



Franche-Comté
Conseil régional

La Présidente

Besançon, le


NOVE B
Ares n° 768500

Monsieur Jean-Eric PAQUET
Directeur faisant fonction
Commission européenne - DG MOVE
Direction RTE-T
Rue de la Loi 200
1049 Bruxelles

→ EK, ~~IX~~ ML

please ensure this contribution
is included on the website
for the public consultation

Monsieur le Directeur,

Les orientations de l'Union Européenne pour la période 2014-2020 sont actuellement en cours d'élaboration et notamment celles concernant la politique européenne de transports. Comme vous le savez les options du futur livre vert de la commission européenne, vont participer à la détermination des modalités de financement des infrastructures ferrées du futur Réseau Trans Européen de Transports RTE-T. 

Dans cette perspective, j'ai souhaité que la Région Franche-Comté apporte sa contribution à la consultation organisée de mai à septembre 2010 par la Commission Européenne. En effet, la LGV Rhin-Rhône, est inscrite dans le Projet Prioritaire 24 du RTE-T pour les branches Est et Sud, et il est donc essentiel qu'elle bénéficie de financements européens pour les phases du projet restant à mettre en œuvre.

Je vous communique pour information cette contribution, qui souligne la nécessité de poursuivre la mise en œuvre des Projets Prioritaires existants dont le PP 24. Elle prolonge la déclaration du sommet de Barcelone du 11 juin 2009 réunissant les Régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Piémont, Catalogne et de Valence.

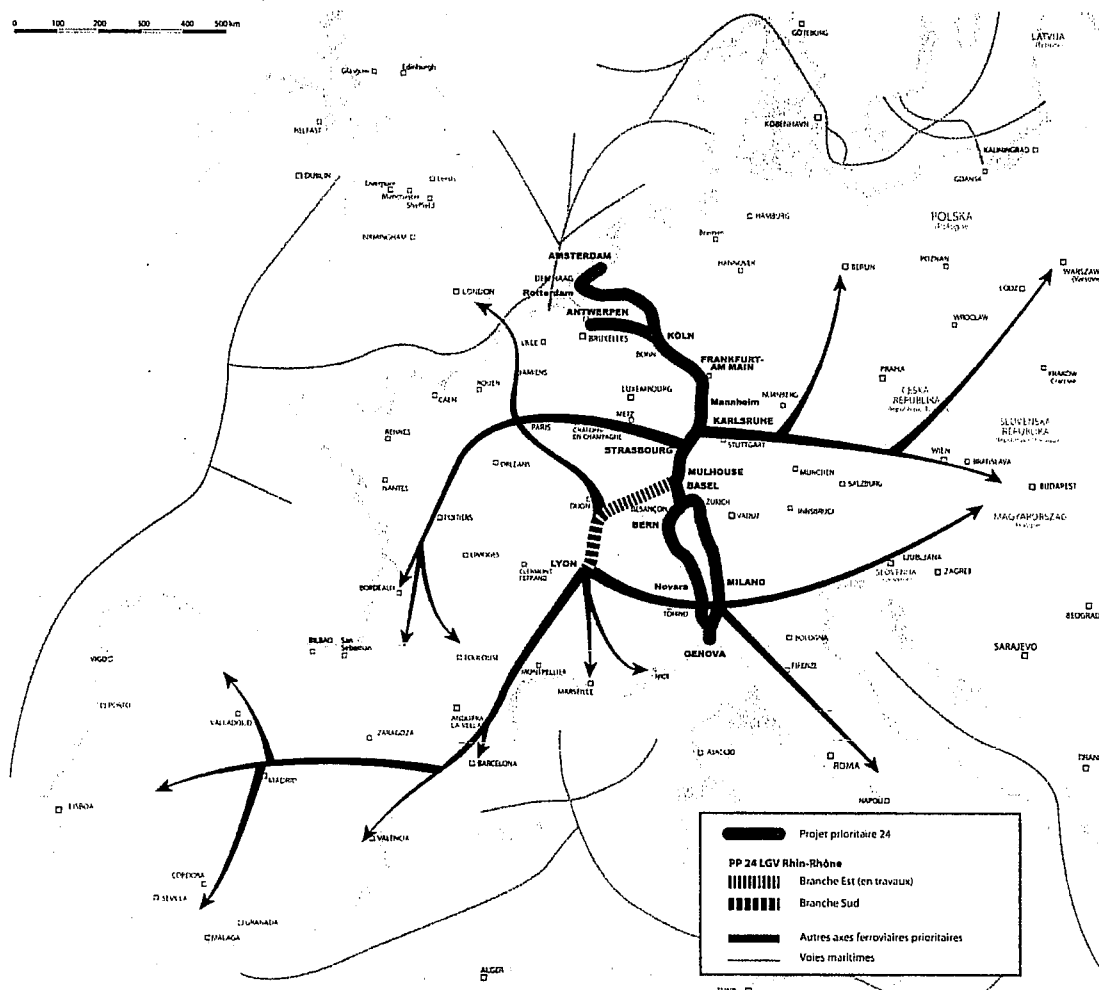
La Région Franche-Comté souscrit à l'approche proposée par la Commission européenne renforçant les liens entre la politique des Transports et les autres politiques en matière de climat, d'environnement, et de cohésion. Elle souligne que l'augmentation des enveloppes financières consacrées aux projets du Réseau Trans Européen de Transport est nécessaire. La Région appuie également la proposition de nomination de coordinateurs disposant d'une vision globale sur des secteurs larges, pour permettre par exemple, de prendre en compte l'amélioration des infrastructures existantes pour la circulation du fret en parallèle de la branche sud notamment.

J'ai souhaité vous communiquer cette contribution régionale apportée à la définition des futures orientations de la politique des Transports de l'Europe, dans la perspective de la réalisation des trois branches de la LGV Rhin-Rhône.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de ma considération distinguée.

Marie-Guite DUFAY

En matière économique, le PP 24 et la LGV Rhin-Rhône vont permettre un rapprochement entre les métropoles de Paris, Lyon, Strasbourg, Bâle, Marseille, mais également avec Francfort, Barcelone, Milan, Turin, selon les objectifs envisagés par la Commission, pour la conception du futur réseau central européen.

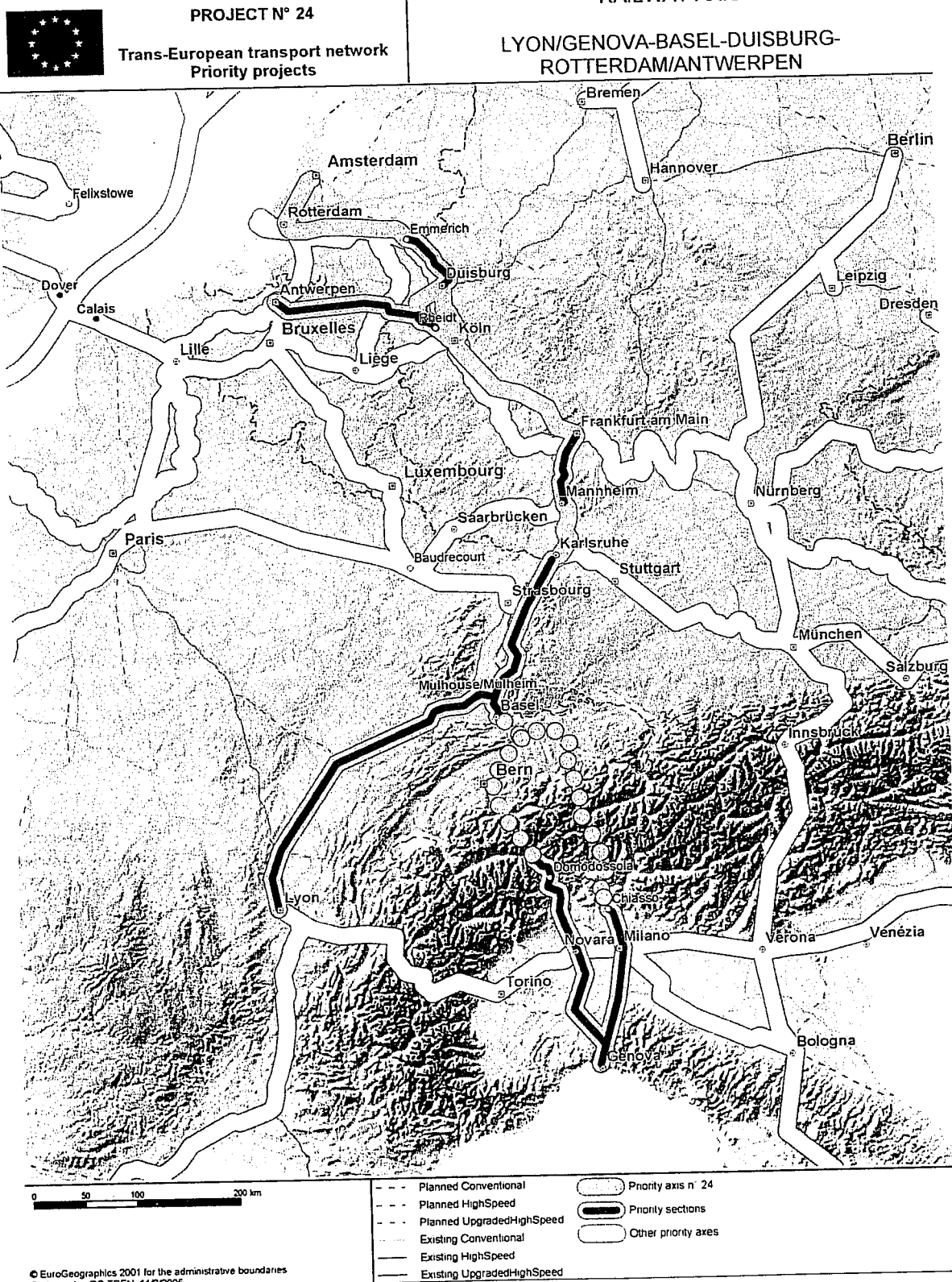


Carte Région Franche-Comté septembre 2010

Par ailleurs, la Métropole Rhin-Rhône, regroupant les villes et agglomérations situées sur l'axe de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été constituée pour apporter une visibilité et rayonner à l'échelle européenne. Cet ensemble urbain de 2 millions d'habitants et de 1,1 million d'emplois, situé dans un territoire à densité limitée sera conforté par la mise en service du TGV Rhin-Rhône, avec une offre mutualisée d'activités et de services répartie sur des agglomérations situées à une vingtaine de minutes les unes des autres.

Enfin, la réalisation de la première phase de la nouvelle infrastructure de la LGV Rhin-Rhône, participant au PP 24, a donné lieu à un projet global pour l'emploi et l'insertion. Le chantier a généré 6 000 emplois (4 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects) et 8 % d'entre eux ont été réservés à des emplois d'insertion, pour lesquels des actions spécifiques de formation et d'accompagnement à un retour à l'emploi ont été mises en place.

La Franche-Comté a également noté que la Commission prévoyait la possibilité de réaliser des corridors séparés pour le fret et les voyageurs. En effet, ces deux types de trafic engendrent des contraintes de nature différentes qui ne permettent pas une exploitation optimale des réseaux. Cette possibilité de réaliser des corridors spécifiques, pour les voyageurs et pour le fret, doit être confirmée pour permettre de répondre aux besoins et aux contraintes spécifiques de chacun des territoires situés sur les axes de circulation des différents flux.



Annexe bilan carbone de la LGV Rhin-Rhône

Le premier Bilan Carbone® ferroviaire global réalisé sur la LGV Rhin-Rhône confirme la contribution des nouvelles lignes à grande vitesse aux objectifs

Pour la première fois, les émissions de gaz à effet de serre issues des phases de conception et de réalisation de la nouvelle infrastructure mais aussi des deux nouvelles gares (Besançon - Franche-Comté TGV et Belfort - Montbéliard TGV), de 30 rames TGV supplémentaires ou encore des installations de maintenance, ont été passées au crible en utilisant les facteurs d'émission proposés par l'ADEME ou élaborés spécifiquement avec son concours. Ces résultats ont ensuite été complétés par les estimations des émissions de gaz à effet de serre durant les 30 premières années d'exploitation commerciale de la nouvelle ligne après son ouverture en décembre 2011.

De ces premières analyses, il ressort que 1,9 million de tonnes équivalent CO₂ (teCO₂) sera émis durant ce premier cycle de 30 ans, dont 53 % issu de l'énergie de traction et 42 % des travaux initiaux de construction. En déduisant ensuite les émissions de gaz à effet de serre économisées chaque année durant cette même période grâce aux reports de la route et de l'air vers la nouvelle offre ferroviaire (soit une moyenne de 1,2 million voyageurs par an), l'étude montre que l'empreinte carbone du projet devient nulle dès sa 12^{ème} année d'exploitation. Par conséquent, l'exploitation de la LGV rend l'ensemble du projet « carbone positif » dès 2024 avec une « rentabilité carbone » qui augmente ensuite tous les ans. Avant cette échéance, il faut souligner qu'à partir de 2012, près d'1,5 million de nouveaux voyageurs utiliseront chaque année le train pour se rendre dans les territoires desservis et ainsi accompagner leur développement économique. La compétitivité du transport ferroviaire à grande vitesse est donc confirmée par ce premier Bilan Carbone® global qui souligne ses bénéfices environnementaux sur le long terme.

Au terme de la présentation des résultats, RFF et la SNCF ont annoncé à Besançon leur intention de développer le travail entamé à l'occasion du Bilan Carbone® de la LGV Rhin-Rhône afin de présenter dans les prochains mois un guide méthodologique permettant la réalisation du Bilan Carbone® de tout projet ferroviaire, y compris ceux visant à moderniser les lignes existantes. L'ambition est de fournir à l'Etat et aux collectivités un outil d'aide à la décision, un « Bilan Carbone® prévisionnel » dès les études préliminaires des nouveaux projets. Les représentants des deux établissements ont toutefois rappelé que la décision de mise en oeuvre de ces projets ne doit pas se limiter au seul critère carbone, mais doit également prendre en compte des critères socio-économique, technique, ainsi que d'autres aspects environnementaux comme la préservation de la biodiversité.

Dès cet automne, le Bilan Carbone® des travaux de génie civil, des chantiers des gares nouvelles et des ateliers de maintenance sera suivi et précisé dans le but d'améliorer la « connaissance carbone » des opérations et de proposer des solutions de remplacement. Enfin, lors de la mise en service de la ligne en décembre 2011, le Bilan Carbone® de la phase d'exploitation et de maintenance fera également l'objet d'une actualisation à l'aide des données réelles. Par ailleurs, RFF et la SNCF souhaitent intégrer le Bilan Carbone® dans le bilan environnemental et socio-économique de la LGV Rhin-Rhône Branche Est prévu au titre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), dans une approche de développement durable.

Source RFF

Pour en savoir plus : cliquez sur www.bilan-carbone-lgvrr.fr