les études préliminaires de ce court tronçon réalisées en 1999 ont été suivies en mai 2000 par une consultation des acteurs concernés (parmi lesquels le Comité régional des transports). La décision ministérielle du 29 avril 2002 a approuvé ces études et a retenu le fuseau Dijon Centre avec traversée de l'agglomération. Le projet, désormais au stade d'avant projet sommaire (APS), nécessite une protection foncière spécifique car il traverse une zone urbanisée.

L'objectif final de cette consultation est le classement par le Préfet du projet en Projet d'intérêt général (PIG) pour fin 2005. Cette procédure prévue par le Code de l'urbanisme permettra de retranscrire ensuite les emprises dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) des collectivités concernées.

Le CESR a bien noté que cette consultation concerne exclusivement la procédure de sauvegarde foncière des emprises et non pas les procédures préalables à la mise en chantier pour lesquelles aucune décision ministérielle n'a été prise.



Source RFF

2. Les trois composantes du projet TGV Rhin Rhône

La ligne à grande vitesse Rhin Rhône a été conçue comme une "étoile à trois branches" qui doit être pensée comme un ensemble.

- **La branche Est** reliant l'agglomération de Mulhouse à celle de Dijon sur 190 km. La première phase entre Petit Croix (90) et Villers-les-Pots (21) doit voir le début des travaux en 2006 pour une mise en service en 2011. Le raccordement de Perrigny entre la ligne venant de Dole et celle en direction de Lyon via Mâcon en fait partie.
- **La branche Sud** entre les deux autres branches Est et Ouest du projet et l'agglomération Lyonnaise. Elle pourrait être mixte Voyageur/Fret. Cette branche fait l'objet d'une convention d'études préliminaires signée en octobre 2004.
- **La branche Ouest** relie la branche Est de la LGV et la LGV Paris Sud Est en traversant l'agglomération dijonnaise entre Genlis et Turcey.

C'est cette liaison de 45 km qui fait l'objet de la présente consultation du CESR.



Source RFF

3. Un itinéraire alternatif à la ligne grande vitesse Paris Lyon

A long terme, le projet de branche Ouest dans son intégralité jusqu'à Paris constitue un maillon essentiel du TGV Rhin Rhône, car il conditionne la réalisation d'un itinéraire alternatif à grande vitesse à la LGV Paris Lyon déjà saturée entre Pasilly (89) et Paris, assurant ainsi la performance de l'intégralité de la branche Ouest.

Il importe d'anticiper ce projet élargi et ses caractéristiques, quelles que soient les prévisions plus ou moins aléatoires à long terme (20 à 25 ans). Ce tronçon doit permettre d'ancrer Dijon dans le réseau ferroviaire à grande vitesse, de contribuer à dégager des capacités nouvelles sur les voies ferrées existantes, de renforcer l'attractivité du pôle régional et plus largement celle du département et de la Bourgogne.

Par rapport au projet présenté, il économiserait un raccordement purement fonctionnel et d'un coût exorbitant en travaux de génie civil à Turcey, tout en préservant une desserte de qualité à Montbard. D'ailleurs, la décision ministérielle d'avril 2002 (point 2) n'écarte pas cette hypothèse « dès lors que la protection foncière aura été réalisée sur le fuseau Dijon Centre ».

4. Remarques sur le tracé

- **Parcours PANGES-ASNIERES**

Le CESR propose que soit retenu le tracé optimisant les protections acoustiques nécessaires avec les impacts fonciers les plus réduits, tant sur les coupures nouvelles dans le paysage, que sur la consommation d'espaces agricoles et naturels. Ce choix doit être pris en concertation avec les collectivités locales concernées (Pasques, Prenoix, Hauteville, Ahuy et Asnières) notamment pour les contraintes liées à la proximité du bâti, les risques de drainage des eaux souterraines dans l'environnement karstique caractéristique du plateau, avec les coûts économiques les plus pertinents.

- **Parcours traversée dijonnaise et site de la gare nouvelle**

Cette traversée en partie souterraine de la ville intègre la réalisation d'un tunnel à 2 voies et d'une gare nouvelle interconnectée TGV-TER. L'étude « une ville, deux gares, quels projets de développement urbain » diligentée par le Grand Dijon sur le site de la future gare sera rendue en mars 2006.

Le CESR considère qu'il est dommage de ne pas attendre les résultats de l'étude et le choix du site de la gare avant d'arrêter le PIG.

5. Problématique des gares

La gare actuelle, proche du centre ville, dispose d'atouts : elle répond aux besoins des liaisons en direction de Paris, elle offre de bonnes correspondances avec les TER et la desserte par les transports urbains s'est améliorée ces dernières années.

Mais elle impose un rebroussement pour les relations avec Nancy, Metz et avec le Sud. Les capacités de stationnement restent limitées pour les véhicules particuliers.

La nouvelle gare devra assurer les interconnexions TGV-TER-TIR. Elle devra représenter un enjeu pour l'image et l'attractivité de l'agglomération dijonnaise avec des répercussions attendues sur les échanges, les implantations d'entreprises, l'emploi.

Trois sites potentiels de gare nouvelle sont identifiés sur les voies actuelles : Porte-Neuve, Mauris et Saint-Exupéry.

Le CESR ne se prononce pas pour l'un ou l'autre de ces emplacements, les disponibilités en terrain et les conditions techniques d'exploitation semblant devoir conditionner le choix du site (alimentation électrique, remisage des rames, travaux de génie civil, proximité de l'hyper centre, coûts financiers et environnementaux).

Il réaffirme cependant un certain nombre de critères à prendre en compte. Quel que soit le site définitif choisi, le CESR rappelle que cette gare nouvelle devra à la fois :

- contribuer à ouvrir des potentialités pour le développement de l'agglomération,
- répondre aux nécessités telles que l'accessibilité aux piétons, aux deux-roues et aux voitures,
- être desservie par les transports urbains (PDU) notamment le transport collectif en site propre (TCSP) actuellement en cours d'études et le réseau d'autocars départementaux (avec repositionnement de l'actuelle gare routière).

Il faut noter que la SNCF émet un certain nombre de réserves sur l'exploitation de 2 gares importantes - Dijon-ville et gare nouvelle- dans un périmètre géographique relativement limité et contraint.

Le CESR recommande la solution la plus pragmatique pour une fonctionnalité optimum. La réflexion pourra s'enrichir des expériences sur les situations de référence comme Lille, Lyon, Valence TGV ou Rennes.

6. Capacités projetées et saturation du nœud ferroviaire dijonnais

Le rapport de présentation indique que « L'enjeu majeur de la traversée de Dijon est l'articulation de la desserte à grande distance avec la diffusion plus locale ». Cette prise en compte des intérêts locaux doit devenir une réalité.

Plusieurs éléments amènent à redouter un risque de saturation du nœud ferroviaire dijonnais et une réduction de la capacité du tronçon sur la portion à 2 voies située entre le Sud de la gare nouvelle et les bifurcations de Longvic :

- l'interconnexion TGV-TER dans la gare nouvelle qui induira une augmentation sensible des circulations,
- la diamétralisation des dessertes TER, avec report des départs et des arrivées, actuellement à Dijon ville vers la nouvelle gare ou au-delà,
- certaines relations TGV empruntant en partie le réseau classique,
- l'écoulement du trafic sur la magistrale Eco fret,
- les points de cisaillement (aiguillages).

Des solutions permettant de résoudre rapidement cette question et de dégager de nouvelles capacités doivent être trouvées. (Cette orientation est d'ailleurs fixée au point 4 de la décision ministérielle du 29 avril 2002).

Aussi est-il impératif que l'établissement public RFF détermine si le réseau existant, après amélioration, peut absorber ce trafic ou si un nouvel itinéraire de contournement de l'agglomération par les trains fret est justifié.

Or il apparaît qu'il envisage de reporter cette étude sur les capacités à la phase études préliminaires de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône.

Le CESR le regrette.

Phasage du projet branche Ouest

Le dossier consulté pour avis est compatible avec la réalisation d'un éventuel prolongement ultérieur vers Paris.

Le futur raccordement de la Chapelle à Longvic entre la ligne venant de Dole et celle vers Is-sur-Tille peut permettre un phasage de la réalisation de l'infrastructure tunnel pour en étaler le coût, à condition que ce phasage ne remette pas en cause l'ensemble du projet.

Réserves du CESR

La rentabilité socio économique du projet telle que présentée par RFF reste à étudier. Le CESR considère que pour ce court tronçon de la branche Ouest, au vu des faibles améliorations attendues sur le temps de parcours, le coût financier d'un tel projet risque d'obérer pour longtemps les budgets de plus en plus contraints des collectivités territoriales. Celles-ci, et en particulier la Région, sont appelées à faire face de plus en plus à des engagements de grands travaux d'infrastructures autrefois financées par l'Etat. Il est à noter que la commande ministérielle (point 2) recommande de ne pas limiter le projet à la seule traversée dijonnaise.

Les contraintes d'insertion dans un secteur très urbanisé avec les impacts non négligeables sur la population appellent à réfléchir à d'autres alternatives.

Si les choix politiques en faveur du développement durable passent par la priorité au rail, les projets d'infrastructures doivent se réaliser dans un souci d'aménagement du territoire bien équilibré. Ne serait-il pas plus pertinent d'utiliser les financements absorbés par ce projet dans l'amélioration des relations TER et TIR et pour le développement du fret ferroviaire ?

Pour conclure,

Après prise en compte des remarques précédentes, le CESR souhaite que ce projet participe au développement économique et local de la région et :

- réponde à la demande de capacité du nœud dijonnais,
- s'inscrive dans une démarche globale de dégagement de capacités sur l'ensemble du réseau ferroviaire pour répondre aux problèmes des transports voyageurs et fret,
- mène cette amélioration de l'infrastructure de pair avec celle de la qualité de l'exploitation, fret et voyageurs, en vue d'élargir le domaine de pertinence du mode ferroviaire,
- prenne bien en compte les contraintes d'environnement et les servitudes,
- prévoie une bonne accessibilité à la gare nouvelle ainsi qu'une intermodalité exemplaire entre tous les transports collectifs.

Il conviendrait que le projet branche Sud soit accéléré dans le cadre du projet global de modernisation des infrastructures. Les études préliminaires de cette branche sont en cours ; elles détermineront l'aptitude du réseau actuel à absorber les nouvelles circulations dans l'optique de temps de parcours amélioré.

**Intervention de Renaud ABORD de CHATILLON
au titre d'Aprovalbois, CRP et Union syndicale régionale des organismes de la forêt
privé en Bourgogne**

J'aurais souhaité pour les non dijonnais de notre assemblée des cartes plus précises et notamment pour ce qui concerne la traversée de la ville de Dijon. Une loupe sur la ville de Dijon s'imposait dans le texte qui nous a été transmis préalablement.

En effet, quel est l'enjeu ? Créer une nouvelle traversée ferroviaire de la ville avec une part en souterrain.

Ce n'est pas rien, et cela conditionne l'avenir ferroviaire de Dijon pour les prochains 200 ans.

Pour cela, j'aurais souhaité que l'on insiste beaucoup plus sur les problèmes d'environnement posés : Lille, la sortie du TGV ouest à partir de la gare Montparnasse sont en souterrain. Dijon le vaut bien, en intégralité, surtout si l'investissement est fait dans 20 ans.

Donc insister sur les problèmes d'environnement et de développement durable posés.

Quant à utiliser les sommes pour le développement des TER, TIR et du fret, l'expérience du fret bois montre que l'on risquerait une « mauvaise desserte » TGV notamment en matière d'environnement, alors même que les financements ne seraient pas reportés sur des activités en déclin comme le fret bois.

Intervention de Thierry GROSJEAN au titre des associations de l'environnement

Je souhaite vous faire part de mon opposition concernant le tracé de la LGV Rhin-Rhône dans sa traversée de la Saône. Le choix de ce tracé fait peser de **lourdes menaces sur les champs de captage** alimentant 60 % de la population du département de la Côte d'Or :

- risque de pollutions pendant toute la durée des travaux
- risque de pollution lié à l'entretien de ligne (dés herbants, réparation des ouvrages d'art...).
- en phase d'exploitation, il n'est prévu que du trafic voyageur, qui peut assurer qu'il ne passera jamais de fret sur cette zone sensible ?
- quel effet de surcharge aura ce pont-talus sur les couches géologiques retenant l'eau ? Doit-on envisager un tassement des sols qui modifierait les capacités de captage voire même la qualité de l'eau ?

Il nous apparaît par contre urgent de mettre en place officiellement un périmètre de protection (PPRI) autour des champs de captage.

Ce tracé du TGV va aussi accroître **le risque d'inondation** des riverains. Après la construction du viaduc et la mise en place de remblais, le niveau de la crue serait amplifié de 3 cm. En réalité, la marge d'erreur des calculs et les exemples existants (autoroute A 36) montrent que ce risque pourrait être beaucoup plus important pour les riverains et qu'il faut tenir compte des effets cumulés de tous les aménagements dans la vallée de la Saône.

Je suis favorable au développement du transport par rail mais il faut bien se rendre à l'évidence que ce projet de **LGV Rhin-Rhône branche EST** tant par l'explosion des coûts qu'il cherche à imposer aux collectivités que par la dégradation de l'environnement (impact irréversible sur la vallée de l'Ognon) au regard du service rendu (pas de passage ni à Besançon ni à Dole) ne va pas dans le sens de l'intérêt général.

La difficulté, voire l'impossibilité du bouclage financier (participation aléatoire de l'Etat et de l'Europe), conduira à geler ou obérer d'autres projets ferroviaires régionaux ou interrégionaux (TER) dont l'intérêt public est par contre avéré. En outre, cela poussera le comité de pilotage de RFF à rechercher des pistes d'économies possibles dans les impacts environnementaux (le dépôt des 20 millions de tonnes de matériaux non valorisables ; la prolifération anarchique des carrières...).

Je préfère que les pouvoirs publics, les collectivités s'orientent résolument vers un véritable service public à destination des usagers, par un maillage ferroviaire interrégional qui ne privilégie pas uniquement la vitesse pour le transport des voyageurs et se soucie enfin du problème urgent du fret. Je pense qu'il serait plus cohérent et moins onéreux de donner la priorité à l'amélioration de l'existant (comme le démontre un audit récent).

Je m'interroge enfin sur la signification et la portée d'une enquête publique qui se tient alors que le tracé est arrêté : attend-t-on des citoyens qu'ils tranchent sur la couleur des rames parce qu'il n'est pas possible de contester le bien-fondé du projet lui-même ? Est-il sérieux de soutenir un tel projet qui ira à l'encontre de la directive cadre européenne sur l'eau ? Faut-il également rappeler la CONVENTION D'AARHUS, qui préconise que « ...*la participation du public commence au début de la procédure, c'est à dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles, et que le public peut exercer une réelle influence* »

Pour toutes ces raisons, je vous demande de bien vouloir prendre en considération les arguments développés ci-dessus et donner un avis défavorable lors de la présentation de vos conclusions au terme cette enquête publique.

Intervention d'Alain JAILLARD au titre de la CGT

La CGT partage l'ensemble des réserves de la commission 3 sur ce dossier et plus particulièrement, celle concernant "la pertinence de l'utilisation des financements absorbés par ce projet". En effet dans un contexte d'augmentation du prix des produits pétroliers, de dégradation de l'environnement, la priorité doit-elle être sur ce type de projet qui, en tout état de cause et pour un coût élevé, n'apportera que peu d'amélioration à l'usager ?

Sans vouloir opposer les sujets, il nous semble que l'audit sur les infrastructures ferroviaires mérite d'être pris en compte dans le cadre de la réflexion engagée dans ce projet. Commandé par la SNCF et RFF, l'audit a enfin été publié :

- Sans surprise, il souligne le manque de moyens financiers depuis trois décennies pour la mise à niveau de l'infrastructure.
- Il pointe notamment les responsabilités de l'état dans l'insuffisance de contributions publiques pour cette mise à niveau.
- Il reconnaît que le service public SNCF a fait depuis 30 ans des efforts conséquents pour maintenir la sécurité sur un réseau très étendu avec des moyens très insuffisants pour assurer la maintenance quotidienne.
- Il alerte sérieusement sur le vieillissement, la fragilisation consécutive au manque d'investissement. D'autant que ce vieillissement du réseau concerne toutes les catégories de lignes, même les lignes à grande vitesse.
- Il évalue l'insuffisance de financement de 500 à 550 millions d'euros par an pour maintenir le réseau ferré national actuel (au niveau de 2004 dans l'avenir).
- Il souligne la recrudescence des incidents sur toutes les catégories de lignes, les 800 km de ralentissements par manque d'investissements, l'augmentation des dysfonctionnements sur les lignes les plus performantes et des ressources financières qui ne couvrent plus les besoins depuis 30 ans.
- Il préconise pour améliorer l'état du réseau ferré national : 800 millions d'euros supplémentaires chaque année pendant 20 ans.
- Enfin, il indique l'absence de stratégie à long terme pour la maintenance du réseau ferré national.

Si la CGT partage ces constats, elle n'en partage en revanche ni les recommandations, ni les scénarios d'évolution.

Les recommandations de l'audit ne visent qu'à accroître la pression sur la productivité des cheminots, à proposer le démantèlement de 30 % des voies de service de triages, de gares, à réduire de 20 % les voies principales de gares et à renoncer à la modernisation de 11 000 kilomètres de lignes qui sont parcourues par moins de 20 trains par jour.

Enfin, comme perspective, l'audit évalue les conséquences à partir de trois scénarios.

Dans les différents schémas proposés, on y retrouve la même logique de gestion pour l'infrastructure : recherche accrue de gains de productivité obtenue au détriment de l'emploi, des investissements limités, la contraction du réseau ferré national, une politique de maintenance sélective et le recours à la sous-traitance, à l'entreprise privée pour la régénération mais aussi pour la maintenance quotidienne.

En réponse, Dominique PERBEN, Ministre des transports demande à la SNCF et à RFF de lui proposer un plan global pour la période 2006/2010 portant sur de nouvelles méthodes de régénération et d'entretien ainsi que le lancement d'une "nouvelle politique d'investissements". Dans ce cadre, il insiste sur le fait que c'est aux entreprises nationales d'assurer le principal effort en matière d'investissements. Ce qui confirme bien le désengagement marqué de l'Etat. Enfin, le ministre pointe une enveloppe supplémentaire de 70 millions d'euros pour l'infrastructure en 2006, sur la vente de terrains publics. Cette dernière ne peut effacer :

- La baisse de la contribution aux charges d'infrastructures de l'Etat (de 85 millions d'euros en 2005).
- Le gel des crédits opéré entre 2003 et 2005 de programmes d'infrastructures décidés dans les contrats de plan Etat/Région 2000/2006.
- La décision du gouvernement de privatiser les autoroutes, ce qui rend hypothétique l'avenir de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) dont les ressources devaient provenir des péages d'autoroutes.

Si l'effort principal de financement devait provenir des ressources de la SNCF, il n'est pas besoin d'être devin pour déceler dans cette politique une pression accrue sur la productivité des cheminots, la vente de nouveaux actifs. Cette réponse au désengagement de l'Etat est inacceptable.

La politique d'austérité, le désengagement du financement des services publics, impulsés par le gouvernement et encouragés par l'Union Européenne, conduit la SNCF à vouloir réaliser des bénéfices pour "autofinancer" les investissements d'utilité publique en lieu et place de l'Etat. Cela remet en cause son développement, sa pérennité en faisant des choix contraints dans ses investissements. D'autant que le problème de l'endettement du système ferroviaire, celui de l'Etat, n'est toujours pas réglé (41 milliards d'euros).

Le service public SNCF continue de subir l'augmentation des péages (+170% en 8 ans) et les charges financières de la dette (350 millions d'euros par an).

Il faut changer de cap pour garantir le service public SNCF.

