



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 17 décembre 2009

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. GRANDGUILLAUME

Membres présents :

| | | |
|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| M. François REBSAMEN | M. Alain MILLOT | M. Alain LINGER |
| M. Pierre PRIBETICH | M. Benoît BORDAT | M. Pierre LAMBOROT |
| M. Jean ESMONIN | M. Joël MEKHANTAR | M. Louis LAURENT |
| M. Gilbert MENUT | M. Christophe BERTHIER | M. Roland PONSAA |
| Mme Colette POPARD | M. Philippe DELVALEE | Mme Christine MASSU |
| M. Rémi DETANG | M. Georges MAGLICA | Mme Dominique BEGIN-CLAUDET |
| M. Jean-Patrick MASSON | Mme Anne DILLENSEGER | M. Michel FORQUET |
| M. Jean-François DODET | Mme Christine DURNERIN | M. Claude PICARD |
| M. François DESEILLE | Mme Nelly METGE | M. Gaston FOUCHERES |
| M. Laurent GRANDGUILLAUME | Mme Elizabeth REVEL-LEFEVRE | M. Pierre PETITJEAN |
| M. Patrick CHAPUIS | Mme Elisabeth BIOT | M. Nicolas BOURNY |
| M. Michel JULIEN | Mlle Christine MARTIN | M. Jean-Philippe SCHMITT |
| Mme Marie-Françoise PETEL | Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY | M. Pierre-Olivier LEFEBVRE |
| M. Gérard DUPIRE | M. Alain MARCHAND | M. Gilles MATHEY |
| Mme Catherine HERVIEU | M. Mohammed IZIMER | Mme Françoise EHRE |
| M. Jean-Claude DOUHAIT | Mme Hélène ROY | Mme Geneviève BILLAUT |
| M. Jean-Paul HESSE | M. Mohamed BEKHTAOUI | M. Murat BAYAM |
| Mlle Badiaâ MASLOUHI | Mme Jacqueline GARRET-RICHARD | M. Michel BACHELARD |
| M. Yves BERTELOOT | Mme Joëlle LEMOUZY | M. Rémi DELATTE |
| M. Patrick MOREAU | M. Jean-Yves PIAN | M. Philippe BELLEVILLE |
| M. Dominique GRIMPRET | Mlle Stéphanie MODDE | M. Norbert CHEVIGNY |
| M. Jean-Pierre SOUMIER | M. Philippe CARBONNEL | Mme Noëlle CABBILLARD. |

Membres absents :

| | |
|-----------------------------|--|
| M. José ALMEIDA | M. François-André ALLAERT pouvoir à M. Alain MILLOT |
| M. Jean-François GONDELLIER | M. Didier MARTIN pouvoir à Mme Jacqueline GARRET-RICHARD |
| M. Lucien BRENOT | Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Pierre PRIBETICH |
| M. Michel ROTGER | Mlle Nathalie KOENDERS pouvoir à Mme Colette POPARD |
| Mme Claude DARCIAUX | Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohammed IZIMER |
| M. Philippe GUYARD | M. François NOWOTNY pouvoir à Mme Christine MASSU |
| M. Gilles TRAHARD | M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à Mme Françoise EHRE |
| | M. Patrick BAUDEMONT pouvoir à Mme Geneviève BILLAUT. |

OBJET : HABITAT, POLITIQUE DE LA VILLE ET URBANISME

LGV Rhin-Rhône - Avis sur les études préliminaires de la branche Sud

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône est un projet majeur pour l'organisation des déplacements à l'échelle européenne et l'aménagement durable du territoire national. La rapidité des échanges modifie la géographie des territoires et engendre de nouvelles pratiques en terme de déplacements.

La LGV Rhin-Rhône s'intègre parfaitement dans les objectifs et les projets du développement durable et s'inscrit dans la loi « Grenelle de l'environnement » comme chantier prioritaire. La LGV Rhin-Rhône fait également partie du schéma directeur des liaisons ferroviaires à Grande Vitesse et le projet a été confirmé par le Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003.

La LGV Rhin-Rhône est un projet déterminant pour le développement et l'attractivité de Dijon, de son agglomération et de son bassin de vie. Avec la réalisation de l'ensemble des 3 branches du projet, c'est l'assurance pour la Capitale Régionale de conforter une position d'étoile ferroviaire qui reste à compléter, en renforçant son accessibilité par la grande vitesse ferroviaire dont elle est aujourd'hui dépourvue et pour laquelle, le Grand Dijon s'est engagé financièrement de manière très significative.

Si de par sa position centrale, la branche Sud, est un des éléments-clé de l'axe TGV Rhin-Rhône Méditerranée qui doit être considéré comme un axe majeur du réseau européen à grande vitesse qui se construit progressivement, la LGV Rhin-Rhône est un projet original dont le système repose sur l'association de ses 3 branches : branche Est, branche Ouest et branche Sud qui n'ont de sens que par rapport à la réalisation de l'ensemble du projet.

RFF a clôturé les études préliminaires de la branche Sud lors du comité technique de la LGV Rhin-Rhône du 5 octobre 2009 et le Préfet de la région Franche-Comté, Préfet coordonnateur de la LGV Rhin-Rhône, a décidé de lancer officiellement la phase de concertation de la branche Sud auprès de l'ensemble des acteurs concernés le 9 octobre 2009 pour une période de 2 mois.

RFF a transmis à la Communauté de l'Agglomération Dijonnaise le dossier complet des études préliminaires qui comprend :

- le résumé non technique des études, une évaluation socio-économique, une première analyse territoriale et une rétrospective sur la concertation réalisée ;
- les études sur le réseau existant ;
- les études de recherche de fuseaux de lignes nouvelles ;
- les annexes (cartographies environnementales).

Après cette période de 2 mois consacrée à recueillir les avis de tous les acteurs, le préfet coordonnateur adressera au ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer le dossier des études préliminaires ainsi que la synthèse des avis exprimés, lequel devra alors déterminer les fuseaux à approfondir dans le cadre des études d'Avant Projet Sommaire.

Pour rappel, dans le cadre des études préliminaires de la branche Sud, différentes réunions d'information sur l'avancement des études ont été organisées par RFF. La Communauté de l'Agglomération Dijonnaise a été sollicité à plusieurs reprises pour faire part de son avis (délibération du 7 février 2008 et du 12 novembre 2008).

Le dossier proposé et les conclusions des études préliminaires présentée par RFF appellent les remarques suivantes :

- les études des fuseaux ont privilégié le fuseau Est et le principe d'un jumelage autoroutier qui nécessite de dégrader les vitesses à 270 km/h entre la branche Est et Bourg-en-Bresse puis 220 km/h entre Bourg en Bresse et le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Le Grand Dijon fait observer que les temps de parcours s'en trouvent fortement pénalisés.
- Les conséquences de la mixité (voyageurs – fret) sur les conditions d'exploitation d'une LGV n'ont pas été clairement identifiées et exposées et pénalisent la vitesse commerciale
- la comparaisons de scénarios de lignes mixtes et non mixtes (explicitement mentionnée dans le cahier des charges) n'ont pas été étudiées;
- l'analyse socio-économiques réalisée par RFF démontre que la branche sud générera des gains de trafic voyageurs relativement modestes (entre 650 000 et 860 000 voyageurs supplémentaires par an pour le fuseau Est) et un taux de rentabilité interne de l'ordre du 3% pour un coût en revanche très élevé (entre 2,9 et 3,6 milliard d'euros).

- Les hypothèses de desserte de Dijon retenues dans les études socio-économiques ne sont pas sur les parcours Strasbourg – Lyon et Lorraine – Lyon.
- Les temps de parcours entre Dijon et Lyon avec la branche Sud ne sont pas significatifs par rapport aux différentes propositions d'aménagement du réseau existant. Pour un coût nettement moindre, la réalisation d'une 3ème voie entre Dijon et Chagny, l'électrification de la section Chagny – Montchanin et un raccordement à la LGV Sud Est serait tout aussi performant, solution pourtant non présentée dans le dossier de synthèse.

Vu l'avis du bureau,

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **de réaffirmer** l'intérêt de la Communauté d'agglomération dijonnaise pour la grande vitesse ferroviaire et son arrivée au plus tôt au coeur de la Capitale Régionale, pour le projet de la LGV Rhin-Rhône qui n'a de sens que par rapport à la réalisation complète de l'ensemble de ses 3 branches (Est, Sud et Ouest).
- **de demander** avant que le choix du fuseau ne soit arrêté, que les études préliminaires soient complétées afin :
 - d'un intégrer une option d'une ligne à grande vitesse qui réponde aux objectifs de performance et de temps de parcours compatibles avec les vitesses commerciales des rames TGV actuelles et futures à savoir 320 km/h comme c'est le cas pour la branche Est ou la LGV Est.
 - d'y établir une comparaison entre une ligne nouvelle réservée au trafic voyageurs et une ligne nouvelle mixte, comme cela a pu être le cas lors du débat public de la LGV Montpellier – Perpignan.
- **de demander que :**
 - le choix des fuseaux soit étudié en prenant en compte la branche Ouest complète qui offrirait la possibilité d'un itinéraire alternatif à la LGV Sud Est en voie de saturation et permettrait de renforcer l'économie du projet ;
 - la localisation du raccordement de la branche Sud sur la branche Est optimise la desserte de l'agglomération et notamment de sa future gare nouvelle à Porte Neuve; en cas de mixité, l'exploitation des trains fret ne pénalise pas le trafic voyageurs.
 - Les hypothèses de dessertes de Dijon formulées dans les études socio-économiques soient revues à la hausse et conformes aux réalités démographiques et économiques et au dynamisme du bassin de vie dijonnais.
- **de rechercher :**
 - les solutions alternatives les plus pertinentes concernant les améliorations possibles sur le réseau existant afin de permettre une réduction rapide des temps de parcours entre Dijon et Lyon, et notamment en première phase, la mise à 220 km/h Dijon et Chagny.
 - Des possibilités d'utilisation de la gare de Lyon Saint-Exupéry afin de désaturer la gare de Lyon Part-Dieu et de desservir l'aéroport lyonnais.
- **de renouveler sa demande pour que :**
 - l'amélioration du fonctionnement du noeud ferroviaire dijonnais soit prise en compte.
 - Le contournement fret de l'agglomération dijonnaise soit réalisé rapidement en réutilisant en grande partie les infrastructures ferroviaires existantes (aujourd'hui délaissées) et en réponse à l'augmentation future du trafic fret liée au CFAL et à l'engagement national pour le fret.
- **de réaffirmer** les études préliminaires de la branche Sud intègrent l'amélioration de la liaison existante Dijon – Nancy – Metz et sa mise à 220 km/h.
- **de renouveler sa demande pour que :**
 - les travaux de la 2ème phase de la branche Est, tant à l'Est -Petit-Croix – Lutterbach) qu'à l'Ouest (Villers-les-Pots – Genlis) soient réalisés dans la continuité de ceux de la 1ère phase en cours afin de respecter la validité de la Déclaration d'Utilité Publique (janvier 2012),
 - soient programmées au plus tôt et concomitamment à la branche sud les études préliminaires pour la réalisation de la branche Ouest complète de la LGV Rhin-Rhône via Dijon.

- de rappeler qu'une motion commune prise entre le Conseil Régional de Bourgogne, le Conseil Général de la Côte d'Or et le Grand Dijon sur le projet de la LGV Rhin-Rhône a été votée par le Conseil communautaire du 19 novembre 2009.

Convocation envoyée le 10 décembre 2009
Publié le 18 DEC. 2009
Déposé en Préfecture le

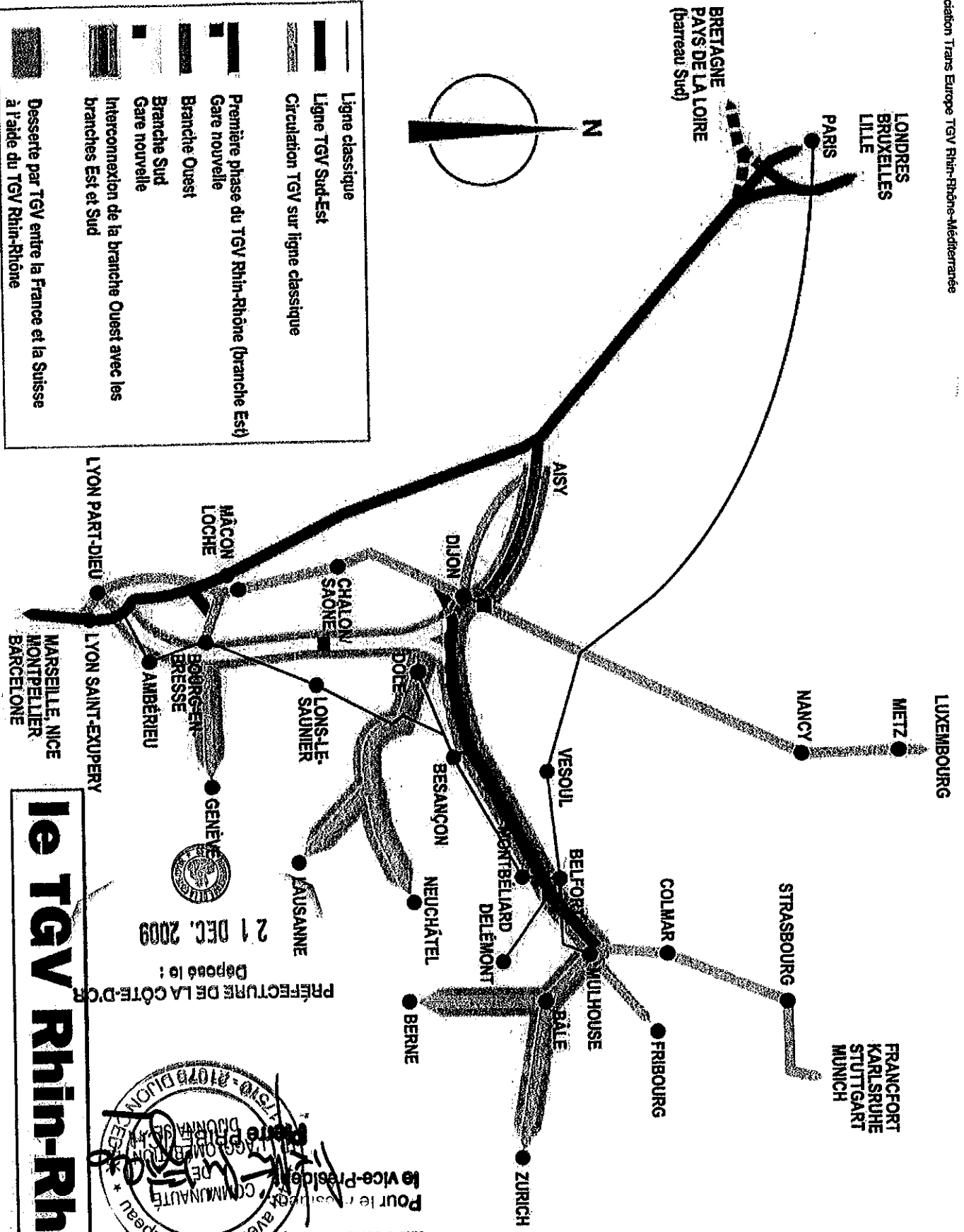
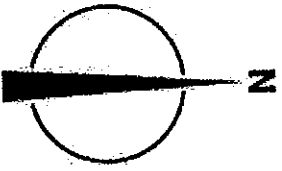
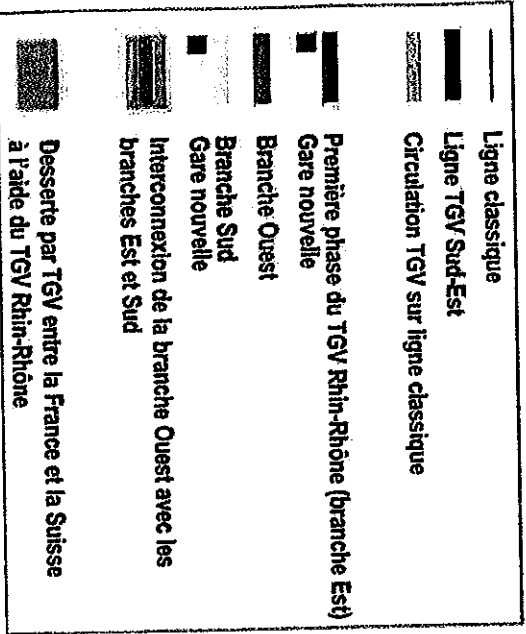
Pour extrait conforme,
Le Président
Pour le Président



PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

21 DEC. 2009



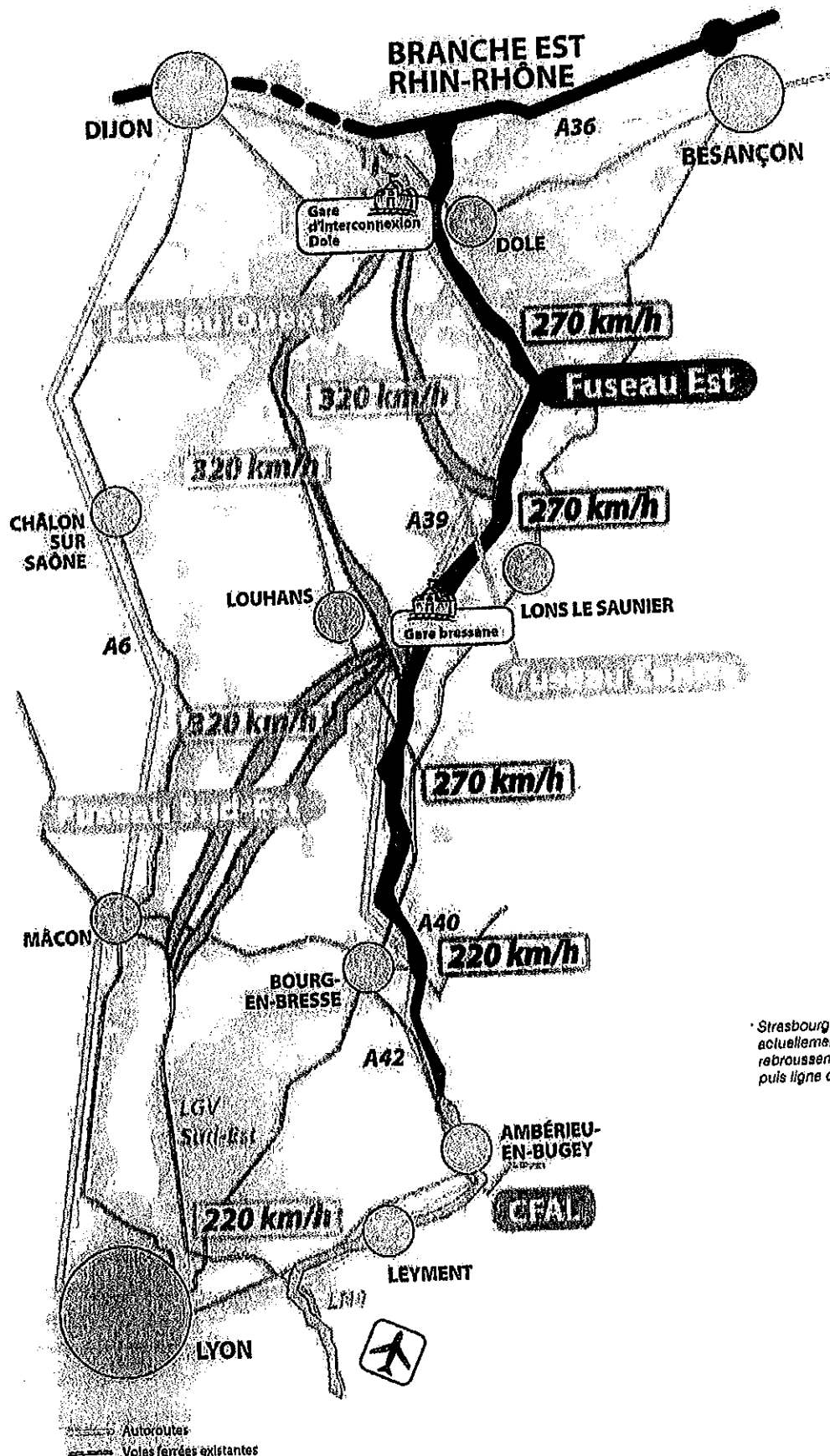


PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
 21 DEC. 2009
 Déposé le :

Vu pour être annexé à délibération 34
 du Conseil du : 17 DEC. 2009
 DIJON, le : 18 DEC. 2009
LE PRÉSIDENT,
 Pour le président, avenue du Drapeau *
 le vice-président,
 COMMUNAUTÉ
 REGIONALE
 DE
 BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE
 (Signature)
 (Stamp: 1700-21070 DIJON DEPARTEMENT)

le TGV Rhin-Rhône

Extrait études préliminaires branche Sud (source RFF : octobre 2009)



Temps de parcours indicatifs :

Strasbourg-Lyon Part-Dieu* :
- en 2011 (mise en service
1^{re} phase branche est
Rhin-Rhône, sans arrêt)



Strasbourg-
Lyon Saint-Exupéry
en 2011
(temps théorique
après mise en service
1^{re} phase branche Est
Rhin-Rhône, sans arrêt)



Dijon-Lyon Part-Dieu :
par PLM (2 arrêts) et LGV Sud-Est



Dijon-Lyon Saint-Exupéry :
temps théorique par PLM (2 arrêts)
puis LGV Sud-Est puis LN4



* Strasbourg-Lyon Part-Dieu :
actuellement avec 5 arrêts +
rebroussement de Mulhouse
puis ligne du Revermont = 4h37