
SECTION PERMANENTE

AVIS
sur le schéma directeur national
des liaisons ferroviaires à grande vitesse

Le Conseil national des transports (Section permanente),

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment son article 14 ;

Saisi, pour avis, par le Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer par lettre en date du 24 août 1990, d'un projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse ;

Vu les avis des Conseils régionaux et des comités régionaux des transports saisis en application du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs,

Sur le rapport de M. BONNAFOUS, Vice-président du Conseil national des transports,

Après en avoir délibéré dans sa séance du 21 novembre 1990,

1/ Considérant que le projet de schéma a pour objet de définir à long terme le principe d'un réseau ferroviaire à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national, sans qu'il ait été intégré dans une démarche intermodale ; que ce réseau implique la création d'infrastructures nouvelles ou aménagées, ne passant pas nécessairement par les centres-villes et l'utilisation d'un matériel roulant spécifique d'une capacité adaptée aux besoins,

est favorable à ce choix stratégique qui permet d'assurer des liaisons très rapides à longue distance,

à la condition expresse :

qu'une part notable des rames desserve les gares des centres-villes des grandes agglomérations,

et que soient traitées, avec la plus grande attention et par une étroite coopération entre la SNCF, les pouvoirs publics et les collectivités ter-

ritoriales, les correspondances avec l'ensemble du réseau ferroviaire et les autres modes de transport au plan urbain, régional, national ou international. Cette complémentarité avec les autres modes devra tout particulièrement être recherchée dans le cas des zones géographiques éloignées, et l'articulation entre les gares-bis et les moyens de desserte des agglomérations voisines être assurée de manière à offrir la meilleure qualité de service en évitant que les usagers ne perdent le gain de temps procuré par la grande vitesse,

souhaite que la mise en oeuvre de ce schéma soit articulée en cohérence avec celle du schéma européen des liaisons à grande vitesse, dont l'élaboration a été décidée par le Conseil des Ministres des transports de la CEE le 5 décembre 1989.

2/ Considérant qu'un tel réseau ferroviaire, par ses caractéristiques techniques, a nécessairement pour objet principal les transports de personnes,

insiste toutefois sur la nécessité d'inclure la possibilité de l'utiliser pour le transport de messagerie et de fret express, voire d'utiliser dans certains cas ces infrastructures pour le transport de marchandises lourdes, à l'instar de ce qui est prévu pour la traversée des Alpes et des Pyrénées.

3/ Considérant les méthodes mises en oeuvre par la SNCF pour évaluer la rentabilité financière et la rentabilité socio-économique des différents investissements nécessaires à la réalisation de ce schéma,

donne acte du caractère pertinent de ces méthodes d'évaluation,

constate cependant que la validité des évaluations ainsi faites peut être remise en cause par une éventuelle dérive des coûts ou par une évolution économique divergeant des scénarios de base ; qu'en tout état de cause ces évaluations ne prennent pas en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et minimisent les conséquences favorables de la constitution éventuelle d'un réseau européen.

4/ Considérant que les priorités de réalisation du schéma doivent résulter de la combinaison de quatre critères : taux de rentabilité interne pour la SNCF, taux de rentabilité sociale collective, impact sur l'aménagement du territoire, enjeux stratégiques internationaux,

constate que la référence à ces critères fait apparaître une large convergence en faveur des projets suivants, en faisant une place significative à des liaisons transversales :

- TGV Provence - Côte d'Azur
- TGV Aquitaine
- tronçon Mulhouse-Dôle du TGV Rhin-Rhône
- tronçon Lyon-Satolas - Montmélián de la liaison transalpine
- interconnexion Sud en Ile de France
- TGV Bretagne
- TGV Languedoc-Roussillon

prend acte des deux priorités déjà retenues par le Gouvernement (TGV Est et TGV Provence Côte d'Azur) mais observe que si la réalisation prioritaire du TGV Est était confirmée, la mise en oeuvre du schéma serait décalée dans le temps, sauf à rechercher de nouvelles conditions de financement,

souligne qu'en raison de l'importance des financements nécessaires, la réalisation du schéma est appelée à s'échelonner sur une longue période et suggère de ce fait que la plus grande attention soit portée au développement privilégié d'éléments significatifs des grandes liaisons internationales du type Rhin-Méditerranée ou Barcelone-Lyon-Milan-Rome,

5/ Considérant qu'en ce qui concerne les tracés de lignes nouvelles, les procédures mises en oeuvre pour la définition de ces tracés, différentes de celles suivies pour les infrastructures autoroutières, permettent à la SNCF une estimation plus précise et plus sûre des coûts,

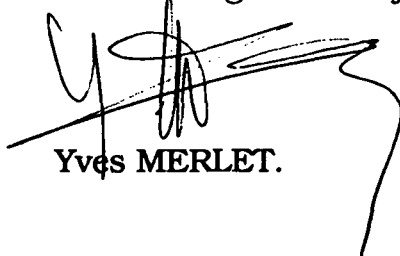
souligne la nécessité d'engager le plus en amont possible la concertation locale, en y associant les représentants des usagers, de façon à prévenir les situations de blocage, à prendre en compte la meilleure insertion dans l'environnement et en limiter les surcoûts.

Sous réserve des observations, souhaits et recommandations ci-dessus,

EMET UN AVIS FAVORABLE au projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

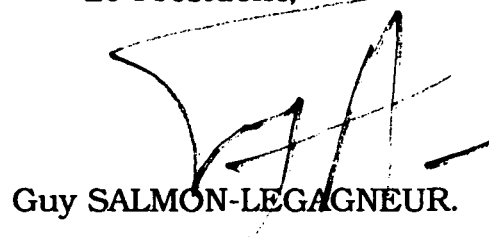
Fait à Paris, le 21 novembre 1990.

P/ le Secrétaire Général empêché,
Le Secrétaire général adjoint,



Yves MERLET.

Le Président,



Guy SALMON-LEGAGNEUR.

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES
A GRANDE VITESSE**

oooooooo

Veillez trouver ci-joints, pour compléter votre dossier :

- une synthèse des avis de **CONSEILS RÉGIONAUX** et des **COMITÉS RÉGIONAUX DES TRANSPORTS**, ainsi que les avis de ces deux instances remis aux participants de la Section Permanente du 20 novembre 1990.

- les avis des CR et CRT parvenus au CNT depuis la réunion du 20 novembre 1990.

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES
A GRANDE VITESSE**

oooooooooooo

Ci-joints, pour compléter votre dossier, les AVIS

- des CONSEILS RÉGIONAUX**
- des COMITÉS RÉGIONAUX DES TRANSPORTS**

parvenus au Conseil National des Transports après la réunion de la section Permanente du 20 novembre 1990.

oooooooooooo



AVIS DU CONSEIL REGIONAL DE BASSE-NORMANDIE
sur le projet de schéma directeur des trains
à grande vitesse

Séance du 26 OCTOBRE 1990

Le Conseil Régional s'est réuni le **VENDREDI 26 OCTOBRE 1990**, au Siège de l'Assemblée, à l'Abbaye-aux-Dames, à CAEN, sous la présidence de Monsieur GARREC.

LE CONSEIL REGIONAL DE BASSE-NORMANDIE,

Après avoir pris connaissance du rapport de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Après avoir pris connaissance de l'avis du Comité Economique et Social en date du 11 OCTOBRE 1990,

Après avoir entendu l'avis de la Commission n° 4 "Equipements - Transports et Communications",

Après en avoir délibéré,

ADOpte, à l'unanimité, l'avis suivant :

"Le projet, tel qu'il est présenté :

- d'une part, correspond aux souhaits exprimés par la Basse-Normandie en ce qui concerne l'amélioration des relations ferroviaires sur l'axe **CHERBOURG-PARIS** et valorise l'investissement que réalise la Région en électrifiant **MANTES-CHERBOURG**.

/...

- D'autre part, donne un taux de rentabilité (0,1 %) que le Conseil Régional conteste dans la mesure où aucune justification n'a été avancée et pour lequel une étude complémentaire est indispensable.

- Cela ne peut se concevoir qu'avec des financements conséquents de l'Etat, notamment en matière d'infrastructures, afin de ne pas opérer de nouveaux transferts de charges sur les collectivités territoriales.

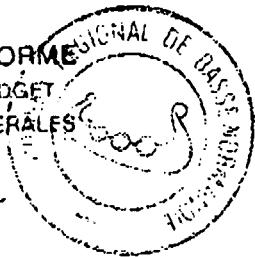
- Le Conseil Régional souligne la nécessité de moderniser la ligne CAEN-RENNES, maillon d'une future liaison rapide des Estuaires dont la réalisation constitue un outil indispensable d'aménagement du territoire pour les Régions de l'Ouest. Il se propose d'entreprendre les démarches nécessaires auprès du Conseil Régional de Bretagne pour une action commune, auprès du Gouvernement et de la Commission Européenne.

- Par ailleurs, le Conseil Régional souhaite que la mise en oeuvre du projet aille de pair avec un développement et une modernisation de réseau classique comme les axes PARIS-GRANVILLE, CAEN-RENNES, ROUEN-LE MANS-TOURS, dans la perspective d'une électrification et d'une prise en compte des avancées technologiques pour réduire significativement le temps de parcours et pour renforcer la sécurité.

Enfin, ainsi que le Conseil Régional l'a déjà demandé à la S.N.C.F., il est indispensable que la Société Nationale entreprenne rapidement des travaux visant à améliorer les temps de parcours sur la ligne existante entre EPONE MEZIERES et MASSY pour que, à partir de 1995, mise en service de l'électrification MANTES-CHERBOURG et jusqu'à la mise en service du T.G.V. Normandie, des T.G.V. puissent être mis en circulation entre CAEN, LYON et au-delà."

POUR COPIE CONFORME
LE DIRECTEUR DU BUDGET
ET DES AFFAIRES GÉNÉRALES

Françoise LEROY



LE PRÉSIDENT,

René GARREC

CONSEIL RÉGIONAL

Réunion du 22 Octobre 1990

DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

Titre du Rapport : PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

Le Conseil Régional,

VU le rapport de son Président,
VU l'avis du Comité Economique et Social Régional en date du 12 octobre 1990
SUR le rapport de sa commission des Infrastructures présenté par M. du LUART

ENTENDU les interventions de MM. SCHEER, LE CORRE, BATTEUX, BOISSEAU, BAZIN, JUSFORGUES, Mme PERREAU, MM. SUAUD, GICQUEL, CASSARD, AUXIETTE, PAQUIN, PINEAU, BATTEUX, REYNOUARD, CROISSANT, CUEILLE, VAUGRENARD, MARTIN et de M. du LUART

- DONNE un avis défavorable au projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, tel qu'il a été présenté par l'Etat à la Région
- DEMANDE solennellement à l'Etat de prendre en compte le projet de TGV Pays de la Loire et de l'inclure dans le schéma directeur national des lignes à grande vitesse
- RENOUVELLE la demande faite par le Conseil Régional le 3 février 1987 à savoir que l'Etat et la SNCF lancent l'électrification de la ligne Nantes-Bordeaux et notamment de Nantes-La Roche sur Yon et de La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne afin que la Vendée puisse bénéficier pleinement de l'effet TGV et des liaisons à grande vitesse
- DEMANDE à l'Etat et à la SNCF que la desserte de Laval soit assurée par raccordement de la gare actuelle à la ligne nouvelle Le Mans-Rennes
- DEMANDE à la SNCF que la desserte du Mans conserve au minimum le même degré de qualité qu'actuellement et que cette ville ne se trouve pas exclue du réseau futur TGV.

ADOPTE
3 abstentions

REÇU A LA PRÉFECTURE
DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE
Le 26 OCT. 1990

LE PRESIDENT,


Olivier GUICHARD

**Délibération du Conseil régional
du 19 octobre 1990**

Le Conseil Régional,

VU le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse soumis par M. le Préfet de Région au Conseil Régional,

VU le rapport A.VI.5 de son Président,

VU l'avis du Comité Economique et Social en date du 5 octobre 1990,

VU l'avis de sa commission "Aménagement du Territoire et Cadre de Vie",

VU l'avis de sa commission des finances, de synthèse et du plan,

Après en avoir délibéré.

ADOpte les conclusions de sa commission des finances, de synthèse dont le texte est le suivant :

" La Commission rappelle que la Région est consultée sur le projet de schéma. La définition des tracés sera fixée après l'adoption du schéma et sera de la responsabilité de l'Etat. Ce dernier engagera une information et une consultation des collectivités et des populations selon les procédures prévues par les textes en vigueur.

Après présentation par la SNCF au nom de l'Etat du projet de schéma, la Commission a affirmé son accord sur les principes et les grandes orientations qui ont présidé à son élaboration.

Elle a pris la mesure de l'effet structurant de cet équipement et des services qui y seront liés.

Sur la base de ces préalables, la Commission demande que le projet de schéma soit enrichi de propositions nouvelles à même d'inscrire le Poitou-Charentes dans un réseau européen de liaisons à grande vitesse et de le conforter dans une fonction de pôle ferroviaire principal de l'Arc Atlantique.

A ce titre, la Commission estime que seul le prolongement du projet de TGV-Aquitaine jusqu'à Madrid, Porto et Lisbonne assurera une réelle intégration du Poitou-Charentes dans l'Europe des Régions. Elle demande que cette proposition, soutenue par l'ensemble des Régions de l'Arc Atlantique et par le Parlement Européen, soit reprise par le Gouvernement français au niveau de la définition du schéma européen des liaisons à grande vitesse et par l'Union Européenne des Chemins de Fer afin d'inciter les pouvoirs publics de la péninsule ibérique et la RENFE à élaborer un projet cohérent avec l'ambition européenne des Régions atlantiques.

Le TGV n'étant pas seulement une infrastructure de transport mais également un service dont la fréquence des dessertes est une caractéristique importante, il importe de constituer un pôle ferroviaire offrant un potentiel de clientèle le plus large susceptible d'établir à un niveau élevé les fréquences.

Le raccordement de Limoges sur Poitiers rentre dans cette perspective.

La Commission est donc favorable à l'étude de l'alternative présentée par l'Etat au Limousin d'un rabattement de Limoges sur Poitiers. Au-delà de l'aspect purement ferroviaire, la réalisation d'une telle liaison constituerait un changement radical de l'offre de transport entre Poitiers et Limoges, entre le Poitou-Charentes et le Limousin et pourrait être la base d'un développement d'une coopération inter-régionale déjà fructueuse notamment au niveau de l'enseignement supérieur.

Néanmoins, la Commission regrette que de sérieux inconvénients soient apparus pour les usagers. C'est pourquoi la Commission demande que le Président du Conseil régional attire l'attention de la SNCF sur les difficultés rencontrées à la suite de la mise en service du TGV atlantique. Plus particulièrement, la SNCF devra veiller à une meilleure coordination des horaires des trains classiques et régionaux avec ceux du TGV afin d'assurer des correspondances convenables.

De plus, la Commission note avec regret l'augmentation des tarifs et la rigidité du système de réservations : il est souhaitable qu'un assouplissement sur ces deux aspects intervienne rapidement.

Le problème des dessertes régionales devra être examiné de très près car la commission réaffirme avec force que l'arrivée du TGV est un élément essentiel de l'aménagement du territoire régional."

LE PRESIDENT,



Jean-Pierre RAFFARIN
Député Européen.

LE CONSEIL REGIONAL DU LIMOUSIN

consulté sur le projet de Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, en application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

CONSIDERANT ses prises de position antérieures, demandant que :

- 1) le Limousin soit inscrit au Schéma directeur des liaisons à grande vitesse dans des conditions permettant de mettre LIMOGES à deux heures et BRIVE à trois heures de PARIS, d'accéder au futur réseau européen interconnecté, et de maintenir une liaison avec TOULOUSE et l'ESPAGNE,
- 2) le délai de réalisation de la liaison à grande vitesse vers le Limousin soit suffisamment court pour être un stimulant pour l'économie régionale, et éviter qu'elle ne souffre trop longtemps de la concurrence avec des régions voisines mieux desservies,
- 3) compte-tenu des capacités contributives des collectivités territoriales du LIMOUSIN, le financement soit assuré par la SNCF et l'Etat ;

CONSIDERANT qu'il n'a pu disposer de toutes les informations lui permettant de formuler un avis raisonné sur celle des options du projet de Schéma qui répondrait le mieux aux objectifs ci-dessus ; qu'en particulier :

- 1) les informations sur les coûts ne sont pas homogènes : le coût des investissements d'accès à l'interconnexion n'est pris en compte que pour le raccordement du TGV Atlantique ; les contraintes d'environnement des solutions dites "Y renversé" font l'objet d'une simple provision.
- 2) la rentabilité pour la collectivité nationale n'est connue que dans la solution de base ;

- 3) les incertitudes portant sur des points importants n'ont pu être levées : risques de saturation du TGV-Atlantique, faisabilité d'un axe central dans la traversée des forêts d'ORLEANS et de SOLOGNE, performances et coûts très différents des "Y renversés", position des régions partenaires d'un "Y renversé", nature de la desserte prévisible sur l'itinéraire actuel en cas de raccordement au TGV-Atlantique. Aucune information n'a pu être obtenue sur l'ordre probable de réalisation des divers projets de TGV, les seules priorités du Gouvernement annoncées à ce jour étant le TGV-Est et le TGV-Méditerranée ;

EMET L'AVIS SUIVANT :

- 1) le Conseil Régional du Limousin prend acte avec satisfaction de l'inscription au projet de Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse d'un TGV limousin mettant LIMOGES à deux heures et BRIVE à trois heures de PARIS et permettant l'accès au futur réseau européen interconnecté,
- 2) le Conseil Régional du Limousin regrette qu'aucun des tracés esquissés n'envisage l'aménagement pour la grande vitesse de la liaison LIMOGES-TOULOUSE par BRIVE et CAHORS.

IL DEMANDE EN CONSÉQUENCE :

- que la totalité de l'axe PARIS-TOULOUSE, voie normale d'accès de l'Europe du nord à la péninsule ibérique soit inscrite au Schéma directeur,
- que sans attendre, la SNCF veille à améliorer son offre entre LIMOGES, BRIVE et TOULOUSE,
- que l'Etat veille à réaliser d'urgence l'autoroute concédée BRIVE-MONTAUBAN afin que, en attendant une liaison ferroviaire rapide, le LIMOUSIN dispose d'une liaison routière moderne vers le Sud,

- 3) le Conseil Régional du Limousin est consulté sur un document de planification à moyen terme, hors de toute considération tenant au financement des ouvrages ou à leur calendrier de réalisation. Il lui appartient dès lors de se prononcer pour le Schéma qui lui paraîtra assurer la meilleure desserte de l'ensemble du territoire national par le réseau des TGV.

Il estime, dans cette perspective, que seule la réalisation d'un axe central allant de PARIS à TOULOUSE par ORLEANS, CHATEAUROUX, LIMOGES et BRIVE et comportant, si l'Auvergne le souhaite, une branche vers CLERMONT-FERRAND, permet une bonne irrigation du territoire régional et du vaste espace européen compris entre le TGV Sud-Est et le TGV-Atlantique.

- 4) le Conseil Régional du Limousin **souligne l'absolue nécessité d'une réalisation rapide du "TGV limousin"**. La mise en service du TGV Atlantique entraîne déjà une dégradation relative importante de la qualité de la desserte, et laisse redouter une dégradation absolue. L'économie régionale a trop souffert du retard apporté à la réalisation des dessertes routières pour pouvoir supporter un nouveau retard en matière ferroviaire.

AVIS du COMITÉ RÉGIONAL DES TRANSPORTS

Le Comité Régional des Transports s'est réuni en assemblée plénière à CHALONS-SUR-MARNE, dans la salle d'Assemblée de l'Hôtel de Région, le mardi 18 septembre 1990, sous la présidence de M. Yves BONNET, Préfet de la Région CHAMPAGNE-ARDENNE.

M. LE PREFET ouvre la séance à 10 heures en informant les participants que le Comité est réuni à la demande du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, pour exprimer son avis sur le projet à l'ordre du jour, à savoir l'examen du Schéma Directeur Régional des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Il rappelle que le Comité peut, en application de l'article 22 du décret du 24 février 1984, à la majorité des 2/3 de ses membres formuler toutes propositions relatives à la politique de l'État en matière de transports dans la Région.

.....

M. LE PREFET conclut en rappelant que le Comité Régional des Transports doit émettre un avis sur le projet de Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse dans les conditions qui ont été précisées en début de réunion et souligne que l'avis ne préjuge ni les choix de tracé qui devront être faits ultérieurement dans le cadre de consultations spécifiques plus approfondies, ni l'horizon des réalisations.

Puis, il procède au vote à main levée dont les résultats sont les suivants :

Opposition : aucune.

Abstention : onze.

Sur un total de 42 participants admis au vote, l'avis est donc réputé favorable par 31 voix.

**PREFECTURE
DE LA
REGION CHAMPAGNE-ARDENNE**

Châlons-sur-Marne, le 26 NOV. 1990

**SECRETARIAT GENERAL
POUR LES AFFAIRES REGIONALES**

LE PREFET

DE LA REGION CHAMPAGNE-ARDENNE

1, Cours d'Ormesson
51036 CHALONS-SUR-MARNE CEDEX

à

Tél : 26.70.32.00

Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL NATIONAL des
TRANSPORTS

OGOG

Affaire suivie par : Mme GAUDOUEN

13058

O B J E T : Projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

R E F E R : Votre lettre du 13 septembre 1990.

Par lettre citée en référence vous m'avez demandé de vous faire connaître les avis émis par le Comité Economique et Social, par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne et par le Comité Régional des Transports.

Chacune de ces instances s'est prononcée favorablement sur ce projet, assortissant leur avis de réserves.

Le Comité Economique et Social s'est prononcé favorablement avec 7 abstentions (le C.E.S. compte 68 membres). Le Conseil Régional a émis un avis favorable à la majorité. Le Comité Régional des Transports s'est prononcé à la majorité avec 11 abstentions (sur 42 membres présent).

Les observations de ces 3 instances vont dans le même sens :

- le projet est jugé trop centralisateur (axé vers PARIS, sans lignes transversales)
- les départements de l'Aube et de la Haute-Marne sont exclus du projet
- des engagements sont demandés pour la desserte de villes oubliées, soit en exigeant le passage du T.G.V., soit en améliorant les dessertes actuelles (électrification de la ligne PARIS, TROYES, CHAUMONT).

Le Conseil Régional a demandé la desserte TGV de toutes les villes préfectures de région

Le Comité Economique et Social et le Conseil Régional ont demandé que des négociations se tiennent entre la Région et la S.N.C.F..

Vous trouverez ci-joint les avis de ces différentes instances.

TRANSPORTS - COMMUNICATIONS

Projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

Vu le rapport n° 20 de M. le Président du Conseil Régional
(Rapporteur : M. CUINET)

Vu l'avis de la Commission compétente n° 2

Vu l'avis du Comité Economique et Social Régional

LE CONSEIL REGIONAL :

* Emet un avis favorable sur les conclusions du rapport :

"L'objectif central du schéma directeur est de dimension européenne ;

Il devrait assurer la cohérence nécessaire entre les perspectives de développement du réseau français et les projets correspondants des autres pays européens.

Le schéma directeur français, au coeur du réseau européen, devrait participer aux progrès de l'intégration européenne.

Il constitue un outil au service de l'aménagement du territoire en ouvrant les régions françaises sur l'Europe et à l'Europe.

Il permet de faciliter les relations de province à province en évitant de pénétrer dans Paris.

Il ouvre donc de nouvelles perspectives à la Franche-Comté qui sera traversée par le TGV Rhin-Rhône.

Le Conseil Régional considère que le TGV Rhin-Rhône est un projet essentiel pour la Région de Franche-Comté permettant son intégration à l'ensemble du réseau des lignes à grande vitesse français et de surcroît européen.

C'est pourquoi, le Conseil Régional demande la programmation immédiate du TGV Rhin-Rhône et en tout cas la réalisation simultanée à la première phase du TGV Est - Paris gare Lorraine du tronçon Mulhouse-Dole-Dijon et le lancement prioritaire de l'étude technique le concernant, compte tenu qu'il devra s'inscrire dans le futur schéma européen et qu'il devra être réalisé en même temps que ses prolongements dans les pays voisins.

Il est reconnu par la SNCF comme un maillon essentiel dans le développement d'un véritable réseau à l'échelle européenne.

Il pourrait constituer, pour la Franche-Comté, l'élément majeur au service de son développement à l'aube du troisième millénaire, à condition de prendre en considération la desserte de l'ensemble du territoire.

Cette réalisation ne règle bien entendu pas pour autant l'ensemble des problèmes du transport ferroviaire en Franche-Comté mais prend acte des prises de positions des collectivités territoriales quant au financement de l'électrification de la section François-Saint Amour de la ligne Strasbourg-Lyon qui doit conduire à sa réalisation rapide.

Pour ces raisons :

- . devront être exigés :
 - la création d'une gare TGV aux environs de Dole
 - l'amélioration de l'infrastructure de la ligne Dole-Lausanne
 - le raccordement de la ligne Dole-Lausanne à la ligne TGV Rhin-Rhône le plus près possible de Dole.
- . devront être appuyés :
 - le lancement, dans les meilleurs délais et simultanément avec les études du TGV Est, de l'étude technique de la première composante du projet TGV Rhin-Rhône.
 - la position de la Franche-Comté pour le tracé S3.
- . devra être engagée :
 - l'étude technique et commerciale pour définir les améliorations à apporter (rectification du tracé, tronçons de ligne à grande vitesse, etc.) à la ligne Dole-Lausanne.
- . devront être intégrées :
 - l'amélioration des liaisons routières donnant accès aux futures gares TGV (RN 57, RN 19, RN 5, etc.) et la prise en compte des services ferroviaires existants
 - l'électrification de Belfort-Delle.

Toutes ces nouvelles infrastructures devront être réalisées avec le souci de porter le moins possible atteinte à l'environnement."

Décide de mettre en place une provision de 500 000 F pour lancer l'étude technique "Dole-Lausanne", provision qui sera prélevée sur le fonds de développement territorial.

Délibération adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Le PRESIDENT,

Pierre CHANTELAT

COMITE REGIONAL DES TRANSPORTS de la REGION
FRANCHE-COMTE

Séance du 12 novembre 1990

Avis sur le projet de schéma directeur national des
liaisons ferroviaires à grande vitesse

Le Comité Régional des Transports de la région Franche-Comté, réuni en séance plénière le 12 novembre 1990, émet un avis favorable sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse présenté par le Gouvernement.

Il note avec intérêt la prise en compte de la dimension européenne pour son élaboration et les perspectives de développement qu'il pourrait engendrer pour les régions desservies.

*

- Les projets intéressant directement la région de Franche-Comté font l'objet des avis suivants :

- a/ entre les différentes variantes de la liaison Rhin-Rhône, le comité donne la préférence à la variante S 3 qui, tout en optimisant les gains de temps dans le sens nord-sud (Alsace-Rhône-Alpes), facilite également, sous réserve de prévoir les raccordements nécessaires, une liaison commode Lorraine-Rhône-Alpes ;

- b/ le comité demande qu'à la suite de l'approbation du projet de schéma directeur, le tronçon Dole-Mulhouse soit programmé en toute première priorité et au moins de façon simultanée avec une première phase du T.G.V. Est et le développement des grandes liaisons européennes ;

c/ il s'inquiète des risques que le projet de ligne nouvelle Macon-Genève entraînerait quant au maintien de la desserte T.G.V. de Lausanne par la ligne actuelle Dijon-Dole-Vallorbe-Lausanne.

*

Par ailleurs, le comité demande que la réalisation du schéma directeur en Franche-Comté soit valorisée par un certain nombre de mesures d'accompagnement pour assurer un aménagement équilibré du territoire régional :

- réalisation de trois gares :
 - . entre Belfort et Montbéliard,
 - . entre Besançon et Vesoul,
 - . le plus proche possible de Dole.
- amélioration de la ligne ferroviaire Dole-Lausanne permettant le maintien d'une desserte satisfaisante du Haut-Doubs et du Haut-Jura par T.G.V.,
- amélioration des liaisons routières donnant accès aux futures gares T.G.V. et notamment la mise à 2 x 2 voies de la section Vesoul-Besançon de la RN 57,
- électrification urgente :
 - . de la section François-Saint-Amour de la ligne Besançon-Bourg-en-Bresse desservant les localités jurassiennes,
 - . de la ligne Belfort-Delle.
- le maintien du niveau de service sur la ligne Nancy-Epinal-Belfort et plus généralement l'étude de l'amélioration de l'ensemble des dessertes régionales en cohérence avec le schéma directeur national, ainsi que l'étude des questions relatives à la sauvegarde ou au développement d'emplois liés aux transports ferroviaires.

*

Voté à l'unanimité, moins 8 abstentions (dont les deux représentants de la S.N.C.F.).

**CONSEIL NATIONAL
DES
TRANSPORTS**

SECTION PERMANENTE

Documents joints au rapport SP 75

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES
A GRANDE VITESSE**

* *
*

I - SYNTHÈSE DES AVIS DES CONSEILS REGIONAUX ET DES COMITES REGIONAUX DES TRANSPORTS

**II - AVIS DES CONSEILS REGIONAUX ET DES COMITES REGIONAUX DES TRANSPORTS
reçus du 12 au 20 novembre en complément de ceux joints au rapport SP 75.**

SYNTHESE DES AVIS DES CONSEILS REGIONAUX ET DES C.R.T.

* *
*

Les dispositions du décret n°84.617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82.1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTTI) prévoient que les schémas directeurs nationaux d'infrastructures sont soumis à l'avis des régions concernées, aux comités régionaux des transports, ainsi qu'au Conseil National des Transports (CNT). Tel a été l'objet de l'arrêté ministériel du 29 décembre 1989.

Les avis reçus par le secrétariat général du CNT à la date du 19 novembre 1990 ont été analysés pour tirer l'essentiel des positions exprimées sur la consistance du projet. On notera en outre que la quasi-totalité des avis préconisent parallèlement l'amélioration de tout ou partie des lignes ferroviaires existantes dans la région.

Le CNT ne peut bien évidemment ni se comporter comme une simple chambre d'enregistrement des positions exprimées ou des desideratas émis, pas plus qu'il ne peut s'ériger en juge lorsque plusieurs régions ont pris sur des points précis des options contradictoires. Enfin, en raison des problèmes que pose déjà la compatibilité entre le volume des investissements inclus dans le schéma et les moyens de financement qui peuvent être mis en regard, il n'a pas été reconnu possible de s'inscrire dans une logique d'élargissement du projet, souhaité par un certain nombre de régions.

* *
*

On trouvera ci-dessous l'essentiel des positions exprimées:

I - AVIS DES CONSEILS REGIONAUX -

- **purement et simplement favorables**
 - LANGUEDOC-ROUSSILLON
 - HAUTE-NORMANDIE (1)
 - ALSACE

- **favorables, mais avec des suggestions complémentaires (2)**
 - POITOU-CHARENTES
 - prolongement du TGV jusqu'à IRUN
 - desserte de LIMOGES par la variante POITIERS - LIMOGES

 - BRETAGNE
 - prolongement en grande vitesse jusqu'à BREST et QUIMPER

- BOURGOGNE

- favorable aux options faisant de DIJON le point de croisement des L.G.V. Est-Ouest et Nord-Sud.

- PICARDIE

- barreau d'AMIENS : délais de réalisation - taux de rentabilité contesté, car calculé de façon très défavorable.

- MIDI-PYRENEES

- souhaite une variante en voie nouvelle entre TOULOUSE et CARCASSONNE

- AQUITAINE

- prolongement du TGV AQUITAINE jusqu'à la frontière espagnole ; en particulier ligne nouvelle entre DAX et la frontière.

- AUVERGNE

- s'interroge sur le tracé envisagé (par Montluçon) et demande l'augmentation de la part projetée en ligne nouvelle.

- LORRAINE

- meilleurs raccordements avec NANCY, LUXEMBOURG, SARREBRUCK et plus généralement vers l'Allemagne et la Suisse.
- ajouter une gare intermédiaire en Meuse

- RHONE-ALPES

- TGV Rhin-Rhône - souhait d'études complémentaires au-delà du tronçon Mulhouse-Besançon
- favorable à l'option CHAMBERY-ANNECY-GENEVE
- priorité à la liaison LYON-TURIN

- favorable mais avec des contre-propositions éloignées du projet :

- CENTRE

- y renversé commun aux TGV LIMOUSIN et AUVERGNE
- desserte, au-delà de LIMOGES, vers TOULOUSE et BARCELONE par un matériel spécifique apte à de meilleures performances sur les lignes classiques difficiles.

- CHAMPAGNE-ARDENNE

- desserte de toutes les villes Préfectures par des TGV soit sur lignes existantes soit par raccordement au moyen d'une ligne nouvelle branchée sur le TGV Sud-Est

- défavorable

- PAYS DE LA LOIRE (projet d'avis)

II - AVIS DES C.R.T.

- purement et simplement favorables

- AQUITAINE
- LORRAINE
- LANGUEDOC-ROUSSILLON

- favorable, mais avec des suggestions complémentaires (2) :

- POITOU-CHARENTES

- prolongement du TGV A. vers IRUN pour liaisons avec l'Espagne et le Portugal
- desserte de LIMOGES par la variante POITIERS-LIMOGES

- HAUTE-NORMANDIE

- ajouter deux connexions en Ile de France, Nord vers ROISSY et ouest vers

MASSY.

- BASSE-NORMANDIE

- ajouter une connexion en Ile de France ouest vers MASSY.

- MIDI-PYRENEES

- inquiétudes pour la desserte du nord de la région

- PICARDIE

- barreau d'AMIENS : délais de réalisation - rentabilité à apprécier à partir de la totalité du trafic qu'il supportera.

- TGV Est, préférence pour le tracé au Nord de REIMS.

- ALSACE

- importance des connexions avec les réseaux Allemand et Suisse.

- BRETAGNE

- insiste pour la réalisation d'un contournement Sud de RENNES
- permettre à BREST et à QUIMPER d'être à moins de 3h. de Paris.

- PROVENCE-ALPES- COTE D'AZUR

- prolonger la ligne nouvelle au-delà de FREJUS vers l'Italie
- étudier des solutions alternatives au projet LYON-TURIN;

- AUVERGNE

- durée du trajet PARIS-CLERMONT FERRAND encore excessive
- nécessité d'un prolongement ultérieur vers le Sud.

- RHONE-ALPES

- priorité à LYON-TURIN
- favorable à l'option CHAMBERY-GENEVE
- TGV RHON-RHONE - favorable à la variante S3 et à une première phase

BELFORT-DIJON.

- favorable, mais avec des contre-propositions éloignées du projet (2) :

- LIMOUSIN

- y renversé commun aux TGV Limousin et Auvergne
- rejet de l'option de desserte de LIMOGES par POITIERS

- CENTRE

- rejet du TGV Auvergne par NEVERS
- rejet de l'option de desserte de LIMOGES par POITIERS

- BOURGOGNE

- pour le TGV RHIN-RHONE, favorable aux options faisant de DIJON le point de croisement des LGV Est-Ouest et Nord-Sud.

- défavorable :

- PAYS DE LA LOIRE.

(1) la région conteste cependant la méthode de calcul de la rentabilité adoptée

(2) la quasi totalité des avis préconise parallèlement l'amélioration de tout ou partie des lignes ferroviaires classiques de la région.

CONSEIL REGIONAL
Réunion des 29 et 30 octobre 1990

AVIS DE LA 3EME COMMISSION
PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE
(Rapport n° 5 du président du Conseil régional)
Rapporteur : Monsieur Yves FROMION

La 3ème Commission a examiné avec attention le rapport du Président du Conseil régional sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse qui a été transmis par lettre de Monsieur le Préfet de région en date du 16 juillet 1990.

La Commission rappelle que la délibération de l'Assemblée régionale s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) n° 82.1153 du 30 décembre 1982 et de son décret d'application n° 84.617 du 17 juillet 1984, pris par application de son article 14 relatif aux grands projets d'infrastructures en matière de transports intérieurs, et notamment l'article 21 du décret traitant des schémas directeurs d'infrastructures de l'Etat.

La Commission prend acte de l'avis favorable donné le 24 octobre 1990 par le Comité Economique et Social de la région Centre au rapport du Président du Conseil régional.

La Commission approuve la démarche entreprise par le Président du Conseil régional et tient à remercier Monsieur SERPEAU, Rapporteur du groupe de travail "Liaisons ferroviaires", pour son important travail d'investigation.

La Commission souligne le risque de déséquilibre grave causé à la Région par le TGV Atlantique, qui ne dessert que le 1/5 du territoire régional, si des mesures appropriées ne sont pas prises très rapidement pour desservir la totalité du territoire régional, à partir des villes les plus importantes, par des trains à grande vitesse et pour une liaison de qualité avec le futur réseau européen interconnecté.

La Commission considère que le projet gouvernemental porte en lui le risque d'un contournement de la Région s'il est appliqué tel quel et marque donc son désaccord à la prise en considération de la variante POITIERS - LIMOGES. De même, ce projet présentant un certain nombre de risques dans le domaine de l'environnement, la commission s'oppose au projet de ligne nouvelle entre BRETIGNY et GIEN (TGV Auvergne) qui de plus, constitue un nouveau couloir d'infrastructures dans un secteur déjà morcelé. Enfin le projet gouvernemental ne permet pas la desserte de la totalité du territoire régional et de réaliser une nécessaire solidarité interrégionale.

D'autre part, la Commission rappelle qu'au titre de l'article 54, le contrat de plan ETAT - Région prévoyait des études concernant l'accès à la rocade d'interconnexion du TGV.

Dans ces conditions, la 3ème Commission, tout en rappelant que les tracés sont de la seule compétence de l'Etat, demande, conformément aux propositions du rapport, que le projet gouvernemental soit revu dans le sens suivant :

1 - pour la desserte de la région Centre, du Limousin, de l'Auvergne, et du Nivernais, adoption du concept de Y inversé, tel que l'a défini le président du Conseil régional du Centre, qui seul permet également une bonne irrigation de la quasi-totalité de notre territoire régional.

2 - Réalisation progressive d'une continuité d'infrastructures nouvelles en recherchant un tracé au plus près de l'actuel tracé PARIS-ORLEANS-VIERZON :

- en toute première priorité, et en même temps que la poursuite de l'interconnexion en région parisienne entre les TGV Sud Est et Atlantique, réalisation du "contournement d'ETAMPES" permettant une liaison performante à la fois avec l'interconnexion et avec la ligne classique PARIS - AUSTERLITZ - BRETIGNY
- la réalisation d'infrastructures nouvelles en accotement des infrastructures actuelles entre le Sud d'ETAMPES et le Nord de VIERZON
- l'amélioration du passage dans le complexe ferroviaire d'ORLEANS - LES AUBRAIS
- la réalisation de sections de lignes nouvelles entre THEILLAY ("VIERZON - Nord") et NEUVY-PAILLOUX ("CHATEAUROUX-Nord") ainsi qu'entre LOTHIERES ("CHATEAUROUX-Sud") et la JONCHERE ("LIMOGES-Nord"), conformément au projet de TGV Limousin
- une liaison par ligne nouvelle entre VIERZON et le Nord de NEVERS dans la perspective de la desserte TGV de CLERMONT-FERRAND ;

3 - Parallèlement, le schéma directeur ne devant pas porter préjudice au maintien et même au développement de nos liaisons traditionnelles, la Commission demande :

- le rétablissement de bonnes relations entre la Région et la façade Atlantique (Métroloire)

- la modernisation de la transversale NANTES - LYON et en tout premier lieu, à égalité dans l'urgence avec le contournement d'ETAMPES, l'électrification de la section VIERZON - BOURGES
 - la modernisation de la ligne VIERZON - MONTLUÇON
 - la continuité indispensable de la desserte de l'axe PARIS - ORLEANS - LIMOGES - BARCELONE, au besoin à l'aide d'un matériel spécifique, apte à utiliser au maximum les potentialités des lignes nouvelles et à circuler plus vite que les trains classiques sur les sections LIMOGES-CAUSSADE et TOULOUSE-BARCELONE, dont les caractéristiques sont médiocres.
 - le maintien de nos liaisons avec l'Aquitaine et la péninsule ibérique, par exemple en prévoyant une "gare bis" dans l'agglomération tourangelle reliée au réseau régional
 - la nécessité de relier CHARTRES et MONTARGIS au réseau européen, via les "gares bis" de la région parisienne
 - l'intérêt de la mise en place de plateformes multimodales.
- 4 - Enfin, la Commission souligne l'urgence à étudier et à acquérir un nouveau matériel performant intermédiaire entre le TGV et le TER, en particulier en termes de capacité et de coût. Ce matériel devra être apte à utiliser au mieux les potentialités des infrastructures existantes, permettant ainsi d'assurer des liaisons régionales structurantes, des liaisons interrégionales et une bonne fréquence de dessertes avec ROISSY.

Sous réserve de ces observations, la 3ème Commission, propose à l'Assemblée d'approuver le rapport du Président qui permet à la Région d'affirmer sa volonté d'aménager le territoire régional et de s'insérer dans le réseau européen des trains à grande vitesse.

**Délibération du Conseil régional
du 29 octobre 1990**

Le Conseil régional,

.....

DELIBERE

ARTICLE 1 : Le Conseil Régional considère que la création d'un réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse est une décision très positive pour l'aménagement du territoire.

ARTICLE 2 : Le Conseil Régional demande la confirmation de l'inscription du TGV Normandie au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse qui doit être approuvé par décret.

ARTICLE 3 : Le Conseil Régional considère que le TGV Normandie constitue une réponse satisfaisante :

- au besoin de relation avec les principales métropoles régionales grâce à l'interconnexion du réseau TGV
- à l'ouverture de la Région sur les régions européennes qu'offrira le futur réseau européen des TGV
- aux échanges internationaux qui transitent par l'aéroport de Roissy desservi par l'interconnexion.

ARTICLE 4 : Le Conseil Régional considère que Le Havre doit bénéficier d'une desserte TGV aux normes de la grande vitesse.

La position concurrentielle du 5ème Port européen par rapport aux ports de la mer du Nord qui seront desservis par le réseau européen TGV ainsi que le développement économique de la ville en dépendent.

Le Conseil Régional demande que la ligne Rouen - Le Havre figure au schéma directeur en "ligne existante aménagée ou à aménager" pour des vitesses > = 200 km/h.

ARTICLE 5 : Les variantes de tracé en Région Parisienne

Le TGV Normandie relie Caen, Le Havre et Rouen à la Région Parisienne et au système d'interconnexion.

En ce qui concerne la pénétration en Ile-de-France, la SNCF a envisagé plusieurs tracés mais n'en a étudié pour le moment qu'un seul. Celui-ci passe par Achères pour emprunter ensuite les lignes existantes jusqu'à la gare Saint-Lazare.

Le Conseil Régional sans exclure que la gare Saint-Lazare puisse être le terminus de certains TGV normands rappelle que les lignes de cette banlieue et la gare Saint-Lazare sont déjà saturées. Une solution alternative doit donc être étudiée

A V I S

DU COMITE REGIONAL DES TRANSPORTS DE BASSE-NORMANDIE
SUR LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS
FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

- VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment son article 14 ;
- VU le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs ;
- VU la décision du Conseil des Ministres du 31 janvier 1989, décidant l'élaboration d'un Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse ;
- VU la décision du 12 juin 1990 du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer rendant public le projet de Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse ;
- VU la lettre du 3 juillet 1990 du Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer chargeant le Préfet de Région d'organiser les consultations relatives au Schéma Directeur National susvisé ;

LE COMITE REGIONAL DES TRANSPORTS DE BASSE-NORMANDIE,
réuni en Assemblée Plénière le mardi 25 septembre 1990,

émet un avis favorable au projet du Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse, il souhaite, en complément, que soit réalisé l'interconnexion Sud-Ouest des réseaux grande vitesse par le prolongement de la ceinture parisienne jusqu'à MANTES (tronçon MANTES - MASSY) ;

émet un avis très favorable au projet du T.G.V. NORMANDIE et souhaite que :

- 1°) la détermination des tracés définitifs soit effectuée après concertation auprès des collectivités et partenaires concernés,
- 2°) soient maintenues et améliorées les liaisons ferroviaires :

CAEN - RENNES
CAEN - TOURS
PARIS - GRANVILLE.

Les deux premières constituant d'ailleurs un rabattement sur le T.G.V. Normand.

Extrait du compte rendu du Comité régional des transports
en date du 18 octobre 1990

.....

Revenant à la Consultation du C.R.T. sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, Monsieur le Préfet de Région pense devoir, à l'issue de cette séance, résumer les opinions et avis exprimés de la manière suivante :

il enregistre un très large consensus au sein du C.R.T. sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse tel qu'il est présenté ; toutefois des observations et propositions ont été formulées :

1°/ en ce qui concerne le projet de schéma directeur national proprement dit des liaisons ferroviaires à grande vitesse :

- confirmation de l'intérêt des interconnexions
- nécessité de la promotion de lignes transversales à travers le territoire national
- nécessité de l'inscription au schéma du contournement Sud de Rennes
- nécessité de l'amélioration des voies Nord et Sud au delà de RENNES de telle manière que BREST et QUIMPER soient à moins de trois heures de PARIS.
- utilité d'une négociation financière avec la Région des PAYS de LOIRE pour la ligne CONNERE - RENNES et la nouvelle gare de LAVAL.

2°/ En ce qui concerne les autres liaisons ferroviaires voyageurs :

- réaliser l'électrification de la ligne RENNES - ST MALO
- maintenir et développer la qualité de service
- veiller à garantir un très haut niveau de desserte de Rennes même après un éventuel contournement.

3°/ En ce qui concerne globalement les transports de voyageurs en BRETAGNE tous modes confondus

Une réflexion globale est demandée en intégrant le rail, la route, l'air et la mer.

Le Comité Régional des Transports de la Région des Pays de la Loire réuni le mercredi 3 octobre 1990 pour étudier le Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à grande vitesse et ses incidences pour la Région des Pays de la Loire,

- Considérant que NANTES sera la seule grande capitale régionale à être écartée du Schéma Directeur National, par l'absence d'un projet de voies nouvelles permettant les vitesses TGV, entre le Mans et Nantes,
- Considérant que les départements de Loire Atlantique, du Maine et Loire et de la Vendée connaîtront ensemble les retombées très négatives de cette situation,
- Considérant que la desserte à grande vitesse de Laval serait assurée par une gare très éloignée du centre qui ferait perdre en trajet d'approche le gain de temps obtenu par la liaison à grande vitesse,
- Considérant que le contournement général de l'agglomération du Mans, par le TGV Bretagne ferait peser un gros risque de diminution des fréquences des liaisons pour la ville du Mans,
- Considérant que la Vendée est une fois de plus particulièrement délaissée par l'absence de projet d'électrification,
- Considérant que cette situation d'abandon de la Région des Pays de la Loire, dans le Schéma Directeur National, est particulièrement choquante, compte-tenu des efforts pourtant très importants consentis par la Région des Pays de la Loire et ses partenaires départementaux pour préparer l'arrivée du TGV Atlantique, en assurant la suppression des passages à niveau sur la ligne Paris-Nantes, la modernisation des gares à Nantes, le Mans, Laval, l'électrification de Savenay - Redon et d'adaptation des dessertes régionales,
- Considérant au total que la Région des Pays de la Loire qui bénéficie aujourd'hui du train le plus rapide du monde, aurait dans 10 ans le TGV le plus lent de FRANCE,

DONNE un avis défavorable au projet de Schéma Directeur National des liaisons à grande vitesse, ainsi présenté, et

DEMANDE solennellement à l'ETAT de traiter la Région des Pays de la Loire à parité avec les autres Régions françaises, condition de l'adhésion ultérieure du Comité Régional au Schéma Directeur National des liaisons à grande vitesse.

Archivé

Puis il est procédé au vote dont les résultats sont les suivants :

- Pour : 19 voix
- Abstentions : 26 voix
- Contre : 0 voix

L'avis proposé est donc adopté par le C.R.T.



RÉGION

CHAMPAGNE ARDENNE

32

ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR 1991
Rapport particulier

**DIRECTION DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS
ET DE L'HABITAT**

DELIBERATION N°
04088

OBJET : Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

LE CONSEIL REGIONAL DE CHAMPAGNE-ARDENNE,

REUNI EN SEANCE PLENIERE LES 15 ET 16 OCTOBRE 1990

- VU la loi n° 72.619 du 5 juillet 1972
- VU la loi n° 82.213 du 2 mars 1982
- VU la loi n° 83.3 du 7 janvier 1983
- VU la loi n° 83.663 du 22 juillet 1983 complétant la loi ci-dessus, et modifiée par la loi n° 85.97 du 25 janvier 1985
- VU le rapport du Président du Conseil Régional
- VU l'avis du Comité Economique et Social en date du 8 octobre 1990
- VU l'avis de la XXème Commission du Conseil Régional, relatif à ce rapport

APRES EN AVOIR DELIBERE, DECIDE :

* D'exiger (à l'instar d'autres Régions desservies par le T.G.V. EST) que les Villes Préfectures de la Région soient également desservies par les trains à grande vitesse soit en empruntant les lignes existantes, soit en créant une ligne nouvelle raccordant le réseau classique au T.G.V. SUD-EST.

* De considérer comme indispensable la desserte du Sud de la Région, notamment les bassins d'emploi de TROYES, CHAUMONT, SAINT-DIZIER, CULMONT-CHALINDREY.

* De demander une réunion avec la S.N.C.F. pour faire accepter les conditions ci-dessus.

* D'émettre un avis favorable sur le Schéma Directeur sous réserve que ces conditions soient prises en considération.

RESULTAT DU VOTE : adopté à la majorité.

Séance plénière du Conseil Régional des 29 et 30 octobre 1990

Le Conseil Régional de Lorraine, réuni le 30 octobre 1990, après avoir pris connaissance :

- du projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse soumis par le Gouvernement à la consultation des régions et communiqué à la Région de Lorraine à cette fin par courrier de Monsieur le Préfet de Région en date du 17 juillet 1990,
- du rapport de Monsieur le Président de la Région,
- des avis du Comité Economique et Social,
- des avis et propositions des Commissions :

- 1) S'agissant de la desserte à grande vitesse de la Lorraine et de son insertion dans les échanges intra-européens,

RELEVE que le projet de schéma directeur prévoit l'irrigation de la Lorraine par deux grands axes :

- Un axe Est-Ouest en "ligne nouvelle", "reliant la région parisienne et le système d'interconnexion à Reims, Metz, Nancy et Strasbourg avec connexions vers le Luxembourg, vers l'Allemagne Fédérale (aux niveaux de Sarrebruck et de Strasbourg), et vers la Suisse par la ligne aménagée Strasbourg-Mulhouse-Bâle".

REMARQUE qu'il s'agit très exactement de la définition du projet ESSIG du TGV Est sur lequel le Conseil Régional s'est déjà prononcé favorablement les 18 décembre 1989 et 22 janvier 1990, sous réserve de l'intégration au projet :

- du raccordement de Baudrecourt assurant une liaison de Luxembourg et de Metz vers Strasbourg partiellement en ligne à grande vitesse,
- du raccordement de Sarrebourg, assurant de même la liaison de Nancy vers Strasbourg,
- du raccordement direct vers Forbach et Sarrebruck,
- de la modernisation et de l'électrification des lignes Blainville-Remiremont et Lunéville-Saint Dié,
- d'une gare intermédiaire en Meuse, à hauteur de la voie sacrée.

Sous réserve de la prise en compte de ces opérations, **RENOUVELLE** son avis favorable au tracé du TGV Est.

DEMANDE à cet égard que la carte du projet de schéma directeur fasse apparaître, sans ambiguïté, le classement de la ligne Blainville-Epinal-Remiremont dans la catégorie "ligne existante empruntée par les trains à grande vitesse" jusqu'à Remiremont et non pas jusqu'à un point indéterminé entre Epinal et Gérardmer.

RAPPELLE en effet le choix fait par la Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux, de promouvoir la desserte du massif vosgien à partir de la future gare multimodale actuellement à l'étude par la ville de Remiremont et la SNCF, en correspondance directe avec les lignes routières TER.

• Un axe Nord-Sud en "lignes existantes empruntées par les trains à grande vitesse"

RAPPELLE que cet axe Bruxelles-Luxembourg-Metz-Nancy-Dijon-Méditerranée est vital pour la Lorraine, comme cela a déjà été souligné dans la délibération du 19 décembre 1989.

DEMANDE aussi que soit inscrit au schéma directeur l'aménagement de cette ligne en vue de porter sa vitesse de référence à 200-220 km/heure (comme prévu sur des liaisons telles que Le Mans-Nantes, par exemple), en cohérence avec la position déjà prise par le Conseil Régional sur le futur barreau Metz-Nancy, lequel devrait figurer sur le schéma en tant que ligne nouvelle à 220 km/heure puisque c'est avec ces caractéristiques qu'il a été étudié par la Mission ESSIG.

2) S'agissant de la programmation du TGV Est et de l'axe Nord-Sud,

SE FELICITE que, suite au Conseil des Ministres du 31 janvier 1989, le Gouvernement ait décidé d'accorder une priorité au "TGV Est avec interconnexion avec le réseau allemand aux niveaux de Sarrebruck et de Strasbourg", ainsi qu'au TGV Méditerranée vers Marseille et la Côte d'Azur d'une part, vers la frontière espagnole d'autre part".

RELEVE à cet égard que si le TGV Méditerranée présente la meilleure rentabilité interne pour la SNCF (12 %), le TGV Est présente quant à lui (de même que le projet de liaison, transalpine) le plus fort coefficient d'augmentation de trafic (+ 73 %), c'est à dire un très fort coefficient d'utilité collective.

Partant de cette remarque, **DEMANDE** a être informé précisément du mode et des hypothèses de calcul des taux de rentabilité retenus par la SNCF et plus spécialement quant à la prise en compte des interconnexions avec le futur réseau allemand à grande vitesse.

Sous réserves des observations précédentes **DONNE UN AVIS FAVORABLE** au projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, et demande que la décision du Gouvernement permettant d'engager les études de réalisation soit prise très rapidement.

Adopté à l'unanimité.

**PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES
LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE**

Le Conseil Régional, réuni le 26 octobre 1990,

Vu la loi n° 72.619 du 5 juillet 1972 modifiée portant création et organisation des régions ;

Vu la loi n° 82.213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, et notamment l'article 71 ;

après avoir pris connaissance du rapport N° CRA 228.90 du 16 octobre 1990 du Président du Conseil Régional et de l'avis de la 2ème Commission en date du 18 octobre 1990,

après avoir entendu M. WALINE, Président et Rapporteur de la 2ème Commission,

- prend acte du projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse,
- relève la prise en compte des TGV-Est européen et Rhin-Rhône et de leur tronc commun constitué par l'axe ferroviaire Nord-Sud alsacien porté à 220 km/h dès septembre 1991,
- souligne que le TGV Rhin-Rhône, situé sur le grand axe européen Nord-Sud unissant Hambourg à Turin et Barcelone, doit être conduit de façon à permettre une interconnexion optimale, et dans les plus brefs délais, au noeud du réseau européen à grande vitesse en création dans la région Rhône-Alpes,

DECIDE

- de donner un avis favorable au projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse,
- de demander au Gouvernement :
 - . de prendre d'urgence les décisions qui permettront à STRASBOURG et à l'Alsace d'être, dès 1996-1997, au centre d'un réseau de trains à grande vitesse connectant le réseau français au reste de l'Europe,
 - . de reconnaître l'impérieuse nécessité de la mise en oeuvre du TGV Rhin-Rhône.

Adopté par
45 voix pour
2 voix contre

Avis du Comité Régional des Transports

L'assemblée a donné, par 32 voix pour et 2 abstentions, un avis favorable au projet de Schéma Directeur des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse.

Elle a également estimé que la priorité doit être donnée à la réalisation du T.G.V. EST, comme cela a été indiqué par le schéma, mais elle a souhaité que cette réalisation soit suivie rapidement de celle du T.G.V. Rhin-Rhône, complémentaire du T.G.V. EST.

Par ailleurs, l'assemblée a formulé les observations et suggestions suivantes :

- nécessité d'une bonne articulation du réseau T.G.V. avec le réseau traditionnel régional et interrégional (liaisons Strasbourg-Metz et Strasbourg-Nancy en particulier),
- importance de l'interconnexion avec le réseau allemand vers Karlsruhe, Stuttgart, Mannheim par raccordement à hauteur de Strasbourg,
- nécessité de ne pas détériorer certaines relations (Saverne par exemple),
- demande d'un examen de faisabilité d'une liaison entre les réseaux T.G.V. et I.C.E. au droit de Mulhouse.

Enfin, quelques membres ont demandé la réalisation simultanée au T.G.V. EST et du tronçon Mulhouse-Besançon-Dôle du T.G.V. Rhin-Rhône.

Délibération du Conseil régional

Le Conseil régional en sa réunion des 25 et 26 octobre 1990,

D E C I D E :

- D'ADOPTER l'amendement n° 16 ci-annexé présenté par l'intergroupe URA-RPR-NI et sous amendé par l'exécutif (les amendements n° 17 et n° 18 ci-annexés présentés par le Groupe du Parti Socialiste, des Radicaux de Gauche et Apparentés, tombent de ce fait),
- DE REJETER l'amendement n° 19 ci-annexé présenté par le Groupe du Parti Socialiste, des Radicaux de Gauche et Apparentés,
- DE PRENDRE ACTE du retrait de l'amendement n° 20 ci-annexé présenté par le Groupe Communiste,
- D'EMETTRE en conséquence, un avis favorable sur le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, assorti des observations suivantes :

1 - SUR LA CONSISTANCE DU SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL :

a) Les lignes nouvelles

Le Conseil Régional constate que l'avis qu'il avait émis de voir figurer au schéma directeur les trois liaisons LYON-TURIN, LYON-BARCELONE et RHIN-RHONE est pris en considération.

Il formule les remarques suivantes :

1. Le TGV Rhin-Rhône se trouve dans une situation particulière au sein du projet de schéma puisqu'il s'agit d'une des deux seules liaisons pour lesquelles l'itinéraire n'est pas arrêté à ce stade de proposition, ce qui semble indiquer que les avantages respectifs des nombreuses variantes décrites par le document de la SNCF ne sont pas suffisamment séparateurs pour dégager une "meilleure" solution.

Le document technique de la SNCF explique que la variante de base appartient à la famille des tracés en "Y", comprenant un tronç commun MULHOUSE-BESANCON et deux branches de raccordement à la ligne Sud-Est, vers PARIS et LYON. Le gouvernement, en inscrivant en trait plein la branche Nord DOLE-MONTBARD, semble avoir fait le choix d'un tracé en "Y". Ce choix apparaît prématuré et le Conseil Régional demande à avoir connaissance des résultats d'une autre famille de tracés, qui serait celle des variantes en "T", assurant le raccordement du tronçon MULHOUSE-BESANCON à la ligne Sud-Est par une ligne rejoignant celle-ci vers MONTCHANIN. Une telle solution présente apparemment des avantages (réduction des investissements) mais aussi des inconvénients (allongement des temps de parcours Nord-Sud et Est-Ouest), dont le bilan doit être présenté.

De même, dans la catégorie des solutions "y", l'étude d'une variante de la branche sud passant par BOURG EN BRESSE, et assurant ainsi une meilleure desserte du territoire régional, est nécessaire. Cette solution présenterait l'avantage de soulager le trafic TGV PARIS-LYON, dont les études montrent que le seuil de saturation sera très rapidement atteint.

Ce n'est qu'éclairé par les résultats de l'ensemble de ces études que le Conseil Régional pourra émettre un avis sur le tracé du TGV RHIN-RHONE. Une telle réserve sur les tracés n'atténue en rien son accord sur l'inscription d'une liaison RHIN RHONE au schéma directeur ; elle ne fait au contraire que manifester l'intérêt extrême qu'il porte au projet. Et le Conseil Régional affirme aujourd'hui la priorité de la section MULHOUSE-BESANCON, tronçon commun de tous les tracés, qui présente un taux de rentabilité satisfaisant.

2. S'agissant de la liaison avec GENEVE, dont le principe reçoit son accord, le Conseil Régional demande la certification par la SNCF de la validité des études réalisées sur le tronçon BOURG-GENEVE et l'engagement dans les plus brefs délais d'une étude sur les tronçons manquants du sillon alpin (GENEVE/ANNEMASSE-CHAMBERY et GRENOBLE-VALENCE), afin de déterminer les coûts et les performances de ce sillon, par TGV et par trains inter-cités. Ces études et validations seront menées en vue de l'inscription au schéma national d'une ligne Agglomération Lyonnaise-BOURG EN BRESSE (cf. tracé Rhin-Rhône) - Agglomération Genevoise-ANNECY-CHAMBERY, assurant avec la liaison transalpine et les mesures explicitées ci-après, l'insertion des principaux pôles urbains de RHONE ALPES dans le réseau à grande vitesse.

b) Les mesures d'accompagnement

La morphologie du réseau des lignes à grande vitesse que dessine le projet de schéma est telle que, si LYON en bénéficie directement, les deux autres principales agglomérations rhônalpines, ST ETIENNE et GRENOBLE, s'en trouvent quelque peu écartées. Ceci exige d'assurer dans les meilleures conditions possibles leur connexion à ce réseau, par le moyen d'aménagements adaptés, que le schéma directeur doit inclure. Les performances actuelles des liaisons LYON-ST ETIENNE et GRENOBLE-MONTMELIAN ne sont pas satisfaisantes. Si le projet de liaison transalpine prévoit l'électrification de GRENOBLE-MONTMELIAN et son aménagement (pour une vitesse non précisée), rien n'est prévu sur la ligne LYON-ST ETIENNE, dont les caractéristiques sont très médiocres.

Avec NICE, GRENOBLE et ST ETIENNE seraient les plus grosses agglomérations françaises qui ne seraient pas desservies par ligne nouvelle ou par ligne aménagée pour une vitesse de 200 km/h. Aussi l'inscription des sections LYON-SAINT ETIENNE et CHAMBERY-GRENOBLE en "liaisons à aménager" est une nécessité d'aménagement du territoire national.

L'ensemble de l'axe alpin, de VALENCE à GENEVE, doit faire l'objet d'une amélioration notable, afin d'assurer la bonne complémentarité entre TGV et dessertes régionales prônée par le projet de schéma.

c) Les fonctions des gares

Le réseau à grande vitesse a ceci de différent du réseau classique, qu'il conduit à la réalisation de gares à l'extérieur des agglomérations. Le Conseil Régional demande à être étroitement associé à la définition des fonctions de ces gares, et à celle de leur raccordement au réseau classique, en vue d'assurer dans les meilleures conditions l'accès des Rhônalpins aux services de la grande vitesse. En particulier la gare de Satolas, qui aura un rôle essentiel d'interconnexion de relations à grande vitesse européennes, devra également être raccordée au réseau classique, en connexion avec les agglomérations régionales, et notamment LYON.

d) Liaisons inter-cités, transports de marchandises

La morphologie du schéma directeur en RHONE ALPES permet d'envisager des liaisons inter-cités régionales utilisant les lignes nouvelles. Le Conseil Régional demande que ce principe soit accepté et que les conditions de mise en oeuvre fassent l'objet des analyses nécessaires.

De même, la possibilité d'utiliser certains tronçons de lignes nouvelles pour les transports de marchandises, explicitement prévue pour le tunnel transalpin, devra être examinée en raison de l'acuité des problèmes de transports de marchandises que connaît et que connaîtra de plus en plus la région.

3 - SUR LES PRIORITES DE REALISATION DES LIGNES NOUVELLES :

L'ambition que l'Etat place dans le schéma directeur apparaît tout à fait pertinente : l'enjeu est bien d'assurer le développement des relations à grande vitesse de façon coordonnée avec les progrès des régions voisines étrangères. A ce titre, les trois lignes nouvelles, vers l'ESPAGNE, RHIN-RHONE et LYON-TURIN, dont le Conseil Régional appelle la réalisation, apparaissent devoir logiquement figurer parmi les priorités nationales ce qui est d'ores et déjà un fait pour celle qui ouvrira la région à l'ESPAGNE. Il convient de souligner à ce propos l'importance pour RHONE ALPES de la construction rapide du TGV Méditerranée, ce qui impose de rechercher activement et d'arrêter au plus tôt un tracé définitif.

Parmi les nouveaux projets, la priorité des priorités va sans doute à la relation avec l'ITALIE : des principaux partenaires européens de RHONE ALPES, c'est le plus proche par la géographie, la culture et l'histoire. La ligne nouvelle mettra TURIN à 1 h 30 et MILAN à 2 h 40 de LYON, et l'on peut attendre un impact considérable d'un tel rapprochement dans la perspective du grand marché. Le TGV transalpin aura par ailleurs un rôle structurant majeur au sein de l'Europe pour l'organisation des liaisons Nord-Sud : l'augmentation attendue du nombre de voyageurs en témoigne. Concrétiser sans délai la volonté de le réaliser orientera fortement le comportement des acteurs du transport en Europe, et confortera de façon décisive le réseau ferroviaire européen à grande vitesse dans la configuration qui est la plus conforme aux intérêts nationaux et de RHONE ALPES.

Le Conseil Régional exprime à l'Etat ces priorités, et lui demande d'engager immédiatement la réalisation de la liaison transalpine, par l'exécution d'une première phase comprenant le tronçon de ligne nouvelle SATOLAS-MONTMELIAN et l'aménagement de la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN, première phase dont la rentabilité dépassera le seuil de 8%. Il demande naturellement que l'insertion des infrastructures dans les sites traversés soit traitée avec toute l'attention requise.

4 - SUR LA QUESTION DES FINANCEMENTS :

La réalisation des différents projets évoqués demande des moyens considérables, et il semble nécessaire de rechercher des solutions originales, avec le recours à des financements privés et internationaux, sachant que la mise en concession de certains ouvrages (notamment le tunnel transalpin) apparaît comme une solution à étudier.

En outre, la mobilisation de contributions de la Communauté Européenne semblerait justifiée pour les tronçons assurant les liaisons entre pays de la Communauté, et tout particulièrement pour la liaison transalpine.

0

0

0

- DE PRENDRE ACTE du retrait du voeu n° 21 ci-annexé présenté par le Groupe Rassemblement National,
- D'ADOPTER le voeu n° 22 ci-annexé présenté par le Groupe Rassemblement National,
- DE PRENDRE ACTE du retrait du voeu n° 23 ci-annexé présenté par le Groupe du Parti Socialiste, des Radicaux de Gauche et Apparentés,
- D'ADOPTER le voeu n° 24 ci-annexé présenté par le Groupe Rassemblement pour la Région et amendé,
- D'ADOPTER le voeu n° 25 ci-annexé présenté par le Groupe Rassemblement National et amendé par l'exécutif,
- D'ADOPTER le voeu n° 26 ci-annexé présenté par le Groupe Union Rhône Alpes,
- DE PRENDRE ACTE du retrait du voeu n° 27 ci-annexé présenté par le Groupe Communiste, compte tenu de l'accord donné par le Président.

PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL
DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

Réunion du Comité Régional des Transports
du 21 septembre 1990

Le Comité régional des transports, réuni en séance plénière le 21 septembre 1990, a pris connaissance avec satisfaction du projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse présenté par le gouvernement. Il souligne la qualité des documents qui lui sont soumis, qualité qui facilite l'examen du projet et l'élaboration de l'avis qui lui est demandé et qu'il formule comme suit :

1°) Le comité donne un avis globalement favorable au projet de schéma qui doit redessiner la carte du territoire français dans un sens favorable à la décentralisation des hommes et des activités et dans un sens favorable aux échanges européens, compte tenu notamment :

- de la dimension européenne du schéma,
- des potentialités offertes tant en matière de déplacements qu'en matière d'aménagement du territoire,
- de sa complémentarité nécessaire avec les autres modes,
- de ses retombées en termes d'activité économique.

Le comité souhaite bien entendu que les avantages offerts par le réseau des lignes à grande vitesse soient accessibles à l'ensemble des usagers, sans modulations tarifaires excessives notamment.

2°) Les projets intéressant directement Rhône-Alpes ont fait l'objet des avis particuliers suivants :

a) Le comité demande qu'une priorité soit donnée à la réalisation de la liaison transalpine Lyon-Turin en raison de ses enjeux tant nationaux que régionaux ; la réalisation du tronçon-Lyon-Montmélian constitue une première phase particulièrement intéressante du projet, Montmélian-Grenoble devant être aménagé et desservi par TGV simultanément à cette première phase.

b) de même, le comité souhaite, sans préjuger du résultat des études en cours, que les projets de liaison à grande vitesse vers Genève donnent la préférence à une ligne nouvelle Chambéry-Genève se détachant de la liaison transalpine Lyon-Turin ; cet axe pourrait s'intégrer à une liaison rapide Genève-Grenoble-Valence.

c) entre les différentes variantes de la liaison Rhin-Rhône, le comité donne la préférence à une variante privilégiant les relations vers l'Alsace et l'Allemagne, sans obérer par trop les relations vers Dijon et la Lorraine (cas de la variante de base S 3) ; dans cette optique, la réalisation en 1ère phase de la première composante du projet (Belfort-Dijon) telle que proposée par la SNCF recueille un avis favorable du CRT.

3°) Le comité souhaite que des mesures d'accompagnement et de valorisation de ce schéma notamment du point de vue de ses implications en matière d'aménagement du territoire soient envisagées ; elle pourraient concerner :

- au plan national

. l'amélioration du fonctionnement des liaisons transversales et spécialement les liaisons Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon pour une bonne desserte de l'Auvergne et du Massif Central.

. Les perspectives d'utilisation des lignes nouvelles pour des dessertes de marchandises.

- au plan régional

. l'aménagement du sillon alpin Genève-Grenoble-Valence; concomitant à la réalisation du TGV transalpin (permettant d'assurer des liaisons TGV sillon Alpin-Espagne par Grenoble et sillon Alpin Italie).

. le maintien d'une desserte TGV satisfaisante du département de l'Ain et de l'agglomération de Bourg-en-Bresse.

. l'aménagement des infrastructures ferroviaires Roanne-Lyon et Saint-Etienne-Lyon.

. l'amélioration parallèle des dessertes ferroviaires régionales.

. l'utilisation possible des capacités des LGV à la desserte inter-cités régionales.

. la promotion de la fonction d'échange et d'interconnexion des LGV assurée par le pôle de Satolas.

. l'amélioration de l'interface TGV-réseaux urbains et suburbains.

4°) Le comité exprime un double souhait :

a) que l'approbation du projet soit suivie de la définition de priorités dans sa mise en oeuvre et de la mise au point d'un calendrier précis de réalisation tenant compte des intentions des pays voisins et des décisions communautaires.

b) que l'application du schéma respecte l'intégration des différents modes de transport et donne en particulier tout son rôle à la plateforme de Satolas, et ceci aussi bien pour les transports de voyageurs que pour le fret.

5°) Le comité rend hommage à la qualité des hommes, ingénieurs techniciens, ouvriers de la SNCF comme des entreprises françaises qui ont permis la réussite de technologies exemplaires qui illustrent la capacité de notre pays à se moderniser.

Le comité souhaite toutefois que la poursuite de ce grand projet ne fasse pas obstacle à l'exercice, par la S.N.C.F., de l'ensemble de ses missions, notamment ses missions de desserte de proximité des territoires et des villes moyennes, ses missions de complémentarité et de rabattement vers les lignes à grande vitesse, ou des missions relatives au transport de fret.

COMITE REGIONAL DES TRANSPORTS

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 3 OCTOBRE 1990

.....

Le Comité régional des transports s'est réuni sous la présidence de Monsieur le Directeur régional de l'Equipement représentant Monsieur le Préfet de Région.

Après que le Président ait défini le cadre de la réunion et précisé la distinction nécessaire entre la consultation de principe sur le schéma directeur et la consultation qui s'engage sur les tracés dans le cadre de la mission confiée à M. Querrien, la présentation du projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a été faite par M. Chauvetière, chef de division à la direction régionale de l'Equipement et par M. Amans, directeur régional de la S.N.C.F. Le débat général a ensuite été ouvert.

M. Mouly, représentant le Président du Conseil régional, a exposé devant le comité, la position prise par l'assemblée régionale : le vote a été favorable au projet de schéma directeur dont personne n'a contesté l'intérêt économique.

Monsieur le Docteur Delmas, représentant le Conseil général de la Lozère, a souhaité, compte-tenu de la position du sud du Massif central, que la liaison Clermont-Ferrand - Béziers soit desservie en continuité. Monsieur Amans a affirmé la nécessité de correspondances ferroviaires pour assurer le desserte des zones à l'écart du T.G.V.

Monsieur Gaudy, représentant le Conseil général de l'Hérault, confirme la position favorable du Département. Il souhaite une gare dans le secteur Agde-Pézenas. Il expose que le coût kilométrique semble plus élevé que prévu et que le calcul de rentabilité de la S.N.C.F. serait autre si une priorité était donnée à la liaison Valence-Le Perthus par rapport à la liaison Valence-Fréjus.

Monsieur Sabat, maire-adjoint de Béziers, est favorable au projet de schéma. Il opte pour une gare à Béziers ou aux environs et souhaite la continuité Clermont-Ferrand - Béziers pour favoriser le désenclavement du Massif central.

Les représentants d'Air Inter n'ont aucune objection de principe mais émettent des réserves. Air Inter perdra une partie de sa clientèle, le coût de la nouvelle infrastructure est très élevé. Ils demandent que la concurrence fer-air soit claire et loyale. Ils notent que le T.G.V. Languedoc n'atteint pas le seuil de rentabilité interne de la S.N.C.F. et se prononcent pour le T.G.V. Grand-Sud.

Monsieur Parrès donne un avis favorable au schéma au nom du Département des Pyrénées-Orientales. Il note que Barcelone sera à moins d'une heure de Barcelone. Il faudra selon lui faire attention dans la traversée des Corbières et réfléchir à l'implantation de la gare.

Monsieur Pujol, adjoint au Maire de Perpignan, attend le T.G.V. avec impatience pour les relations essentielles vers l'Espagne. Il se réjouit de la concurrence air-fer.

Conclusions du comité régional des transports de la Région PACA
concernant le projet de schéma directeur TGV
du lundi 8 octobre 1990

En conclusion le comité régional des transports émet un avis favorable, au projet de schéma directeur des liaisons ferrées à grande vitesse, assorti des recommandations suivantes :

- 1 - Le CRT souhaite que soient poursuivies les études afin de donner sa véritable dimension européenne au schéma. Pour la région PACA cette recommandation concerne plus particulièrement les deux points suivants :
 - . prolonger la ligne nouvelle de Fréjus vers les Alpes-Maritimes afin d'assurer une meilleure desserte des grandes agglomérations du littoral et au-delà vers l'Italie.
 - . alternative de la liaison Lyon - Turin par un tracé passant dans la Haute-Durance à Briançon et rejoignant le Val de Suze par Oulx en Italie - voire prolongement de la ligne SNCF du Val de Durance vers l'Italie.
- 2 - Engager dès maintenant avec l'Etat et les partenaires concernés les études nécessaires pour assurer la complémentarité avec les réseaux de transports régionaux, les réseaux de transports urbains et interurbains et assurer les services indispensables sur le réseau traditionnel.
- 3 - Réaliser simultanément et de manière prioritaire les branches méditerranée et Languedoc et le bouclage au Sud d'Avignon afin de mettre en oeuvre le TGV grand Sud.
- 4 - Assurer la poursuite de la concertation dans les études de détail des projets nouveaux afin de prendre en compte les problèmes d'environnement et de permettre la meilleure intégration du réseau nouveau dans l'aménagement local.

Aucun avis défavorable ne s'est exprimé sur cette conclusion et treize membres se sont abstenus.