

# LA BRANCHE SUD DE LA LGV RHIN-RHONE

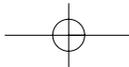
La phase  
d'études  
préliminaires

Novembre 2006



RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE





## LES DATES CLÉS DE LA BRANCHE SUD

**10 septembre 1992 :** décision du ministre chargé des Transports d'engager les études préliminaires du TGV Rhin-Rhône, en accord avec les Régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne.

**Juin-octobre 1993 :** débat préalable sur le projet Rhin-Rhône, associant les services de l'Etat, les collectivités, les instances socio-économiques et les associations.

**11 avril 1994 :** approbation par le ministre chargé des Transports du cahier des charges du TGV Rhin-Rhône résultant du débat préalable de 1993.

**Mars-juin 2000 :** Débat Public sur le projet de Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône.

**2001-2003 :** conduite par RFF d'études complémentaires faisant suite aux demandes issues du Débat Public.

**13 mars 2003 :** approbation par le ministre chargé des Transports du cahier des charges de la Branche Sud, mis au point avec les Régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes.

**18 décembre 2003 :** l'intérêt de la LGV Rhin-Rhône est confirmé par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT).

**21 octobre 2004 :** signature entre l'Etat, les Régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine et Rhône-Alpes, et RFF de la convention d'études préliminaires sur la Branche Sud.

# LA BRANCHE SUD AU SEIN DU PROJET RH

**La Branche Sud constitue, avec la Branche Est et la Branche Ouest, l'une des trois composantes du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin Rhône. Sa position sur un corridor Nord-Sud européen lui permet de répondre aux trois enjeux suivants :**

### Réaliser un maillage efficace des réseaux européen et français à grande vitesse

À l'échelle européenne, la Branche Sud constitue un maillon manquant stratégique du réseau à grande vitesse entre l'Europe du Nord et l'arc méditerranéen, jusqu'en Espagne. C'est pourquoi l'Union Européenne a retenu cet axe parmi les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport.

À l'échelle de la France, elle offre des gains de temps de parcours importants entre le Grand Est de la France (Alsace, Bourgogne, Franche Comté et Lorraine), et la région Rhône Alpes. À titre d'exemple, le temps de trajet entre Strasbourg et Lyon devrait approcher 2h10, contre 5 heures aujourd'hui. D'autre part, un raccordement au sud sur le réseau à grande vitesse permet de faciliter l'accès à la Méditerranée.

Enfin, en association avec la Branche Ouest, ce projet préfigure un axe alternatif à la LGV Sud-Est (Paris-Lyon) afin de désaturer cette ligne, et d'assurer l'écoulement des circulations en cas d'incident.

### Permettre d'acheminer le transport ferroviaire de marchandises européen et français

La Branche Sud est située sur un corridor européen majeur de transport de marchandises. On estime que 60% du transit de fret ferroviaire en France circule déjà sur ce corridor, entre le Bénélux ou l'Allemagne et l'Italie ou l'Espagne. Ce sont notamment ces flux internationaux qui ont vocation à croître.



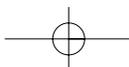
**La Branche Ouest : une première section de ce projet, la Traversée de l'agglomération dijonnaise, entre Genlis et Turcey, a fait l'objet d'une phase d'études de niveau avant-projet sommaire dans le but d'en protéger les emprises (PIG).**

**La Branche Sud : faisant suite au Débat Public de 2000, les études préliminaires ont débuté en 2005. Cette branche pourrait avoir une double vocation : fret et voyageurs à grande vitesse.**

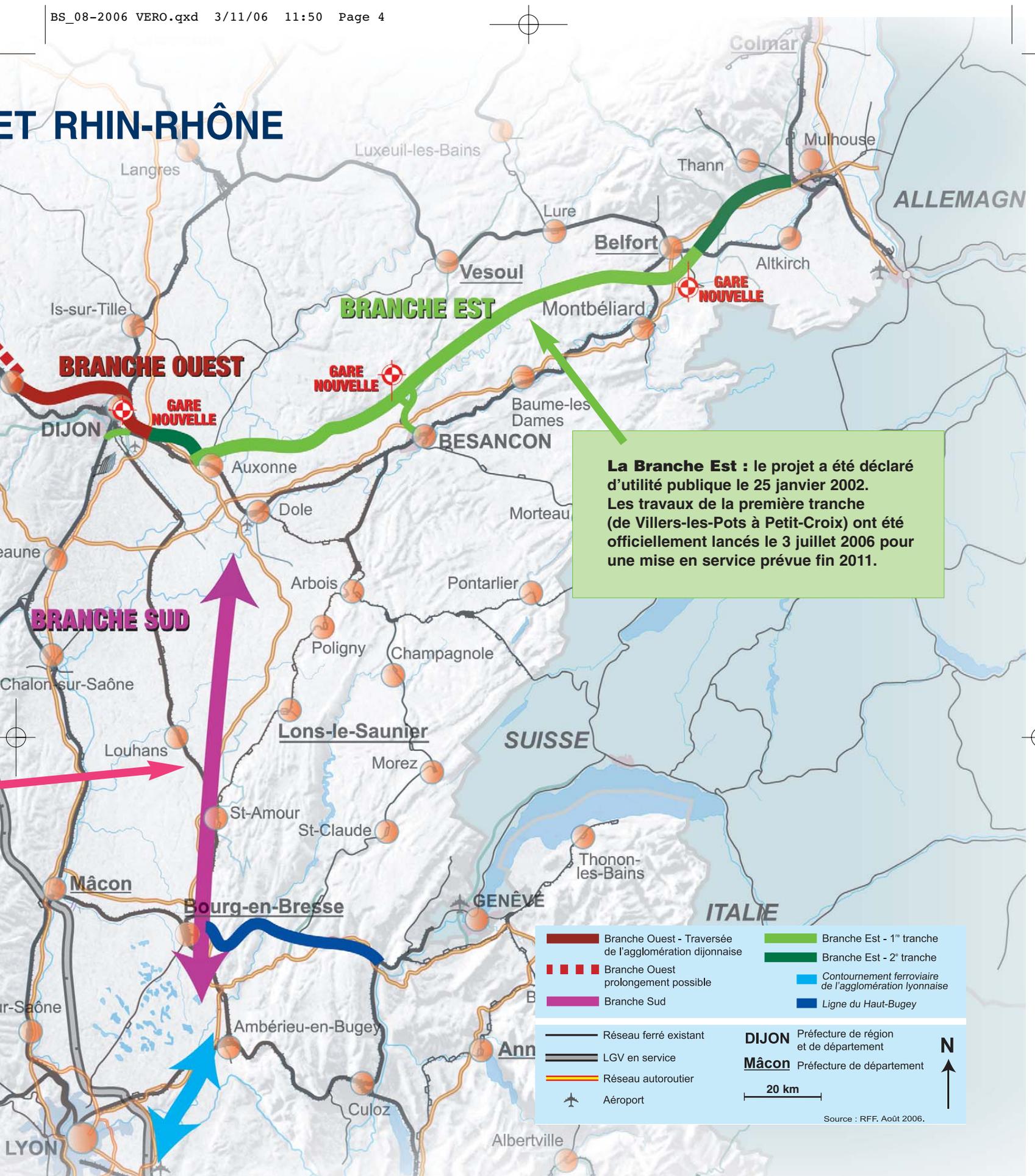


La Branche Sud au cœur du réseau européen à grande vitesse.

Le projet contribue à améliorer l'acheminement des trains de marchandises, en libérant de la capacité sur les voies ferrées existantes. Réseau Ferré de France étudie également la Branche Sud comme une ligne nouvelle mixte (permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse et des trains de marchandises).



# ET RHIN-RHÔNE



## Renforcer la desserte des territoires concernés

La Branche Sud améliore la desserte des principales agglomérations, et facilite l'accès à Lyon et à son aéroport Saint-Exupéry. Ces nouvelles relations permettent d'organiser, avec les Régions, les correspondances utiles entre TGV et TER.

La réalisation du projet permet également de mieux utiliser les lignes existantes pour les circulations TER, en libérant de la capacité.

La desserte locale fret enfin, peut être développée sur les lignes classiques et sur la ligne nouvelle, en fonction des raccordements des entreprises ou plateformes logistiques au réseau ferroviaire.

## QUELQUES REPERES SUR LE DEBAT PUBLIC ET LES ETUDES COMPLEMENTAIRES

**Le Débat Public** sur le projet de Branche Sud s'est tenu au cours de l'année 2000.

Environ 2 000 personnes ont participé aux 10 réunions publiques, 42 contributions rédigées (cahiers d'acteurs publiés et courriers) ont été recueillies.

Les échanges et les contributions ont porté sur : les scénarios géographiques proposés, la mixité trains de fret-trains de voyageurs, l'environnement et la préservation du cadre de vie, l'utilisation des lignes existantes, les gares, le développement de la grande vitesse, du transport de marchandises et des liaisons régionales (TER)...

Conduites à l'issue du Débat Public sur la base des avis exprimés, **les études complémentaires** ont approfondi les analyses sur :

- les conditions de circulation dans le nœud ferroviaire dijonnais ;
- la proposition de la FNAUT sur le barreau de raccordement entre la Branche Sud et la gare de Dole ;
- les conditions d'utilisation de la ligne de la Bresse ;
- les conditions d'utilisation de la ligne du Revermont ;
- la capacité pour les trains de marchandises et l'amélioration des dessertes voyageurs sur la ligne classique Paris-Lyon-Marseille ;
- les conditions de réalisation et d'exploitation d'une ligne nouvelle mixte.

# HISTORIQUE ET GRANDS PRINCIPES

**À la suite du Débat Public organisé en 2000, les principes du projet de Branche Sud ont été précisés dans le cahier des charges de l'infrastructure. La phase d'études préliminaires qui vient d'être lancée, poursuit un double objectif : étudier toutes les possibilités pour valoriser à moyen terme l'utilisation des lignes existantes, et rechercher pour le long terme les fonctionnalités et les fuseaux de passage pour une ligne nouvelle.**

## Les principaux enseignements du Débat Public (2000)

Du Débat Public sont ressorties plusieurs lignes directrices :

- un souhait de valoriser d'abord le réseau ferré existant ;
- une adhésion aux objectifs nationaux et internationaux de la Branche Sud ;
- une volonté d'envisager l'idée d'une ligne mixte, permettant la circulation de TGV et de trains de marchandises ;
- la demande d'une desserte de qualité des territoires traversés ;
- l'exigence d'une prise en compte des projets de ces territoires, lors de la conception de l'infrastructure ;
- la nécessité de maîtriser les différentes nuisances associées à une grande infrastructure de transport ferroviaire, et notamment le bruit.

L'opportunité de réalisation du projet a été confirmée lors du débat. RFF a cependant constaté que le projet induisait différentes échelles de réflexion.

## Le cahier des charges de l'infrastructure (2003)

À l'issue du débat, et suite aux études complémentaires menées par RFF, un cahier des charges de l'infrastructure a été rédigé afin de définir les grands principes du projet. Dans sa décision du 13 mars 2003, le ministre chargé des Transports a validé ce document.

Les grands principes retenus pour les phases d'études sont les suivants :

- définition de la vocation des lignes existantes à long terme, tout en y prévoyant des améliorations progressives cohérentes avec le projet de ligne nouvelle ;

- conception d'une ligne nouvelle voyageurs (permettant à terme une liaison Strasbourg-Lyon en 2 h 10), pouvant être mixte pour répondre aux enjeux du transport de marchandises. Cette ligne doit :

- passer entre Louhans et Lons-le-Saunier, en y prévoyant une gare nouvelle ;
- desservir Dole et Bourg-en-Bresse ;
- s'articuler au mieux avec la ligne du Haut-Bugey ;
- aboutir au centre de Lyon et à Lyon Saint-Exupéry ;
- préserver une desserte TGV de qualité dans le Val de Saône.

Le projet doit être coordonné avec les projets ferroviaires de fret (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, projet Lyon-Turin) et inclure l'analyse de l'amélioration du fonctionnement du nœud ferroviaire dijonnais.

## La convention d'études préliminaires (2004)

La décision ministérielle du 13 mars 2003 demande à RFF d'engager les études préliminaires de la Branche Sud. Une convention d'études a donc été signée entre l'Etat, les Régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine et Rhône-Alpes et Réseau Ferré de France le 21 octobre 2004.

Pour la ligne nouvelle, le résultat final des études préliminaires est la définition d'un fuseau d'études, d'une largeur d'environ 1 000 mètres, dans lequel s'inscrira, au cours de la phase ultérieure des études, le tracé précis du projet.

Un phasage de réalisation du projet pourra également être défini au cours de la présente étape.

La SNCF mène par ailleurs ses propres études sur les problématiques d'exploitation et l'offre de transport.



Traduction graphique du cahier des charges de l'infrastructure.

## LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

### Une nécessaire articulation des études

Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) a également fait l'objet d'un Débat Public, au cours des mois d'octobre 2001 à février 2002.

Ce projet a pour principal effet de libérer le nœud ferroviaire lyonnais des nombreuses circulations fret de transit. Il permet l'accès direct des trains de fret à la future liaison Lyon-Turin. Il permet également pour les services voyageurs, d'une part de renforcer les accès à la gare de Saint-Exupéry, et d'autre part de redonner de la capacité aux gares lyonnaises pour le développement de l'offre.

Suite au Débat Public, et à l'approbation du cahier des charges de l'infrastructure par le Ministre en charge des Transports le 16 mai 2003, RFF a conduit une phase d'études préliminaires sur la partie nord de contournement entre Ambérieu-en-Bugey et la ligne existante Lyon-Grenoble. Ces études ont permis au Ministre en charge des Transports de retenir le fuseau d'études en jumelage avec les infrastructures existantes, dans sa décision du 26 décembre 2005.

Les études d'avant-projet sommaire du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise et les études préliminaires de la Branche Sud sont menées de pair, notamment pour assurer la liaison de ces deux infrastructures au nord d'Ambérieu-en-Bugey.

## LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT TANT HUMAIN QUE NATUREL

La maîtrise de l'impact de l'infrastructure ferrée sur l'environnement est une préoccupation constante pour Réseau Ferré de France :

- lutte contre le bruit ferroviaire ;
- respect des milieux naturels et maintien de la biodiversité ;
- préservation de la qualité des eaux et des sols ;
- insertion des voies et des ouvrages dans le paysage et leur valorisation ;
- minimisation de la fragmentation des territoires et de l'effet coupure en recherchant une transparence maximale des ouvrages ;
- respect des équilibres économiques et sociaux.

Comme tout projet d'aménagement majeur, la Branche Sud de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône est soumise à de nombreuses procédures réglementaires visant à favoriser son intégration dans le milieu humain et naturel.

# LES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES : UN PR O

**Réseau Ferré de France lance aujourd'hui une nouvelle démarche d'étude et de dialogue sur la Branche Sud. La concertation a pour vocation d'écouter et de prendre en considération les avis des acteurs des territoires, tout en les informant sur l'avancement du projet.**

## Une approche ouverte

La réflexion engagée par RFF repose sur quatre points forts :

- cerner les besoins régionaux, nationaux et internationaux par une écoute attentive des attentes des partenaires ;
- valoriser le réseau existant pour une utilisation optimale, tout en veillant à la pérennité des aménagements proposés ;
- définir les fonctionnalités puis les fuseaux de passage d'une ligne nouvelle, selon les grands principes du cahier des charges, afin de réserver l'avenir ;
- étudier les possibilités de phasage du projet, afin d'assurer un réalisme pour sa réalisation.

Les analyses doivent ouvrir très largement le champ des alternatives possibles dans un premier temps, en précisant objectivement leurs impacts, dans le but de restreindre progressivement et de manière concertée ce panorama. Ce principe permet d'assurer une traçabilité des réflexions et des choix effectués.

## Une organisation des études qui permet le dialogue

Le processus d'études comporte notamment quatre lots d'études, qui ont été engagés en février 2006. Il s'agit de :

- l'analyse des aménagements du réseau existant, notamment sur les lignes entre Dijon et Lyon : ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) par Chalon-sur-Saône et Mâcon, ligne de la Bresse par Louhans et Bourg-en-Bresse. La ligne du Revermont est également prise en compte ;

- les possibilités d'amélioration du raccordement de Mâcon, entre la ligne classique PLM et la LGV Paris-Lyon ;
- la recherche des fuseaux de ligne nouvelle, entre la LGV Rhin-Rhône Branche Est et Lyon par Bourg-en-Bresse ;
- la recherche des fuseaux d'un raccordement direct en direction de la LGV Paris-Lyon à Mâcon.

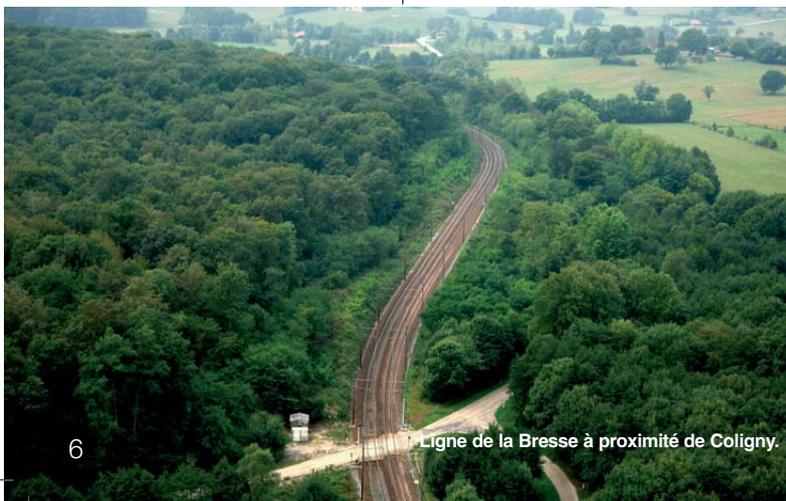
Les bureaux d'études mandatés par RFF pour ces lots sont chargés d'étudier les fonctionnalités des projets en ayant identifié en détail les enjeux et les sensibilités environnementales des territoires concernés.

Des études complémentaires portent notamment sur l'analyse des trafics concernés, ainsi que l'analyse des projets des territoires. D'autres études complémentaires seront lancées au fur et à mesure du processus.

L'ensemble de ce programme, d'une durée minimale de deux ans, est organisé de manière cohérente par grandes étapes, afin d'enrichir les études par un dialogue avec les acteurs.



Ligne de la Bresse à proximité de Saint-Bonnet.



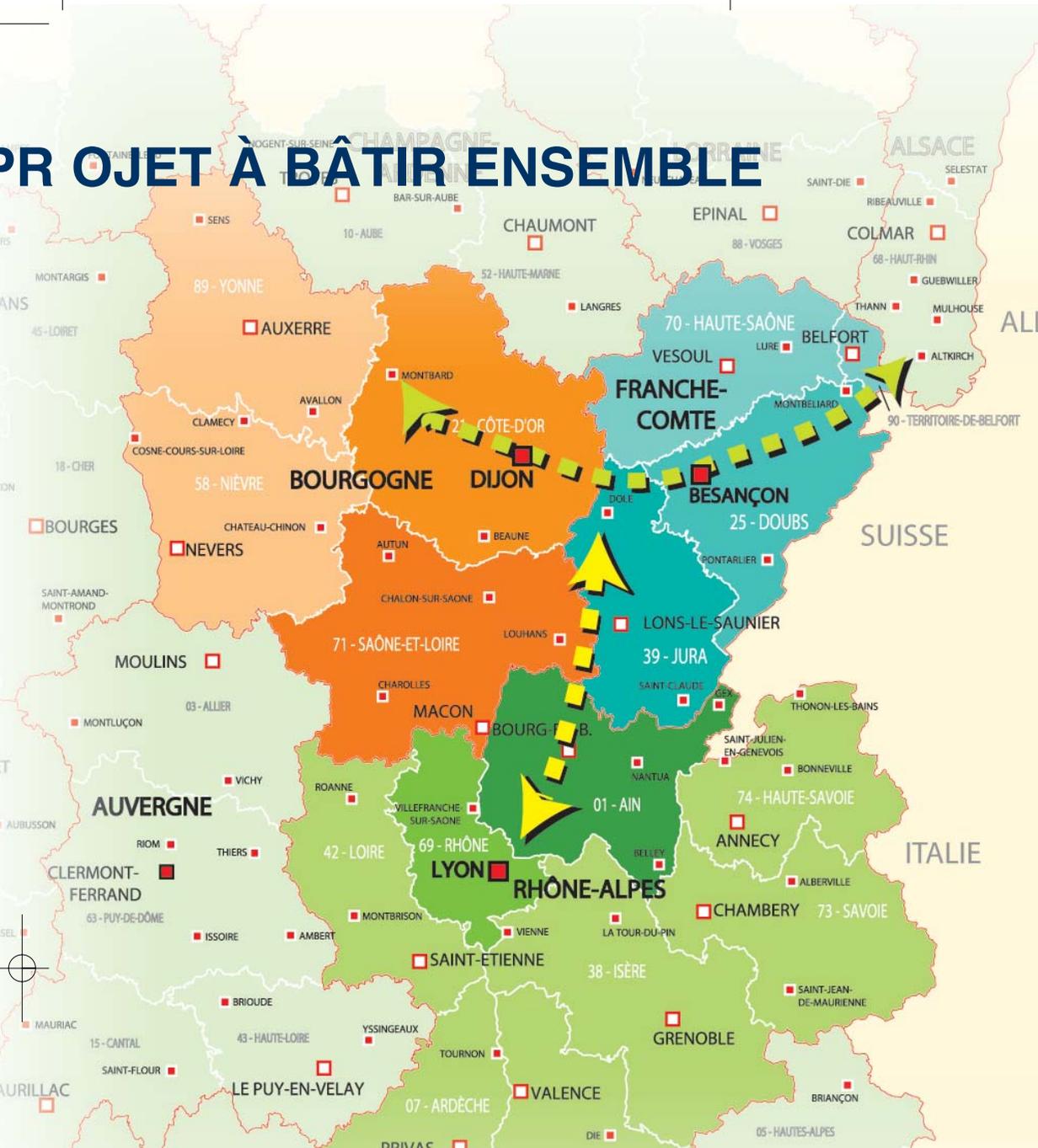
Ligne de la Bresse à proximité de Coligny.



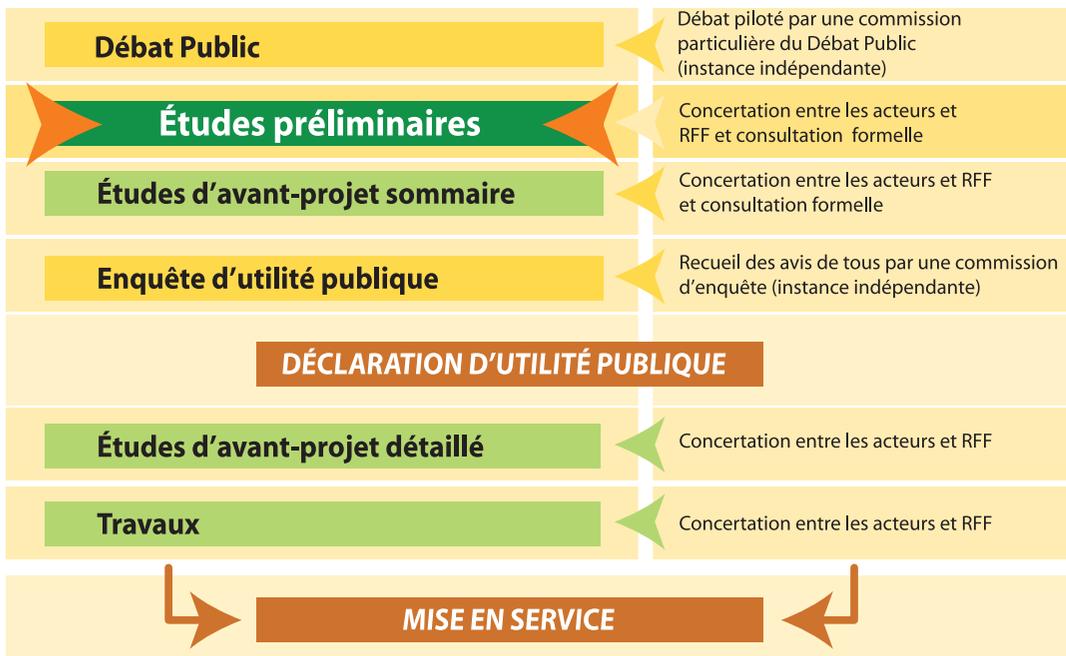
Ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) à proximité de Dijon et complexe fret de Perrigny.



# PROJET À BÂTIR ENSEMBLE



## De la conception à la réalisation, le processus de conduite collective de la Branche Sud

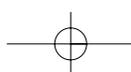


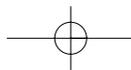
## LES MODALITÉS DU DIALOGUE

Le dialogue sur le projet, piloté par le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, s'organise selon deux grandes modalités :

**La concertation locale** prend la forme d'échanges au cours des différentes étapes d'études, par l'intermédiaire de rencontres avec les élus des territoires concernés, les services de l'Etat (directions régionales et départementales de l'Équipement, de l'Environnement, des Affaires Sanitaires et Sociales, de l'Agriculture et de la Forêt, etc.), les services des collectivités, les représentants du monde économique et agricole, les représentants des associations.

**La consultation formelle** se tient sous l'égide du Préfet coordonnateur du projet, à la fin de la phase d'études. Elle permet, sur la base d'un dossier d'études complet, de recueillir les avis détaillés des acteurs concernés. Ces contributions enrichissent le dossier final des études préliminaires, qui sera soumis à l'approbation du Ministre en charge des Transports.





## LES PARTENAIRES DU PROJET

Les partenaires co-financeurs des études préliminaires du projet de Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône sont les suivants :

- l'Etat ;
- la Région Alsace ;
- la Région Bourgogne ;
- la Région Franche-Comté ;
- la Région Lorraine ;
- la Région Rhône-Alpes ;
- Réseau Ferré de France.

Ils se réunissent au sein d'un Comité de Pilotage sous l'égide du Préfet de Région Franche-Comté, coordonnateur du projet Rhin-Rhône, de manière à en suivre l'avancement global.

Le Comité de Pilotage accueille également :

- la SNCF ;
- la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) ;
- l'association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée ;
- un représentant de la Commission de Suivi du Débat Public.

### L'équipe de Réseau Ferré de France

Pour conduire les études et la concertation sur le projet de Branche Sud, les Directions Régionales Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes-Auvergne de Réseau Ferré de France ont mis en place une équipe dédiée.

Elle est à votre disposition pour répondre à vos questions ou remarques portant sur le projet ou pour vous apporter les compléments d'informations qui vous seraient utiles.

#### Contacts :

##### **RFF - Direction Régionale Bourgogne - Franche-Comté**

Mission LGV Rhin-Rhône Branche Sud  
Avenue Edouard Droz  
3, allée de l'Île aux Moineaux  
25042 Besançon Cedex  
Tél. : 03 81 21 37 40

##### **RFF - Direction Régionale Rhône-Alpes - Auvergne**

78, rue de La Villette  
69425 Lyon Cedex 03  
Tél. : 04 72 84 65 70



Réseau Ferré de France  
LGV Rhin-Rhône  
Avenue Edouard Droz  
3, allée de l'Île aux Moineaux  
25042 Besançon Cedex  
Tél. : 03 81 21 37 00  
Fax : 03 81 21 37 39

