

BRANCHE SUD / PROBLEMATIQUE DE LA MIXITE

Position de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

De part sa position centrale la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône est un élément-clé de la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône-Méditerranée, axe majeur du réseau européen à grande vitesse.

C'est pourquoi il faut concevoir cette branche Sud dans une perspective « **d'excellence européenne** » et, en conséquence, la fonder sur les principes suivants :

- la branche Sud doit répondre aux besoins d'un trafic voyageurs de dimension européenne,
- sa performance en termes de gains de temps de parcours est de ce fait essentielle,
- la mixité de la branche Sud ne doit pas contrevenir aux deux principes précédents, ce qui demande à être vérifié préalablement à toute décision.

Branche Sud et trafic européen

La branche Sud s'inscrit sur un axe Nord-Sud entre l'Allemagne, la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, de l'Italie à l'Espagne. Elle a pour fonction de relier la branche Est de la LGV Rhin-Rhône à la région Rhône-Alpes et à l'agglomération lyonnaise, ainsi qu'aux territoires méditerranéens via la LGV Méditerranée.

Pour remplir pleinement sa fonction de barreau central de la liaison ferroviaire européenne à grande vitesse Rhin-Rhône-Méditerranée, la branche Sud doit associer trois courants de trafics voyageurs, tous complémentaires :

- 1/ le trafic Allemagne-Méditerranée,
- 2/ le trafic Luxembourg-Lorraine-Méditerranée,
- 3/ le trafic induit par l'itinéraire alternatif à la saturation de la LGV Sud-Est entre Paris et Lyon (en association avec la branche Ouest du projet).

Il faut souligner que cette fonctionnalité d'itinéraire alternatif enrichirait le potentiel de trafic de la branche Sud et permettrait ainsi d'en faciliter le financement et donc d'en accélérer la réalisation.

A ces trafics il faut ajouter les relations inter-régionales qui pourraient être effectuées par TERGV entre, d'une part, Dijon et Lyon et, d'autre part, Dijon, Besançon et Mulhouse/Bâle dans le cadre du réseau métropolitain Rhin-Rhône.

Une branche Sud performante

L'objectif de performance fixé par le cahier des charges de la branche Sud (approbation ministérielle en date du 13 mars 2003, paragraphe 3, fonctionnalités du projet), soit un temps de parcours de **moins de 2 h 10 entre Strasbourg et Lyon**, doit être respecté.

Ceci suppose : des vitesses supérieures ou égales à 320 kms/h, la réalisation d'une branche Sud complète en ligne nouvelle et l'achèvement de la branche Est.

C'est à cette condition que la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône-Méditerranée pourra s'affirmer face à la concurrence d'autres axes Nord-Sud de dimension européenne.

A côté de la vitesse, la performance de la branche Sud doit s'évaluer également au regard des possibilités qu'elle offrira pour la desserte des territoires traversés : localisation des gares, intermodalité et connexion avec le réseau classique....

Elle doit être conçue aussi en prenant en compte les évolutions techniques et commerciales qui se font jour comme, par exemple, la très grande vitesse ferroviaire (360 kms/h en vitesse commerciale) et le fret ferroviaire « express » (messagerie, objets légers à forte valeur ajoutée) utilisant des rames spécifiques aptes à la grande vitesse et des lignes à grande vitesse plutôt que l'avion et la route.

Ce trafic de fret à grande vitesse est appelé à se développer fortement à l'échelle européenne compte tenu de son potentiel. Il semble donc de nature à alimenter positivement le bilan économique de la branche Sud.

Mixité de la branche Sud

La double fonctionnalité fret et voyageurs de la branche Sud a été présentée, à l'origine, comme de nature à améliorer sa rentabilité. Qu'en est-il au juste aujourd'hui ? Ce postulat demande à être vérifié à la lumière de données actualisées.

Si elle devait être retenue in fine cette mixité des trafics ne doit, en aucun cas, priver les voyageurs nationaux et internationaux de l'axe Rhin-Rhône des avantages du système TGV français fondé sur la très grande vitesse.

La grande vitesse génère, en effet, un trafic nouveau qui lui-même permet des fréquences importantes de circulation sur les liaisons nationales et internationales.

C'est cette équation qui a fait le succès commercial du système TGV français. L'Allemagne tend d'ailleurs à se rapprocher de ce modèle avec, par exemple, la ligne à grande vitesse Cologne-Francfort/Aéroport apte à une vitesse de 300 kms/h et dédiée au trafic voyageurs.

N'oublions pas, de plus, que la branche Sud occupera une position centrale à l'échelle d'un réseau voyageurs grande vitesse allant du nord de l'Allemagne au sud de l'Espagne, avec les contraintes que cela imposera nécessairement au niveau de son exploitation.

-3-

Il est donc indispensable de prendre en compte l'ensemble de ces paramètres. C'est pourquoi il faut, préalablement à toute décision, évaluer et chiffrer le surcoût généré par la mixité des circulations fret et voyageurs sur la branche Sud, tant au niveau du coût de l'infrastructure que celui de son entretien, ainsi que les effets de ce surcoût en termes de rentabilité.

Doivent également être clairement identifiées et exposées : les conséquences de la mixité sur les conditions d'exploitation d'une ligne à grande vitesse et ses répercussions sur le trafic voyageurs.

C'est seulement en disposant de l'ensemble de ces données qu'il pourra être décidé, en toute connaissance de cause, si la branche Sud doit être mixte ou réservée au trafic voyageurs.

Pour les collectivités territoriales concernées par ce projet, et qui seront très certainement appelées à participer au financement de cette infrastructure, ce choix ne peut être fait que dans une complète transparence : les coûts de construction et d'exploitation d'une ligne mixte doivent être comparés à ceux d'une ligne à grande vitesse « classique ».

Il ne s'agit pas de mésestimer la nécessité de développer le fret ferroviaire sur cet axe, bien au contraire.

Dans l'hypothèse où le résultat des études montrerait que la mixité des circulations sur la branche Sud présente plus d'inconvénients que d'avantages financiers et techniques, l'Association demande que le surcoût financier qu'induirait le trafic marchandises circulant sur la branche Sud soit affecté au financement d'un itinéraire dédié au trafic fret de grande distance, en utilisant tout ou partie des lignes classiques existantes parallèles à la branche Sud : ligne Dijon-Lyon (PLM), ligne de la Bresse, ligne du Revermont.

Le renforcement de la dynamique de la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône, initiée par la première tranche de la branche Est aujourd'hui en chantier, mérite également d'être prise en considération.

En effet, compte tenu de son état d'avancement actuel la réalisation de la branche Sud ne pourra pas intervenir avant de nombreuses années même si, comme l'Association le souhaite ardemment, sa préparation est accélérée.

L'achèvement de la branche Est (en particulier la réalisation de son tronçon « Est »), dont les études d'avant-projet détaillé sont terminées, présente de ce point de vue un intérêt évident avec un gain de temps complémentaire de 28 minutes environ entre Strasbourg et Lyon, pour un coût modeste comparativement à bien d'autres projets.

François REBSAMEN

Président de l'Association

Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée