

n° 007219-01

Décembre 2011

Mission de réflexion sur un projet de gare nouvelle TGV dans le secteur de Saint-Florentin (Yonne)

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° : 007219-01

**Mission de réflexion sur un projet de gare
nouvelle TGV dans le secteur de Saint-
Florentin (Yonne)**

établi par

Jean-Louis Picquand

Ingénieur en Chef des Ponts des Eaux et des Forêts

Gérard Valère

Ingénieur Général des Ponts des Eaux et des Forêts

Laurent Winter

Ingénieur Général des Ponts des Eaux et des Forêts

décembre 2011

Sommaire

Résumé	8
Introduction	10
1. Le Nord de l'Yonne : un territoire enclavé mais disposant d'atouts	11
1.1. Le territoire et son évolution.....	11
1.2. L'accès à la grande vitesse ferroviaire.....	13
1.3. L'accès au maillage du réseau autoroutier.....	13
1.4. Un potentiel de développement territorial.....	13
2. Le projet de gare TGV à Saint -Florentin.....	15
2.1. Le contexte ferroviaire de St Florentin.....	15
2.2. Faisabilité et implantation de la nouvelle gare à proximité de l'intersection de la LN1 et de la ligne « PLM ».....	16
2.3. Les liaisons possibles.....	17
2.4. Les correspondances fer-fer.....	17
2.4.1. les liaisons entre Paris et les villes situées au sud de Saint Florentin sur la ligne PLM.....	18
2.4.2. les liaisons entre Paris et les villes situées au nord de Saint Florentin.....	18
2.4.3. le cas particulier d'Auxerre.....	19
2.4.4. les relations entre l'Yonne et le Sud.....	19
2.5. Aménagements extérieurs.....	20
2.6. Intégration dans le site.....	20
2.7. Desserte par la route.....	20
2.8. Desserte par les transports collectifs routiers	21
3. La zone de chalandise.....	24
3.1. Enveloppe pertinente et population desservie.....	24
4. L'amélioration du réseau routier.....	26
4.1. La RN 77 : un parcours peu roulant.....	26
4.2. La RN 77 : une insécurité supérieure à la moyenne	26
4.3. Le projet Troyes Auxerre Bourges.....	26
4.4. L'aménagement routier de Troyes-Auxerre inscrit au SNIT comme accompagnement de la future gare TGV.....	27
4.5. Préserver l'avenir.....	28
4.6. Premières propositions d'aménagement.....	28
5. L'impact, sur la ligne à grande vitesse, de la création d'une gare TGV.....	29

5.1.La création d'une nouvelle gare a un impact socio économique positif vis à vis des populations desservies.....	29
5.2.La création de la nouvelle gare a un impact négatif sur la capacité de la ligne.....	29
5.3.La création d'une gare sur LGV génère des coûts d'exploitation supplémentaires.....	29
5.4.La création d'une gare sur LGV conduit à des impacts positifs et négatifs sur les recettes de l'exploitation.....	30
6.Un projet d'aménagement du territoire.....	32
6.1. Offre de liaisons nouvelles et besoins du territoire.....	32
6.2. La complémentarité de l'aménagement routier.....	32
6.3.La nécessaire dimension économique.....	33
6.4. Des synergies à construire.....	33
7.Prise en compte du projet par les collectivités territoriales.....	35
7.1.Les communes et les documents d'urbanisme.....	35
7.2.Le département de l'Aube.....	35
7.3.Le département de l'Yonne.....	36
7.4.La région Bourgogne.....	36
8.Les conditions de réussite du projet.....	37
8.1.Rentabilité intrinsèque des projets.....	37
8.1.1.La gare TGV.....	37
8.1.2.L'aménagement de la RN 77 Troyes – Auxerre.....	37
8.2.Le financement de l'Etat.....	38
8.2.1.Concernant la gare nouvelle de St Florentin :.....	38
8.2.2.Concernant la liaison routière Troyes – Auxerre par la RN77 :.....	38
8.3.Les contributions des collectivités territoriales.....	39
8.4. Construire un projet de développement territorial.....	39
Conclusion	41
Recommandations	42
Annexe 1. Lettre de mission	45
Annexe 2. Liste des personnes rencontrées	47

Résumé

Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), document stratégique prévu par les lois « Grenelle » I et II, comporte, dans sa version transmise au Conseil économique, social et environnemental par le Premier ministre en novembre 2011, la réalisation d'une gare nouvelle TGV sur la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon (LN1) au voisinage de St Florentin. La mise en service de cette gare TGV ne peut intervenir, au mieux, qu'en concomitance avec celle de la future LGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (POCL) : celle-ci devrait en effet dégager des sillons ferroviaires sur la LN1 actuellement saturée ou proche de la saturation (la gare nouvelle avec un arrêt à St Florentin consommerait entre 2 et 3 sillons, ce qui ne permet pas d'en envisager la réalisation avant celle de POCL).

Le projet de SNIT prévoit en outre, comme desserte de la future gare TGV, l'aménagement de la RN77 entre Troyes et Auxerre sans en préciser les caractéristiques, le projet de prolongement de cette infrastructure vers Bourges étant abandonné.

Au cours de l'enquête, il est apparu que :

- les besoins de revitalisation du nord du département de l'Yonne sont réels, cette zone souffrant d'un faible dynamisme économique et démographique, de son enclavement relatif et de son excentrement, tant vis à vis de l'agglomération parisienne que de la région Bourgogne ;
- la réalisation de la LGV POCL ne peut être envisagée qu'à un terme éloigné, tant du fait de son coût (estimé actuellement entre 13 et 15 milliards d'euros dans le SNIT) que de l'absence, à ce jour, de consensus des collectivités territoriales concernées sur son tracé (apparue lors du débat public) : dès lors, une étude détaillée du projet de gare ne trouvera sa pertinence que lorsque les perspectives et les conditions de réalisation de cette LGV se seront clarifiées ;
- la situation de la gare au voisinage immédiat de l'intersection entre la LN1 et la ligne PLM ne poserait pas de difficultés d'insertion et de réalisation ; en outre, et bien que tant la SNCF que RFF aient envisagé une localisation de la gare nouvelle plus au nord, proche de Sens, la seule localisation susceptible à ce jour de réunir un consensus des élus serait St Florentin ;
- cette gare améliorerait les dessertes locales et favoriserait la dynamisation du nord de l'Yonne, mais ne devrait pas être un gros inducteur de trafic ; en revanche, elle n'intéresse pas l'agglomération troyenne pour les liaisons vers Paris et le nord, et ne l'intéresse que partiellement pour les liaisons vers le sud ;
- la complémentarité et les synergies entre la gare TGV et l'aménagement de la RN77 Troyes-Auxerre n'apparaissent pas évidentes ;
- ni le niveau de trafic (actuellement légèrement supérieur à 4000 véh/j), ni l'accidentologie ne permettent de justifier socio-économiquement un aménagement lourd de la RN77, de type 2x2 voies en tracé neuf, à échéance

rapprochée : les aménagements à réaliser ne doivent pas avoir pour objectif d'augmenter la capacité ou de réduire le temps de parcours moyen, mais seulement d'améliorer la sécurité des usagers et de fiabiliser leur temps de parcours (en facilitant le dépassements, par des créneaux de dépassement alternés par exemple) ;

- en dehors des collectivités territoriales les plus directement bénéficiaires de la gare nouvelle et de l'aménagement routier (le conseil général de l'Yonne et les agglomérations d'Auxerre et de St Florentin), qui ne paraissent pas par ailleurs susceptibles de contribuer de manière significative à leur financement le moment venu, ces projets ne bénéficient pas actuellement d'un consensus fort quant à leur niveau de priorité, ni de la part de l'agglomération troyenne, ni de celle du conseil général de l'Aube, ni encore moins de celle de la région Bourgogne ;
- il appartient aux promoteurs actuels de ces projets de susciter ce consensus politique local afin de permettre leur réalisation à terme ;
- toutefois, il semble nécessaire de préserver l'avenir en maintenant le principe de la réalisation à terme de ces deux équipements en incitant les collectivités territoriales concernées à réserver dans leurs documents d'urbanisme les emprises nécessaires ; par ailleurs, des aménagements limités de la RN77 (points critiques de sécurité, créneaux de dépassement) peuvent être envisagés sans attendre l'échéance de réalisation de la gare TGV.

Introduction

Dans sa lettre du 5 mars 2010, M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports auprès du Ministre de l'Écologie de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, chargé des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat, a demandé au vice-président du CGEDD que soit conduite une mission de réflexion sur l'intérêt de créer, à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), une nouvelle gare TGV dans le secteur de Saint-Florentin (Yonne). La lettre de mission mettait par ailleurs l'accent sur le développement de l'intermodalité autour de la gare nouvelle à créer, ce qui implicitement désignait l'aménagement, selon un parti à déterminer, de la RN77 entre Auxerre et Troyes.

Les missionnaires désignés, MM. Gérard Valère, Laurent Winter, IGPEF, et Jean-Louis Picquand, ICPEF, ont pris l'attache des préfets concernés (Yonne et Aube), des services déconcentrés de l'État (DREAL Bourgogne, DDT de l'Yonne et de l'Aube), des élus (parlementaires, présidents des conseils généraux des départements pré-cités, maires ou adjoints des maires d'Auxerre, de Troyes et de St Florentin) et se sont appuyés comme le préconisait la lettre de mission sur les services de la DGITM ainsi que sur RFF et la SNCF.

Concernant ces deux établissements, les missionnaires n'ont pas jugé opportun de leur demander d'études poussées permettant de fonder une estimation du projet de gare et de ses aménagements annexes, compte tenu de l'horizon éloigné de réalisation de celle-ci (au mieux simultané avec l'ouverture de la ligne nouvelle POCL). La mission est bien consciente qu'aller au-delà aurait nécessité des investigations lourdes et coûteuses dépassant le niveau raisonnable de ce qu'elle pouvait attendre. Dès lors certains aspects des sujets abordés par la mission ne sont pas étayés par des études mais simplement fondés sur une appréciation raisonnable partagée par ses membres.

Les missionnaires n'ont par ailleurs pas pu obtenir les entretiens qu'ils avaient sollicités auprès du préfet de la région Bourgogne et du président de cette même région, en dépit de leurs demandes réitérées. Toutefois, la prise de position écrite du président de la région a permis à la mission de pallier l'absence de rencontres.

Le rapport aborde successivement les sujets suivants : le territoire du nord de l'Yonne et du sud de l'Aube, la gare nouvelle TGV de St Florentin et ses dessertes routières et ferrées, la zone de chalandise, l'amélioration du réseau routier, l'impact sur la LGV de la création d'une gare TGV, les aspects d'aménagement du territoire, la prise en compte du projet par les collectivités territoriales, enfin les conditions de réussite du projet.

1. Le Nord de l'Yonne : un territoire enclavé mais disposant d'atouts

1.1. Le territoire et son évolution

• *Le territoire concerné*

La mission a retenu que le territoire concerné par le projet regroupe les arrondissements d'Auxerre (180.000 habitants) et de Sens (105.000 habitants) dans le département de l'Yonne et de Troyes (220.000 habitants) dans le département de l'Aube.

• *Les dynamiques de peuplement*

En dehors d'un axe Avallon-Auxerre-Sens, la population de l'Yonne est peu dense, un peu inférieure à la moyenne de la région Bourgogne.

Après une perte de population pendant une vingtaine d'années, le dernier recensement fait apparaître à nouveau une légère croissance des agglomérations de Sens et d'Auxerre, lié en partie à une migration vers la périphérie du bassin parisien de personnes de revenu modeste travaillant en région parisienne ou de retraités, du fait de la cherté des loyers dans la zone centrale. En revanche, Avallon, trop éloignée, n'a pas bénéficié de ce mouvement migratoire.

En dépit d'un ralentissement de l'activité économique, l'Yonne est parvenue à attirer ou à maintenir quelques grandes entreprises sur des zones proches des autoroutes A5, A6 et A19, dans un triangle Auxerre (Moneteau)-Saint-Florentin-Joigny-Migennes. En outre, un tissu industriel constitué de PME aux activités diversifiées (agro-alimentaire, production de métaux, construction de véhicules) s'est localisé dans ces pôles d'activités.

L'agglomération troyenne.

Si la région Champagne-Ardenne perd de la population et connaît un solde migratoire négatif depuis 1999, le département de l'Aube, au contraire, évolue positivement. L'aire urbaine de Troyes a gagné 5 000 habitants entre 1982 et 1999, pour une population de 172 000 habitants, malgré un solde migratoire négatif. La ville centre maintient quasiment sa population, avec 60.000 habitants selon les derniers résultats publiés.

Mais c'est l'évolution de la population active qui rend sans doute mieux compte des dynamiques à l'œuvre. Or, une partie significative de l'apport migratoire, en provenance notamment de la région parisienne, est le fait de personnes âgées, prenant leur retraite. Les départs sont plus majoritairement le fait de jeunes, diplômés en particulier. Dans un contexte de recul des activités économiques traditionnelles, la

population active est de plus en plus amenée à travailler au-delà des limites du département, voire de la région.

•*Les dynamiques du tissu économique*

En matière d'activité économique, l'analyse territoriale montre aussi une disparité dans la densité et la pérennisation des pôles d'emplois de l'aire d'étude. Les entreprises des deux départements restent très dépendantes de sièges sociaux extérieurs, ce qui les rend vulnérables. Près des deux tiers des salariés de l'industrie bourguignonne travaillent ainsi dans des établissements dont le siège est extérieur à leur région. Un quart de ces entreprises dépendent de groupes étrangers. Ce taux de dépendance à l'égard de l'extérieur atteint 67 % à Avallon, 63 % à Auxerre, 55% à Joigny.

Grâce à des actions de reconversion, de modernisation, de développement de la formation et de mise en réseau de leurs entreprises, à la création de nouveaux services et à la restructuration de leurs zones d'activités autour des nœuds d'échanges, les territoires de l'aire d'étude ont renoué avec le développement économique et une relative reprise démographique.

Face à la crise de leurs industries traditionnelles, dans les 25 dernières années, toutes les agglomérations de l'aire d'étude ont entrepris la reconversion de leur économie.

Bien qu'en forte progression (le tertiaire emploie les trois-quarts des actifs), le secteur des services y conserve cependant une place inférieure à celle qu'il occupe sur l'ensemble du territoire national.

L'Aube, qui a subi le déclin du textile, œuvre à la reconversion de ses activités traditionnelles. Si la métallurgie reste le premier secteur industriel et si Troyes conserve le siège de grandes entreprises textiles, les services se sont imposés comme le moteur de l'économie.

C'est la Communauté d'agglomération troyenne (CAT) qui concentre l'essentiel de la population active. Les magasins d'usine attirent aujourd'hui plus de 4 millions de visiteurs par an (leur zone de chalandise s'étend à l'est de la France et à l'Île-de-France).

Enfin, l'université technologique de Troyes (UTT) forme des ingénieurs à la recherche et au transfert de technologies. Elle accueille près de 5 000 étudiants dans des formations techniques industrielles et de gestion. Troyes reste cependant un centre important de l'industrie textile, avec deux grands groupes qui offrent plus de 2 000 emplois au total. L'activité industrielle concerne également l'automobile. Les créations portent essentiellement sur le secteur de la construction et des services.

1.2.L'accès à la grande vitesse ferroviaire

Le territoire concerné est traversé par la ligne à grande vitesse mais ne comporte pas de gare. Il n'y a donc pas, aujourd'hui, d'accès proche (à moins de 45 minutes pour reprendre un critère utilisé pour l'aménagement du territoire).

La présence à Saint-Florentin du point singulier que constitue l'intersection ferroviaire entre ligne classique et ligne nouvelle, apparaît a priori, comme une opportunité de créer une gare qui permettrait des échanges et donc des correspondances fer-fer.

1.3. L'accès au maillage du réseau autoroutier

L'accès au réseau autoroutier est d'ores et déjà assuré aussi bien du côté de Troyes sur l'autoroute A5 que du côté d'Auxerre sur l'autoroute A6. Grâce à ces autoroutes le territoire peut avoir accès à un grand réseau autoroutier lié à Lyon et au sud-est d'une part et à l'est et l'Europe du Nord d'autre part.

L'amélioration de Troyes-Auxerre permettrait de diminuer les temps d'accès en particulier pour le secteur de Saint-Florentin.

On peut même imaginer à terme la création d'un demi échangeur permettant les échanges dans les deux sens entre A6 nord et la RN 77 sud . A l'heure actuelle le trafic potentiel est loin de pouvoir justifier un échangeur classique, mais le développement du secteur de Saint Florentin pourrait à terme justifier un demi-échangeur sans péagiste.

Au total l'accès au réseau autoroutier est d'ores et déjà bon mais il peut s'améliorer à moyen terme par la fiabilisation des temps de parcours de la RN 77 et à plus long terme par l'adjonction d'un demi-échangeur RN77 / A6, si le développement du trafic venait à le justifier à l'avenir.

1.4.Un potentiel de développement territorial

Le territoire nord de l'Yonne a souffert au cours des dernières décennies de son éloignement par rapport aux grandes infrastructures de transport qui ont joué un rôle moteur dans le développement territorial.

L'emploi industriel s'est effrité, la démographie s'est orientée à la baisse avec un départ des classes jeunes et l'accroissement des migrations alternantes vers l'Île de France pour la population active.

Pourtant, cette évolution inquiétante de la démographie semble s'infléchir et donne de premiers signes de retournement. C'est un mouvement qui reste fragile et qu'il faut soutenir par une action volontariste de développement territorial.

A cet égard le nord de l'Yonne ne manque pas d'atouts.

Le réseau autoroutier d'abord, s'il ne dessert pas au plus près les principaux pôles de population, traverse le territoire de manière telle que son accessibilité peut être grandement améliorée.

Par ailleurs, la hausse des prix du foncier en Ile de France donne un avantage différentiel important au nord de l'Yonne comme à l'agglomération troyenne.

Enfin, une part des actifs migrants est disposée à accepter des salaires plus modestes qu'en Ile de France pour profiter sur place d'une meilleure qualité de vie.

Au total ce territoire, en dépit de sa fragilité, dispose encore d'un certain potentiel de développement et la mission s'est attachée à apprécier dans cet esprit la pertinence et les conditions de lancement du projet de création d'une gare TGV à Saint-Florentin et d'amélioration de la RN 77 entre Auxerre et Troyes.

2. Le projet de gare TGV à Saint -Florentin.

2.1.Le contexte ferroviaire de St Florentin

De tous temps la gare de Saint Florentin-Vergigny a constitué un point remarquable de la ligne historique Paris – Marseille, « la ligne impériale » que nous dénommerons dans la suite de ce rapport, comme il est d'usage, la ligne PLM. En effet, c'est à Saint Florentin que la ligne PLM à 4 voies (ou plus) depuis Paris se réduit à 2 voies. De ce fait, à l'occasion de l'électrification Paris-Dijon en 1949, et pour permettre un meilleur écoulement du trafic, les 2 voies situées au delà de Saint Florentin ont été banalisées, c'est à dire que chacune d'entre elles permet la circulation des trains dans les 2 sens, disposition très novatrice à l'époque.

Par ailleurs à Saint Florentin s'embranchent 2 lignes secondaires :

- l'une à destination de Troyes, laquelle a connu des circulations de trains de voyageurs jusque dans les années 1980 et qui est actuellement partiellement neutralisée dans sa partie centrale
- l'autre dénommée « ligne de Saint Florentin à Monneteau » qui était destinée à créer une liaison entre Saint Florentin et Auxerre, projet abandonné par la suite. Cette ligne qui n'est plus exploitée est déferrée et déclassée sauf semble- t-il sur une certaine distance au départ de Saint Florentin ce dont nous reparlerons plus avant dans ce rapport. On notera qu'il existe côté Paris un saut de mouton destiné à éviter que les circulations sur les lignes secondaires ne cisailent les voies principales de la ligne PLM

Par la suite la ligne à grande vitesse Paris Lyon (LN1) franchit (par dessus) la ligne PLM à environ 2,5km côté Paris de la gare de Saint Florentin. Au droit de ce franchissement, un « demi échangeur » entre les 2 lignes a été créé ; il permet de relier la voie 1bis PLM à la voie 1 LN1 et la voie 2 LN1 à la voie 2bis PLM. Ces raccordements, évitant tout cisaillement sont performants, circulables à 160km/h et les membres de la mission rappellent que pendant les 2 premières années d'exploitation du TGV Sud Est (septembre 1981 – septembre 1983), au cours desquelles la partie nord de LN1 n'était pas achevée, les TGV empruntaient la ligne PLM de Paris à Saint Florentin puis la LN1 de Saint Florentin à Lyon.

Actuellement seuls les TGV temporaires Melun Marseille et retour empruntent ces raccordements en service commercial.

Par ailleurs, la SNCF a étudié, au début des années 2000, la réalisation de l'échangeur complet de façon à permettre à des TGV venant de Paris sur LN1 de poursuivre sur PLM vers Dijon et vice versa, ceci en cas d'incident sur LN1 au delà de Saint Florentin. Ce projet, à voie unique non dénivelée a été évalué aux conditions économiques de 2002 à 32M€ et RFF l'a classé sans suite du fait de l'absence de rentabilité économique. Toutefois, compte tenu de l'augmentation prévisible de trafic, la mission estime que la possibilité de réalisation à terme de ce projet devrait être préservée.

2.2.Faisabilité et implantation de la nouvelle gare à proximité de l'intersection de la LN1 et de la ligne « PLM »

La lettre de mission visant explicitement les possibilités de correspondances avec les trains de la ligne « PLM » (ligne classique Paris-Lyon-Marseille), les membres de la mission ont examiné la faisabilité de la création d'une gare à l'intersection des 2 lignes LN1 et PLM.

Au droit de cette intersection, la ligne LN1 franchit les 4 voies de la ligne PLM par dessus, et pour permettre au raccordement voie1bis PLM – voie1 LN1 de franchir en dénivelé la voie2 LN1, les 2 voies de la LN1 sont écartées d'une centaine de mètres environ. Aussi les membres de la mission suggèrent d'implanter les 2 voies à quai de la gare TGV entre les voies actuelles de LN1 avec un quai central. Nous désignerons pour la suite ces voies par les numéros 3 (coté voie 1) et 4 (coté voie 2).

Du fait de la présence du raccordement précité, il conviendrait de raccorder celui-ci à la voie 3 (au lieu de la voie 1), ceci se traduisant par un ripage d'environ 4,50m de son extrémité du coté intérieur de la courbe. A cet effet il est nécessaire de réduire le rayon de ladite courbe, ce qui se traduirait par une réduction de la vitesse de franchissement, évaluée, « à dire d'expert » de 160 à 140km/h.

Au vu du très faible nombre de trains susceptibles d'emprunter ce raccordement, les membres de la mission considèrent que cette réduction des performances peut être acceptée.

Ainsi sur la LN1 la gare serait située coté voie 1 et comprendrait la voie 1, la voie 3, le quai central et la voie 4, la voie 2 étant située, quant à elle, nettement plus au sud. Un ouvrage supportant les voies 3 et 4 ainsi que le quai devrait être construit au dessus de la ligne PLM.

Sur cette ligne, la présence d'un chemin rural parallèle aux voies, permet d'élargir la plate forme sans toucher aux ouvrages supportant les voies de LN1 et d'implanter les 2 quais nécessaires à la création de la gare ainsi que les liaisons verticales entre ces quais et celui de la gare sur LN1. On remarquera toutefois que compte tenu de l'implantation des diverses voies, la liaison entre les 2 gares serait située à l'extrémité coté Paris du quai de la gare. Cette disposition n'est pas la plus favorable pour le bon écoulement des flux de voyageurs mais elle apparaît acceptable de l'importance relativement modeste de ceux-ci (cf. infra).

Pour être complet, la réalisation de la gare supposerait d'assainir et de combler la pièce d'eau, sans doute une ancienne gravière située entres les 2 voies de LN1.

Ainsi la faisabilité de la réalisation d'une gare de correspondance à l'intersection des lignes LN1 et PLM paraît acquise au prix d'investissements non chiffrés précisément compte tenu de l'horizon incertain et en tout état de cause très éloigné de sa réalisation, mais qui ne devraient pas dépasser quelques dizaines de millions d'euros si l'on se réfère aux chiffrages sommaires réalisés pour des gares nouvelles comparables (Allan) et ne semblent donc pas déraisonnables aux yeux des membres de la mission. Un schéma d'implantation possible de la nouvelle gare figure *in fine* du présent chapitre.

2.3. Les liaisons possibles

La nouvelle gare se situant sur LN1, laquelle est empruntée par les TGV radiaux à destination et en provenance des régions Bourgogne, Rhône Alpes, Provence Alpes

Côte d'Azur, Languedoc Roussillon et au delà ainsi que les TGV de l'interconnexion en provenance et à destination des régions Nord Pas de Calais, Picardie, Bretagne, Pays de Loire, Centre, Poitou Charente, Aquitaine et des gares franciliennes de Massy, Marne la Vallée et Roissy, le nombre de liaisons possibles est considérable (et ce même si la création de la ligne POCL viendra un peu réduire ces possibilités dès lors que les sillons à destination de Lyon ou au-delà vers le sud seront répartis entre LN1 et POCL à l'ouverture de cette dernière).

Cependant au regard de la zone de chalandise de cette future gare, on ne peut envisager d'arrêter tous les trains et il serait donc nécessaire de choisir les relations que l'on souhaite privilégier. A cet égard, les membres de la mission ont pu observer que cet aspect des choses, pourtant essentiel, est assez flou dans l'esprit des acteurs locaux qu'ils ont pu rencontrer. De ces multiples entretiens les membres de la mission retiennent que cette gare n'est pas souhaitée pour des liaisons vers Paris mais plutôt pour des liaisons vers Roissy et le nord de la France, les liaisons vers le sud étant parfois évoquées.

Dans la perspective d'une étude ultérieure destinée à apprécier les avantages socio-économique du projet de gare, ce point fondamental devra être précisé.

2.4. Les correspondances fer-fer

Comme les y invite la lettre de mission, les membres de la mission ont examiné les possibilités de correspondances qui pourraient être offertes par la création de la nouvelle gare entre les dessertes de LN1 et dessertes sur la ligne PLM.

A cet effet et afin de simplifier cet examen, les dessertes entre le nord et la zone de chalandise de la gare ont été examinées en calculant les temps de parcours depuis Paris, ce mode de calcul ne préjugant en rien des dessertes qui pourraient être assurées dans le futur.

Pour cette appréciation, les membres de la mission font observer que les trains classiques tracés sur la PLM mettent Saint Florentin à 1h36 de Paris-Bercy¹, alors que les TGV franchissent la voie ferrée PLM 46mn après avoir quitté la gare de Lyon à Paris.

2.4.1.les liaisons entre Paris et les villes situées au sud de Saint Florentin sur la ligne PLM.

Le temps de parcours entre la capitale et la gare projetée peut être estimé à 48 mn pour tenir compte de la décélération/accélération consécutives à l'arrêt. Le gain de temps par rapport à l'utilisation de la ligne classique est donc de 48mn dont il faut retirer le temps nécessaire à la correspondance, soit 10mn, aussi le gain de temps pour les villes situées au sud de Saint Florentin de l'ordre de 38mn est il significatif.

Toutefois seules les gares de Tonnerre et Nuits sous Ravière sont concernées puisqu'à partir de la gare de Montbard la ligne est desservie par les TGV Paris-Dijon (et au delà) qui apporte des liaisons directes plus performantes

2.4.2.les liaisons entre Paris et les villes situées au nord de Saint Florentin

Pour celles-ci, au nombre de 3 (Laroche-Migennes, Joigny et Sens), il convient de comparer les temps de parcours actuels par la ligne classique aux temps de parcours prévisionnels avec création de la nouvelle gare.

Pour Laroche Migennes, le meilleur temps actuel de parcours avec Paris est de 1h18². Avec la gare projetée il faut compter 48mn auxquelles s'ajoutent 10mn de correspondance et auxquelles s'ajoutent 10mn pour relier Saint Florentin à Laroche, durée que l'on peut réduire à 9mn compte tenu de la position de la nouvelle gare distante de 15km au lieu de 17,5km. Ainsi Paris Laroche demanderait 1h07 avec la création de la nouvelle gare ; le gain n'est donc que de 11mn

Pour Joigny le meilleur temps actuel de parcours avec Paris est de 1h10³. Avec la nouvelle gare ; au temps de 58mn incluant la correspondance, il convient d'ajouter les 18mn du meilleur temps de parcours entre Saint Florentin et Joigny. Même réduit à 17mn, il apparaît que la liaison Paris Joigny via la gare projetée de Saint Florentin TGV n'est pas pertinente

¹ Meilleur temps de parcours dans le sens impair, le meilleur temps dans le sens pair étant de 1h40

² Meilleur temps de parcours dans le sens impair, le meilleur temps dans le sens pair étant de 1h20

³ Meilleur temps de parcours dans le sens impair, le meilleur temps dans le sens pair étant de 1h11

Évidemment pour Sens, la gare de Saint Florentin TGV ne présente pas d'intérêt pour aller à Paris

2.4.3. le cas particulier d'Auxerre

La liaison par fer entre Auxerre et Saint Florentin n'est pas particulièrement aisée : elle nécessite un passage par Laroche Migennes avec rebroussement. La distance est ainsi de 36,9km alors que par la route la distance est d'environ 28km⁴ par la RN 77.

Pour autant la Région Bourgogne a mis en circulation 5 paires de trains quotidiens joignant Auxerre à Dijon qui font le parcours Auxerre – Saint Florentin en 35mn.

Ainsi une liaison Paris-Auxerre via la gare projetée de Saint Florentin TGV demanderait $48 + 10 + 34^5 = 92$ mn soit 1h32 alors que le meilleur temps de parcours actuel par la ligne classique est de 1h33⁶, le gain n'est donc pas significatif.

Cependant la réhabilitation du raccordement direct de Laroche Migennes, et au prix d'une non desserte de cette dernière gare permettrait un gain de temps que l'on peut estimer entre 10 et 15mn

L'utilisation de la nouvelle gare de Saint Florentin pour la liaison Paris – Auxerre permettrait une réduction du temps de parcours de 10 à 15mn au prix d'une correspondance et d'un coût probablement notablement plus élevé (ne serait ce que par l'augmentation des distances parcourues) ce qui rend cette solution en définitive peu pertinente

2.4.4. les relations entre l'Yonne et le Sud

L'ensemble des TGV au départ de la gare de Lyon à Paris traversent l'Yonne et passent à Saint Florentin ; aussi le « Sud » est il très vaste comme on l'a vu ci-dessus. Toutefois compte tenu des potentiels de trafic que l'on peut imaginer, il semble opportun de privilégier des relations avec Lyon Part Dieu, cette dernière gare pouvant être considérée comme un « hub » permettant de rejoindre tout le quart Sud Est de la France.

En direction de Lyon la création d'une gare sur la LGV apporterait un gain de temps considérable. En effet on pourrait imaginer une liaison Saint Florentin-Lyon Part Dieu en 1h15 alors que le meilleur temps actuel avec correspondance à Dijon est de 3h37.

Cependant il convient de remarquer qu'une expérience de TGV conventionné avec le département de l'Yonne, Melun-Lyon-Marseille, empruntant la ligne PLM de Melun à St Florentin après avoir desservi Fontainebleau, Sens et Laroche Migennes, puis, par l'intermédiaire des raccordements existants, la LN1 jusqu'à Lyon, s'est soldée par un

⁴ entre Auxerre et la gare actuelle de Saint Florentin- Vergigny

⁵ $34 = 35 - 1$ mn pour tenir compte de la localisation de la gare nouvelle plus proche de Laroche Migennes

⁶ Meilleur temps de parcours dans le sens impair, le meilleur temps dans le sens pair étant de 1h35

échec faute de clients et le service au départ quotidien a été .réduit à un aller retour hebdomadaire le week end (hors période de plein été où le service reste quotidien)

En conclusion, force est de constater que les correspondances rendues possibles entre les 2 lignes PLM et LN1 par la création d'une gare à l'intersection de celles-ci présentent un intérêt très limité et ne sauraient, à elles seules, justifier la réalisation du projet.

2.5.Aménagements extérieurs

A défaut de pouvoir faire procéder à une telle étude dans le cadre de son intervention, la mission a estimé lors de la visite sur place que les terrains non urbanisés proches de l'intersection ferroviaire étaient suffisamment vastes pour accueillir sans problème majeur manifeste, l'implantation des aménagements extérieurs d'une gare TGV sur les communes de Vergigny et Saint-Florentin. Il va de soi que cette appréciation mériterait d'être vérifiée.

Il appartiendrait alors aux deux communes de préserver, dans leur Plan Local d'Urbanisme, le secteur potentiel de la gare en espace naturel n'ayant pas vocation à être urbanisé, l'État ne pouvant pas à ce stade demander d'emplacement réservé à son profit.

2.6. Intégration dans le site

Il y a, au nord de la ligne, une ancienne carrière réaménagée avec un plan d'eau qui constitue un milieu favorable pour les oiseaux et qui est désormais protégé.

Il ne semble pas y avoir de problème majeur de compatibilité dans la mesure où les installations extérieures seraient a priori, mieux placées au sud de la voie ferrée classique.

La mission recommande qu'une consultation de la DREAL puisse être faite sur la base de l'étude dont elle recommande la réalisation au paragraphe précédent.

2.7. Desserte par la route

Au sud de l'Yonne (rivière), l'urbanisation est limitée.

Dans ce domaine aussi, il n'était pas envisageable de conduire une esquisse de desserte routière.

Toutefois les contraintes d'une infrastructure routière de simple desserte sont suffisamment limitées pour qu'il n'y ait pas de problème majeur pour intégrer une desserte routière de la future gare. En tous cas, après visite sur le terrain, la mission a estimé qu'elle pouvait raisonnablement faire l'hypothèse que la desserte routière ne poserait pas problème.

2.8. Desserte par les transports collectifs routiers

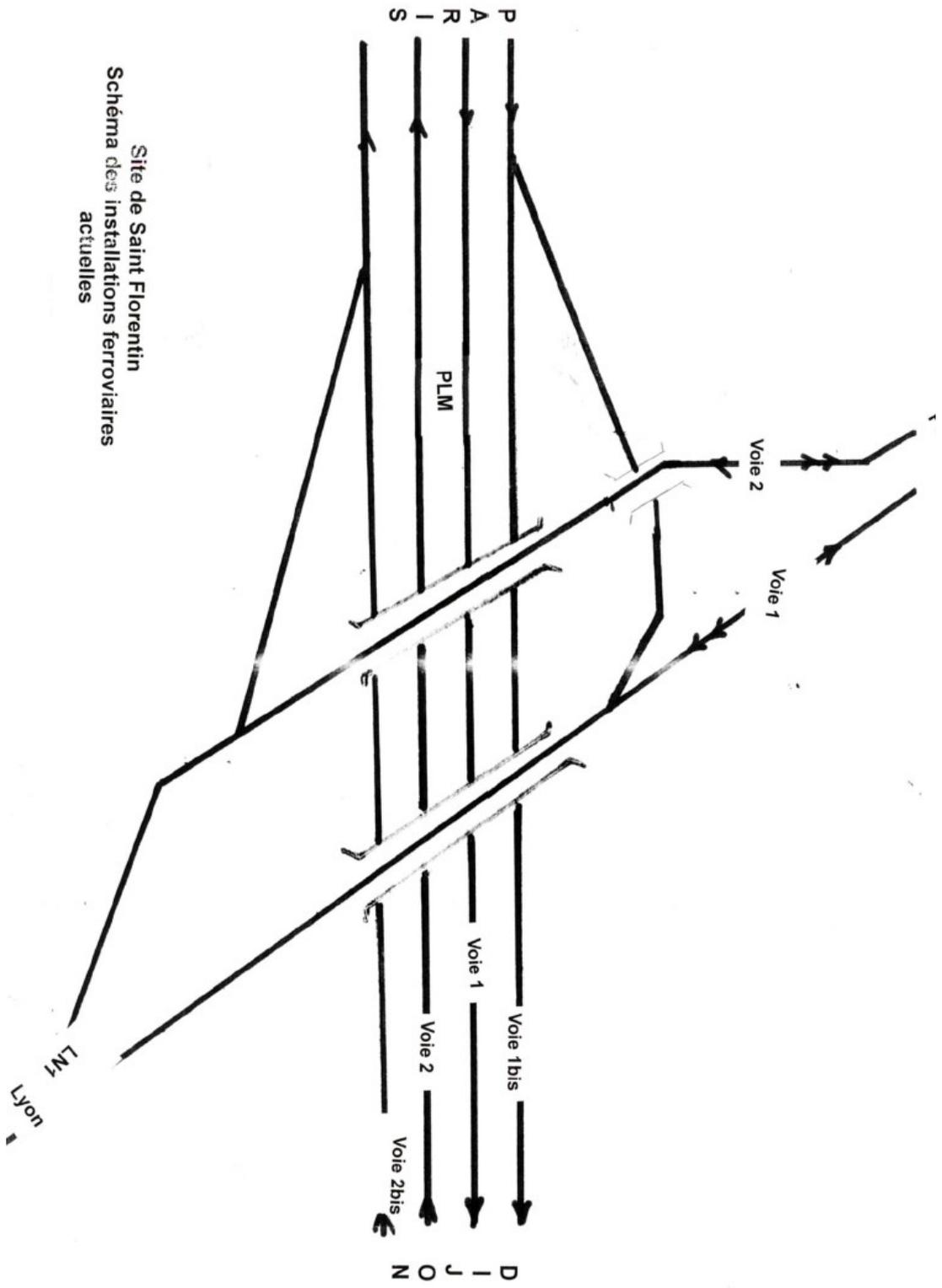
La desserte par les transports collectifs interurbain ne devrait pas soulever de difficulté.

De manière concrète, l'accès au projet de gare par des transports collectifs routiers inter-urbains ne soulèvera pas de problème : le projet de future gare sera proche de la RN (ou de son tracé réaménagé) donc de la liaison Troyes Auxerre, ce qui garantit une intégration facile dans les réseaux de transports collectifs inter-urbains.

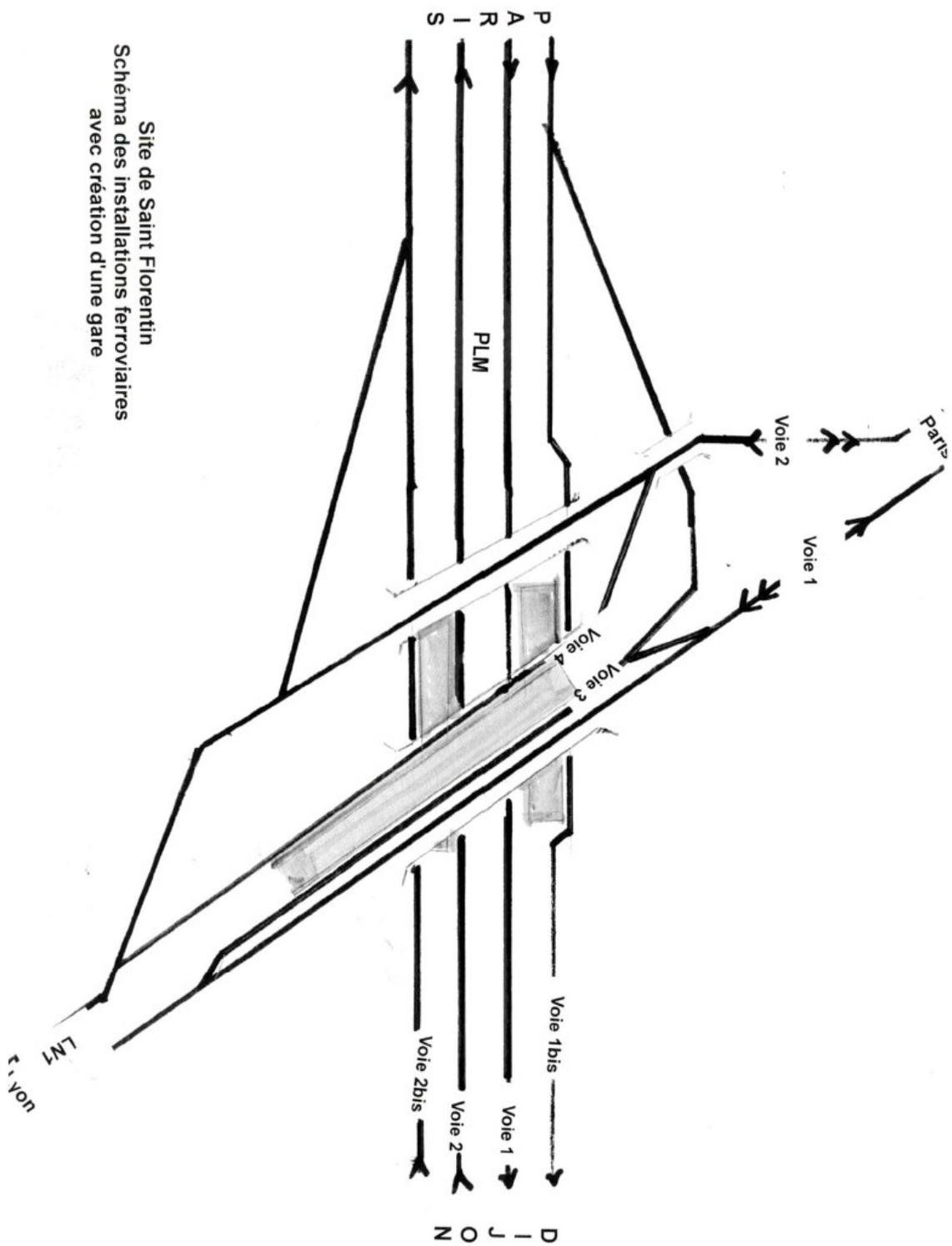
Sur le plan des principes, les deux conseils généraux de l'Aube et de l'Yonne, qui sont autorités organisatrices des transports interurbains dans leur département respectif, sont bien entendu d'accord pour mettre en place l'organisation nécessaire.

Certes, les déclarations de principe pour une mise en œuvre à un horizon éloigné peuvent être soumises au doute, mais l'enjeu est tellement limité par rapport à ceux du projet, qu'on ne saurait imaginer que ce soit un point de blocage..

En fait, la question des transports collectifs interurbains se pose dans un autre registre : pour une gare TGV implantée hors du centre d'une ville importante : la facilité d'accès et le temps d'accès sont déterminants. Il est donc probable, si les tendances actuelles se poursuivent jusqu'à l'horizon de réalisation du projet, que les deux modes d'accès principaux seront en premier lieu la voiture particulière et secondairement les transports collectifs, qu'ils soient routiers (service d'autocars) ou ferroviaires.



Site de Saint Florentin
Schéma des installations ferroviaires
actuelles



Site de Saint Florentin
 Schéma des installations ferroviaires
 avec création d'une gare

3.La zone de chalandise

3.1.Enveloppe pertinente et population desservie.

Deux agglomérations importantes sont desservies par la RN 77 à partir de la gare de St Florentin : les agglomérations de Troyes (178 600 hab dans l'aire urbaine en 2006), distante de 48 km par la route, et d'Auxerre (85 100 hab dans l'aire urbaine), distante de 25 km. L'agglomération de Sens (56 700 hab dans l'aire urbaine), distante de 52 km, est située nettement plus au nord et une desserte par St Florentin, même en TGV, ne présente aucun gain de temps à partir de Paris gare de Lyon par rapport à la desserte directe par la ligne PLM. Seules les liaisons vers le sud seraient facilitées.

De même, le sud du département (Avallon, Saulieu) est situé dans la zone de chalandise de la gare de Montbard (pour les liaisons vers le nord) et de Montchanin – Le Creusot (pour les liaisons vers le sud).

Toutefois, l'agglomération de Troyes est reliée à Paris gare de Lyon par une ligne dont l'électrification a été décidée par le Président de la République à échéance 2016 et cette liaison directe vers le nord restera plus rapide que le rabattement vers la LGV Paris Lyon, que ce soit par la RN 77 ou par la remise en service de l'ancienne ligne ferroviaire Troyes-St Florentin.

3. 2. Le projet alternatif proposé par la SNCF et RFF.

Considérant un potentiel de clientèle qu'ils estiment trop réduit pour justifier la création d'une nouvelle gare à Saint Florentin, la SNCF et RFF ont imaginé chacun de son côté un projet alternatif permettant d'élargir la zone de chalandise. Toujours dans la perspective d'une réalisation postérieure à la mise en service du doublement de LN1 par POCL, le projet consisterait à créer une gare nouvelle sur LN1 à proximité de Sens et de raccorder cette gare d'une part à la ligne PLM au nord de l'actuelle gare de Sens (infrastructure nouvelle à construire) et d'autre part à Troyes par une infrastructure réutilisant partiellement l'ancienne ligne de Troyes à Sens (voir à ce sujet le rapport du CGEDD n°06794-01 de mars 2010 rédigé par MM. Liebermann et Picquand).

Ces nouvelles infrastructures permettraient de créer des liaisons TGV Troyes-Paris et des correspondances entre des trains TER en provenance ou à destination de Auxerre, Laroche, Joigny, Sens PLM et Troyes avec les TGV « jonction » à destination et en provenance de Roissy, Lille, voire Rennes, Nantes et Bordeaux. La zone de chalandise comprendrait ainsi l'ensemble du département de l'Yonne ainsi que l'agglomération Troyenne(172 000 habitants dans l'aire urbaine)

Considérant que ce projet sortait du cadre de leur mission, et qu'il rencontrait en outre une forte résistance de la part des élus de l'Yonne qui le considèrent, à l'inverse de

RFF et de la SNCF, comme trop excentré vers le nord du département⁷, ses membres n'ont pas cherché à l'approfondir. Ils font toutefois remarquer qu'associé à une relance de la liaison Melun-Marseille (cf.supra), il permettrait d'offrir à l'ensemble du département de l'Yonne un panel particulièrement riche de liaisons à grande vitesse.

⁷ L'opposition des élus de l'Yonne à une localisation de la gare TGV à Sens semble avant tout motivée par le fait que cette localisation ne permettrait pas de justifier l'aménagement de la RN 77 qui apparaît en réalité comme étant leur projet prioritaire.

4.L'amélioration du réseau routier

4.1.La RN 77 : un parcours peu roulant

Le trafic sur la route actuelle n'est pas très élevé, (un peu plus de 4 000 véh/j) mais les caractéristiques géométriques ne sont pas très favorables. De plus, le parcours d'Auxerre à Troyes traverse de nombreuses zones agglomérées. Au total, lorsqu'un véhicule lent parcourt l'itinéraire, il est très difficile de le dépasser.

Cette situation est à l'origine d'un réel inconfort de conduite : il n'est donc pas surprenant qu'il y ait, parmi les usagers qui empruntent fréquemment cette route, une forte attente de passage à des caractéristiques de type 2x2 voies qui permettraient de ne plus subir cette pénible impression de contrainte.

Pour avoir parcouru, en voiture la RN 77 d'Auxerre à Troyes et retour, les membres de la mission confirment le ressenti d'un itinéraire peu roulant.

Pour autant cette réalité appelle des solutions en terme de possibilités de dépassement à développer et de fiabilisation du temps de parcours plutôt qu'en terme d'augmentation de capacité à court terme.

4.2.La RN 77 : une insécurité supérieure à la moyenne

Cette situation est probablement également à l'origine de tentatives de dépassement dans de mauvaises conditions, ce qui contribue à l'insécurité de cet itinéraire.

Le niveau des accidents sur la RN 77 entre Auxerre et Troyes est plus élevé que la moyenne. L'étude « SURE »⁸ réalisée sur l'itinéraire fait ainsi ressortir sur la période 2003-2007 13 accidents mortels, 59 blessés graves et 44 blessés légers sur cet itinéraire long de 80 km environ.

En tous cas, l'amélioration de la liaison entre Troyes et Auxerre doit intégrer la préoccupation de la sécurité routière.

Par ailleurs un passage à niveau situé en sortie nord d'Auxerre est classé parmi les passages à niveau préoccupants et il y eu très récemment encore un accident grave.

4.3.Le projet Troyes Auxerre Bourges

Le CIADT de décembre 2003 a retenu la réalisation d'un aménagement autoroutier Troyes Auxerre Bourges. Ce projet répond plus à une ambition d'aménagement du territoire qu'à des besoins de trafic existants. Il s'agit d'une part de réaliser un maillon du grand contournement autoroutier du Bassin Parisien et d'autre part de donner un élan de développement territorial à des régions disposant d'un potentiel de

⁸ SURE : sécurité des usagers sur les routes existantes.

développement entre Grand Est (et Europe centrale) , région Parisienne et Sud-Est de la France.

Le projet a fait l'objet d'étude préliminaires. Un fuseau de passage a été retenu avec les collectivités territoriales et le débat public a été préparé.

Répondant à une aspiration croissante des français, le Grenelle de l'Environnement a marqué, en particulier pour le réseau routier, un changement fondamental d'approche, cessant de privilégier le rôle des infrastructures routières comme moteur du développement à long terme.

L'axe autoroutier Troyes Auxerre Bourges qui fait plus appel au développement induit à long terme (voire à très long terme pour la section Auxerre Bourges) qu'à la satisfaction de besoins quantitatifs importants dans l'immédiat, ne présente plus le même caractère de priorité nationale dans la philosophie de développement durable, plus favorable aux modes alternatifs à la route.

4.4.L'aménagement routier de Troyes-Auxerre inscrit au SNIT comme accompagnement de la future gare TGV

Le projet d'autoroute Troyes-Auxerre-Bourges (§ précédent) n'est pas repris dans le schéma national d'infrastructures de transport (SNIT)⁹. Toutefois, l'aménagement de la RN 77 Troyes – Auxerre figure au projet de SNIT, dans la rubrique « réponse aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement », étant bien précisé qu'il s'agit de la « desserte de la future gare TGV de St Florentin ».

Cette précision semble exclure que l'aménagement de l'itinéraire en question soit réalisé dans son ensemble indépendamment de la construction de la dite gare, par anticipation de celle-ci. Mais cela n'exclut pas qu'un début d'aménagement progressif puisse être envisagé par anticipation. Par ailleurs, la nature de l'aménagement (transformation en autoroute, route express à chaussées séparées ou simples élargissements et recalibrages) n'est pas précisée.

La mission constate que le niveau actuel du trafic (aux environs de 4.000 véhicules/jour) est très loin du seuil (entre 15 et 20.000 véhicules/jour) où la perspective d'un aménagement de capacité doit être préparée pour éviter la congestion du réseau. De plus le trafic routier supplémentaire susceptible d'être induit par la gare TGV, si elle se réalise, n'est pas d'un niveau tel que le trafic total puisse justifier un aménagement de capacité.

Le projet de SNIT daté d'octobre 2011 précise le coût prévisionnel de l'aménagement, soit 400 M€ pour un linéaire de 80 km.

La mission estime, sous réserve d'études à engager, qu'il devrait être possible d'apporter des améliorations très substantielles à la qualité du service offert par la RN 77 sans avoir à mobiliser la totalité de cette enveloppe à l'horizon du SNIT.

⁹dont une version vient d'être transmise pour avis au Conseil économique, social et environnemental.

4.5. Préserver l'avenir

Dans le contexte actuel de grande rareté des crédits de l'État pour les investissements dans les infrastructures, la mission estime qu'il ne serait pas raisonnable de prendre des positions définitives alors que l'échéance de mise en service de la ligne POCL n'est pas connue.

A l'opposé, il serait très regrettable de ne pas se donner les moyens de préserver l'avenir en s'assurant que, même s'il faut attendre une ou deux décennies, les espaces nécessaires à la réalisation des divers volets du projet (branchements ferroviaires, aménagements extérieurs liés au projet de gare, aménagement à long terme de la RN 77) puissent être protégés d'une urbanisation qui pourrait les rendre plus coûteux voire les remettre en question.

Cela suppose d'une part de conduire des études sommaires sur les branchements ferroviaires et les aménagements extérieurs de la gare et d'autre part de vérifier avec les élus concernés, dans quel fuseau pourrait être réalisé un aménagement progressif de la RN 77 sans exclure qu'il puisse falloir un jour envisager un redimensionnement en terme de capacité.

Compte-tenu de l'incertitude sur la date de la mise en service de la ligne POCL, mais surtout de son terme éloigné, l'Etat ne pourra vraisemblablement pas s'engager au point de solliciter la mise en place d'une décision tendant à protéger les terrains nécessaires à son profit. La protection des espaces contre l'urbanisation ne pourra donc juridiquement se mettre en place que par la volonté expresse des communes de classer ces terrains en zone naturelle non constructible.

4.6. Premières propositions d'aménagement

La mission estime que les aménagements à réaliser dans un horizon de moyen terme ne peuvent avoir pour finalité d'accroître la capacité de la RN77 qui supporte un trafic faible (inférieur à 5000 véh/j sauf au voisinage immédiat d'Auxerre), mais plutôt d'améliorer la sécurité des usagers, d'autre part à fiabiliser le temps de parcours (en sécurisant les dépassements de véhicules lents).

Pour cela il suffirait de réaliser progressivement des créneaux de dépassement alternativement dans les deux sens de circulation et d'aménager des points singuliers identifiés comme dangereux par les études ISRI.

Il conviendra de déterminer, dans le cadre d'un complément d'études à confier à la DREAL de Bourgogne, si cet aménagement progressif doit se faire en tout ou partie sur place ou dans le fuseau qui avait été débattu entre l'Etat et les collectivités pour le projet d'aménagement autoroutier de Troyes-Auxerre.

La réalisation des travaux correspondants pourrait être engagée sans qu'il y ait de lien avec une prise de décision sur la réalisation ou non d'une gare TGV à Saint-Florentin.

5.L'impact, sur la ligne à grande vitesse, de la création d'une gare TGV

En charge de la question relative à la création d'une gare nouvelle sur la LGV Sud est à Saint Florentin, les membres de la mission, ont tenu à replacer le projet dans une vision plus large à l'échelle du territoire national et à évoquer les conditions et les conséquences de la création d'une gare sur ligne à grande vitesse.

5.1.La création d'une nouvelle gare a un impact socio économique positif vis à vis des populations desservies

En effet, dans sa « zone de chalandise », les habitants bénéficie de nouvelles dessertes et plus particulièrement des effets favorable de la grande vitesse sur la mobilité.

De plus le transfert modal auquel elle conduit de la route vers le fer constitue un avantage pour la collectivité, notamment vis à vis du changement climatique.

5.2.La création de la nouvelle gare a un impact négatif sur la capacité de la ligne

Tout train desservant une gare située sur LGV consomme *a minima* 2 sillons à grande vitesse ce qui pose problème en période proche de la saturation. Si la structure du réseau le permet, on peut réduire l'impact de cet effet en ordonnant, si possible, les circulations de façon à en limiter les conséquences : par exemple un TGV partant de Montparnasse et desservant Vendôme TGV (branche Tours) est généralement suivi par un TGV de la branche Le Mans.

On notera que des dispositions analogues ne pourront pas être prises en cas de création d'une gare à Saint Florentin sur la LGV Sud Est que dans la suite du rapport nous désignerons sous le vocable habituel de LN1

5.3.La création d'une gare sur LGV génère des coûts d'exploitation supplémentaires

Ces coûts résultent des éléments suivants :

- mise en place de personnel, généralement en 2x8, 7jours sur 7 pour la vente des billets et la sécurité des personnes au départ des trains
- maintenance des installations créées (notamment les 4 appareils de voie et la signalisation correspondante)

- dépenses supplémentaires d'énergie nécessaire à la remise en vitesse des trains desservant la gare
- impact sur la productivité du personnel roulant (agents de conduite, agents du service commercial des trains, éventuellement agents de la restauration) du fait de l'allongement des temps de parcours des trains desservant la nouvelle gare
- impact sur la productivité du matériel roulant du fait de l'allongement des temps de parcours des trains desservant la nouvelle gare
- en cas de proximité de la nouvelle gare avec un pôle d'emploi important (temps de parcours de l'ordre d'une heure) le volume de trafic en heure de pointe, préalablement proche de la saturation, peut générer des besoins d'acquisition de matériel roulant supplémentaire

A contrario une réduction de la desserte de la ligne classique peut être envisagée, souvent avec difficultés.

5.4.La création d'une gare sur LGV conduit à des impacts positifs et négatifs sur les recettes de l'exploitation

En positif les recettes supplémentaires générées par la clientèle de la nouvelle gare .

Dans ce domaine, et en cas de proximité de la nouvelle gare avec un pôle d'emploi important (temps de parcours de l'ordre d'une heure) il convient de prendre en compte la forte proportion de voyageurs « pendulaires » lesquels entendent bénéficier de tarifs d'abonnement particulièrement bas par référence au tarif d'abonnement sur ligne classique, réduisant ainsi l'impact positif de la nouvelle gare sur les recettes de l'exploitant.

En négatif :

- les pertes de recettes relatives à la clientèle abandonnant la desserte par trains classiques au profit de la desserte par TGV
- les pertes de recette consécutives à l'allongement du temps de parcours pour les voyageurs à destination ou en provenance des au delà de la nouvelle gare.

Il ne faut pas négliger l'impact d'un allongement des temps de parcours d'environ 6 à 8 mn consécutifs à la création d'un arrêt supplémentaire sur LGV. On rappellera à cet égard que pour gagner 6 mn par rapport à une circulation sur ligne classique à 160km/h, il faut construire 34 km de LGV soit un investissement supérieur à 500 M€...

En conclusion de ce chapitre, les membres de la mission tiennent à préciser qu'ils ne peuvent disposer de l'ensemble des éléments chiffrés leur permettant d'apprécier la

rentabilité socio-économique de la création d'une gare sur LGV, éléments que seules des études fines permettraient d'appréhender. Leur avis ne peut donc être à ce stade que qualitatif. Ils font toutefois remarquer que, concernant le problème relatif à la saturation de la ligne évoqué au point 2 ci-dessus, celui-ci est rédhibitoire sur LN1 et la création d'une nouvelle gare ne peut être en conséquence envisagée avant réalisation d'une ligne à grande vitesse de dédoublement de LN1 entre Paris et Lyon. Ce projet, dénommé « POCL¹⁰ », qui fait partie du programme complémentaire des 2500 km de LGV au-delà du programme prioritaire de 2000 km en cours d'engagement, est actuellement en cours de débat public, celui-ci devant se conclure au premier trimestre 2012 ; la réalisation éventuelle de POCL ne pourrait intervenir, au mieux, qu'au-delà de 2025, ce qui laissera le temps de procéder, aux études relatives à la création éventuelle de la gare de Saint Florentin.

¹⁰ Paris, Orléans, Clermont-Ferrand , Lyon)

6.Un projet d'aménagement du territoire

6.1. Offre de liaisons nouvelles et besoins du territoire

Au fil des rencontres avec les élus, les responsables techniques tant des services de l'État et des collectivités que des deux établissements publics ferroviaires, la mission a pu se rendre compte à quel point le projet de gare TGV à Saint-Florentin et l'aménagement de la RN 77 sont abordés comme des projets d'infrastructures et non comme un projet d'aménagement du territoire.

Cette approche par l'outil de développement plutôt que par les besoins actuels ou futurs à satisfaire, est particulièrement nette lorsque l'on aborde la question des liaisons ferroviaires.

A cet égard, la mission estime très souhaitable que puisse être conduite une étude sommaire de clientèle potentielle, notamment pour déterminer des ordres de grandeur sur les flux susceptibles d'être intéressés par les liaisons vers Paris, les pôles TGV d'Île de France (Roissy, Massy), l'Europe du nord, l'est de la France et le Sud-Est.

Cela permettrait de mieux apprécier les liaisons prioritaires entre la LGV et la ligne classique et par suite la localisation la mieux adaptée pour une gare d'échange.

6.2. La complémentarité de l'aménagement routier

Pour ce qui concerne l'aménagement de la RN 77 le raisonnement le plus fréquemment tenu est celui d'une politique d'offre sans la compléter par une approche sur la demande potentielle.

La mission estime que si le projet de gare TGV et le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 77 sont deux projets pouvant concourir de manière complémentaire au désenclavement du Nord de l'Yonne, il ne s'agit pas pour autant de projet aussi interdépendants qu'on pourrait le penser de prime abord.

Dès lors il serait regrettable de considérer que l'amélioration de la RN 77 ne puisse s'envisager qu'à 2x2 voies et doive attendre l'échéance de la création de la gare TGV à Saint-Florentin. La mission propose donc plutôt, d'envisager à court-moyen terme un aménagement de la RN 77 pour en améliorer la sécurité et le service offert en terme de fiabilité du temps de parcours et cela indépendamment de la décision de réaliser ou non une gare TGV.

Si la gare TGV se réalise, le trafic induit qu'elle est susceptible d'engendrer sur la RN 77 ne pourra pas justifier d'emblée un aménagement de capacité. La question restera celle du temps de parcours et du confort de conduite pour accéder à la gare.

6.3. La nécessaire dimension économique

Au stade actuel le projet de gare TGV et d'aménagement de la RN 77 à 2x2 voies, se présente comme un projet de développement tout à fait conforme au modèle de développement territorial que l'Etat pouvait soutenir lorsque les finances publiques étaient moins contraintes qu'aujourd'hui.

Dans ce modèle économique de développement sous l'impulsion de l'Etat, le temps de retour sur investissement est un temps long et l'existence même du retour sur investissement reste aléatoire. C'est un modèle de développement qui a produit de brillantes réussites, mais aussi quelques échecs coûteux.

Dans un contexte de finances publiques très contraintes, il est peu probable que les mécanismes de décision rationnelle puissent conduire à des investissements lourds de l'Etat sans un minimum de certitude sur le retour sur investissement.

Dès lors que la dimension économique se trouvera prise en compte, la mission estime que le projet de réalisation d'infrastructures (gare TGV, aménagement de la RN 77) devra s'intégrer dans un projet plus large de développement territorial.

6.4. Des synergies à construire

Autant l'Etat est nécessairement impliqué dans des projets d'infrastructures qui relèvent, directement ou par son établissement public RFF, de sa maîtrise d'ouvrage, autant il revient aux acteurs locaux (collectivités territoriales et investisseurs) de développer autour d'un projet d'infrastructures et par anticipation de celui-ci des projets locaux contribuant au développement territorial.

La difficulté pour ces collectivités, c'est qu'elles ne peuvent pas envisager leur investissement avec la certitude de voir le projet de gare et d'aménagement de Troyes-Auxerre se réaliser à une échéance compatible avec l'horizon usuel d'investissement d'une entreprise. Dès lors, cela suppose que les collectivités territoriales rendent possibles des investissements qui sont compatibles avec un projet futur sans être dépendants de sa réalisation pour être rentabilisés.

Cette synergie ne peut être construite que par la volonté convergente des collectivités territoriales concernées.

Cela pourrait, par exemple se construire dans le cadre d'un SCOT englobant au minimum le secteur concerné par le projet de gare (Saint-Florentin, Vergigny et les communes proches) ainsi que les communes concernées par l'aménagement sur place ou en tracé neuf éventuel de la RN 77.

L'Etat, le département de l'Yonne (éventuellement celui de l'Aube) et la région Bourgogne (ainsi éventuellement que Champagne-Ardenne) pourraient alors être associés à l'élaboration du SCOT.

Il s'agirait de construire une première phase compatible avec les projets futurs sans en être dépendante, mais en inscrivant dans l'espace, le développement territorial des

deux décennies à venir dans la perspective d'une seconde phase qui du fait de la première gagnerait en rentabilité.

7. Prise en compte du projet par les collectivités territoriales

7.1. Les communes et les documents d'urbanisme

La mission d'audit n'a pas rencontré les maires des communes les plus directement concernées par le projet. C'est assurément une lacune, mais au stade d'avancement des réflexions de principe, il n'était pas possible pour les collectivités concernées de réserver des emprises pour ce projet, qui ne figure pas, et c'est logique pour le moment, dans les documents d'urbanisme.

Pour autant, la nécessité de préserver l'avenir d'une part et de préparer un projet de développement territorial d'autre part, nécessitent de prendre d'ores et déjà, à l'initiative des communes concernées, des dispositions dans les documents d'urbanisme.

7.2. Le département de l'Aube

Le département de l'Aube et la ville de Troyes ont pour priorité absolue l'électrification de la ligne Paris-Troyes, qui constitue un engagement du Président de la République. Ils n'envisageront de soutenir d'autres projets que lorsque le projet d'électrification sera effectivement engagé (alors que la Région Ile de France n'a pas pris à ce jour d'engagement sur sa contribution financière à ce projet).

Concernant la gare TGV de St Florentin, l'avis du conseil général sur l'avant-projet de SNIT considère « *souhaitable [qu'il] soit repris à l'échelle du SNIT dans le volet ferroviaire en complément de l'inscription faite au niveau des actions routières* » : c'est à dire que la logique du SNIT, dans laquelle le volet routier accompagne le volet ferroviaire, est inversée.

Le conseil général considère que « *la reprise du projet Troyes-Auxerre est un élément très positif du SNIT* », en précisant son vœu que « *le point d'accroche de cette nouvelle voirie s'effectue au niveau du périphérique troyen et non pas sur l'autoroute A5* ». En fait, le président du conseil général regrette l'abandon dans le SNIT du projet d'autoroute Troyes-Auxerre-Bourges qui figurait au CIADT (voir plus haut) qui présentait à ses yeux le double avantage d'être mis en concession (donc susceptible d'une réalisation plus rapide qu'en maîtrise d'ouvrage publique) et d'assurer une liaison de « grande rocade » de Troyes vers le centre et le sud de la France. Il considère en tout état de cause que le financement de ce projet, s'agissant d'une route demeurée nationale, doit incomber en totalité à l'Etat.

La ville de Troyes est pour l'ensemble de ces sujets sur la même position que le conseil général de l'Aube.

7.3.Le département de l'Yonne

Le département de l'Yonne et les communes ou intercommunalités du nord de l'Yonne (ville d'Auxerre, intercommunalité de St Florentin - Vergigny) sont très favorables à la réalisation tant de la gare TGV que de l'aménagement en voie rapide de la RN77 Troyes-Auxerre. Les élus considèrent ces deux aménagements comme complémentaires et indispensables pour désenclaver vis à vis des déplacements vers le nord (région parisienne et aéroports, liaisons vers le nord de l'Europe) du nord du département et pour enrayer le déclin économique et démographique. Toutefois, leur demande première porte sur la liaison routière RN77, la gare TGV de St Florentin constituant pour eux la justification de l'inscription au SNIT de l'aménagement routier, dans un esprit « grenellien » de complémentarité des modes de transport.

En particulier, le ministre de la coopération, ancien président du conseil général de l'Yonne, s'est beaucoup investi personnellement sur ce dossier.

Toutefois, les moyens financiers contraints du département, à faible capacité contributive, ne lui permettent pas de s'engager financièrement sur ce projet en complément de l'Etat.

7.4.La région Bourgogne

En dépit de leurs demandes réitérées, les membres de la mission n'ont pu obtenir, ni directement ni par l'intermédiaire du DREAL, de rendez-vous avec la préfète de la région Bourgogne, ni avec le président de cette région. Ils ont interprété cette impossibilité de fait comme une fin de non recevoir implicite, et comme un signe de désintérêt de la part de l'exécutif régional pour une opération considérée comme périphérique par rapport aux enjeux régionaux. Au cours d'un entretien téléphonique avec l'un des missionnaires, le DREAL lui a confirmé cette interprétation.

Le DREAL leur a en revanche transmis une copie d'un courrier adressé le 18 avril 2011 dans le cadre de la consultation des élus sur le SNIT par le président de la région Bourgogne à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, avec copie aux présidents de la SNCF et de RFF, indiquant que l'éventuel soutien à terme de la région (une participation financière n'est pas évoquée explicitement) ne pourrait être envisagé que si la gare nouvelle était située à l'intersection de la LGV Paris-Lyon et de la ligne classique PLM, afin de favoriser les liaisons ferroviaires vers le sud (et notamment vers Dijon). Le courrier adressé à la ministre ne mentionne pas l'aménagement de la RN77 entre Troyes et Auxerre.

8. Les conditions de réussite du projet

8.1. Rentabilité intrinsèque des projets

8.1.1. La gare TGV.

Dans la mesure où un arrêt à la gare de St Florentin sur la LGV consomme au minimum deux sillons et peut-être trois, selon RFF, la mise en service d'une gare n'est envisageable, au plus tôt, qu'en concomitance avec la mise en service intégrale de POCL, qui permettrait de délester la LN1 de tout ou partie des sillons à destination au sud de Lyon. La lettre de mission annexée au présent rapport établit clairement le lien entre les réalisations de POCL et de la gare nouvelle sur la LN1, la première constituant un préalable à la seconde.

Lors de l'achèvement du présent rapport, le débat public sur la LGV POCL était en cours, portant sur trois fuseaux de tracés entre lesquels le choix n'est pas arrêté et devant s'achever en mars 2012. Figurant au projet de SNIT d'octobre 2011 transmis pour avis au CESE parmi les projets à engager après 2020 (au titre des 2500 km de LGV supplémentaires venant après les 2000 km de lignes nouvelles prioritaires de la loi Grenelle) pour un montant estimé entre 13 Md€ et 15 Md€ (estimation à préciser en fonction des choix opérés à l'issue du débat public), l'horizon de réalisation de ce grand projet ferroviaire apparaît incertain. Ce caractère incertain est renforcé par l'aggravation de la crise économique et financière en cours, comme le souligne l'avertissement précédant le projet de SNIT¹¹ d'octobre 2011.

Dès lors, la réalisation d'une étude de rentabilité socio-économique de la gare TGV sur la LN1 n'aura de pertinence que lorsque l'horizon de réalisation sera mieux précisé. Cette étude devrait être engagée lorsque la réalisation de la LGV POCL sera programmée, la durée des études opérationnelles et des travaux de la gare ne devant pas dépasser 3 à 4 ans. Elle prendra en compte le graphique de circulations des TAGV marquant l'arrêt à St Florentin (nombre de dessertes journalières) et les évolutions démographiques affectant la zone de chalandise, ainsi que celles du marché de l'emploi.

8.1.2. L'aménagement de la RN 77 Troyes – Auxerre.

L'avant projet de SNIT de juillet 2010 restait évasif sur la nature de l'aménagement de la RN 77 qui a pour vocation d'accompagner la gare TGV de St Florentin et ne procédait à aucun chiffrage. Le projet de SNIT d'octobre 2011 l'évalue en prévision à 400 M€ pour 80 km de tracé neuf, ce qui paraît correspondre à un aménagement à 2x2

¹¹ Le SNIT est un document stratégique et non un document de programmation. Il doit être actualisé périodiquement et être complété par des documents de programmation à 5 ans, en tenant compte des engagements économiques, budgétaires et environnementaux de la France.

voies en route express (et exclut clairement une autoroute, dont le coût moyen au km pour un secteur sans difficultés particulières est de l'ordre de 8 M€/km).

Le trafic en moyenne journalière annuelle était de 4413 véh/j en 2008, en baisse de 10,5% depuis 2004. Le trafic ne dépasse ce chiffre qu'aux abords immédiats de la ville d'Auxerre. Les perspectives démographiques et d'emploi du secteur ne permettent pas de prévoir un renversement de cette tendance, mais au mieux une stabilisation. La mise en service de la gare TGV de St Florentin ne devrait pas être un gros inducteur de trafic, sauf entre Auxerre et St Florentin, dans la mesure où la jonction directe Paris-Troyes, déjà plus rapide, aura en outre été préalablement électrifiée.

Dans la perspective d'une mise en concession (par ailleurs exclue ne s'agissant pas d'une autoroute), une subvention de l'Etat devrait couvrir une grande part des coûts d'investissement.

En revanche, on pourrait, sans attendre la réalisation de la LGV POCL, envisager la réalisation progressive d'aménagements sur place, sous la forme de créneaux de dépassement alternés, dans le seul objectif d'améliorer la sécurité (notamment des dépassements de véhicules lents) et de fiabiliser le temps de parcours.

8.2. Le financement de l'Etat.

8.2.1. Concernant la gare nouvelle de St Florentin :

Aux termes de la répartition entre RFF et la SNCF, RFF assure la maîtrise d'ouvrage des gares nouvelles, y compris sur les lignes existantes : ce devrait être le cas de la gare d'Allan¹² dès lors que le principe de la réalisation de ces gares serait adopté. Le montant du financement à la charge de RFF est déterminé selon l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié définissant les missions de RFF. Ce décret stipule qu'un investissement de développement de RFF après versement d'une subvention publique ne doit pas avoir pour effet de dégrader la situation financière de RFF, donc sa structure de bilan.

Le solde à financer doit être apporté par l'Etat et par des collectivités territoriales, sous forme de fonds de concours : l'ensemble du dispositif est précisé par une convention de financement liant l'ensemble des parties. Comme indiqué plus haut, la question de la répartition du financement paraît prématurée et devrait être abordée lorsque sera précisée la perspective de réalisation de POCL. On pourrait d'ailleurs envisager de la traiter alors dans le cadre du plan de financement de cette LGV.

8.2.2. Concernant la liaison routière Troyes – Auxerre par la RN77 :

Les projets sur le réseau routier national sont, selon les règles de financement actuelles, financés à 50% par l'Etat (AFITF), un fonds de concours de 50% étant demandé aux collectivités territoriales concernées par chaque projet. Dans le cas de Troyes – Auxerre, il pourrait s'agir a priori des départements de l'Yonne et de l'Aube, de la région Bourgogne, des villes de Troyes et d'Auxerre.

¹² proche de Montélimar, sur la LGV Méditerranée.

8.3. Les contributions des collectivités territoriales.

Les contacts établis par les membres de la mission, tant avec les préfets des deux départements concernés et les administrations déconcentrées de l'Etat (DREAL Bourgogne, DDT) qu'avec les élus de ces départements ne permettent pas à l'heure actuelle d'envisager de contributions significatives, même à terme, des collectivités territoriales, que ce soit à la gare TGV ou à l'aménagement de la RN77 comme il a été écrit plus haut (cf. § 7.2 à 7.4). Les deux départements concernés ont des ressources financières contraintes, contrainte récemment accentuée du fait de la suppression de la taxe professionnelle, et ne peuvent s'engager financièrement sur ces projets. La seule collectivité qui en aurait éventuellement la possibilité (la région Bourgogne) a d'autres priorités (achèvement de la LGV Rhin-Rhône branche est, engagement des branches ouest et sud, réseau de TER) et ne souhaite pas s'engager financièrement, ni sur le projet de gare TGV, ni sur le projet routier.

8.4. Construire un projet de développement territorial

Les membres de la mission d'audit formulent les recommandations suivantes :

- le projet d'aménagement d'une gare TGV dans le secteur de Saint-Florentin ne peut pas s'engager tant que la date de mise en service de l'infrastructure de POCL n'est pas connue de manière certaine ;
- comme l'a montré, en 2003, un rapport conjoint de l'Inspection des finances et du Conseil général des ponts et chaussées, le délai qui s'écoule entre la décision de lancement d'une très grande infrastructure et sa mise en service était en moyenne de 17 ans...avant la loi qui a imposé un débat public préalable et les lois du « Grenelle de l'environnement ». La mission estime que pour l'échéance de la mise en service du projet POCL ne pourra intervenir au mieux que dans 20 ans, ce qui supposerait une priorité forte accordée aux investissements d'infrastructures de transport dans les arbitrages budgétaires de l'Etat ;
- les dispositions législatives et réglementaires en vigueur ne permettent pas à l'État de prendre des décisions contraignantes pour les finances publiques au delà de quelques années ;
- au-delà de l'inscription au SNIT qui crédibilise l'existence à terme de ce projet, l'Etat ne sera en mesure de concrétiser son engagement que lorsque la perspective de réalisation de POCL se sera précisée, et au vu d'études socio-économiques et techniques plus poussées ;
- si les collectivités territoriales attendent le moment où l'Etat pourra enfin s'engager de manière ferme, elles prennent le risque que le projet ne soit plus réalisable comme il peut l'être aujourd'hui sur le terrain.

En conclusion, la mission estime que la construction, à l'initiative des collectivités territoriales, d'un schéma de développement territorial qui ménage la possibilité d'une

réalisation à terme de ce projet, sans attendre de l'Etat de nouveaux gestes d'engagement, conditionne la faisabilité à terme de la gare nouvelle.

Construire un projet de développement territorial (qui prendra la forme d'un ou de plusieurs SCoT – schéma de cohérence territoriale) est donc une condition nécessaire (mais pas suffisante) pour que le projet de gare de Saint-Florentin puisse un jour être réalisé.

Conclusion

Compte tenu de la perspective incertaine et en tout état de cause lointaine de réalisation de la LGV POCL qui constitue un préalable à celle de la gare TGV de St Florentin, la mission ne pouvait pas raisonnablement demander dans l'immédiat aux établissements publics ferroviaires d'engager des études techniques et socio-économiques poussées ; elle tient donc à entourer ses recommandations d'un préalable consistant à renvoyer à des compléments d'études pour les conforter ou les infirmer. De tels compléments ne pourront être réalisés que lorsque la perspective de réalisation de POCL se sera concrétisée.

Par ailleurs, les membres de la mission regrettent de ne pas avoir pu rencontrer la totalité des responsables avec lesquels ils auraient souhaité échanger pour préciser leur opinion quant aux chances réelles de réalisation du projet et aux conditions à satisfaire dans cette perspective.

Sous ces deux réserves, le travail que la mission a pu conduire débouche sur les conclusions suivantes :

- **l'idée de construire une gare TGV** à l'intersection des lignes (classique et grande vitesse) est intéressante et **mérite que l'Etat et les collectivités territoriales concernées conduisent de concert certains approfondissements** pour lesquels la mission suggère des pistes (voir ci-après),
- l'aménagement de la RN 77 à 2x2 voies entre Troyes et Auxerre ne constitue pas une condition « sine qua non » de la réalisation éventuelle d'une gare TGV dans le secteur de Saint-Florentin, mais en revanche **l'amélioration de la RN 77 en terme de sécurité et de fiabilisation des temps de parcours mérite d'être étudié** et engagé avec un budget plus limité que les ordres de grandeur cités dans le projet de SNIT, mais **sans attendre le préalable d'une décision sur le projet de gare** et en se plaçant dans une perspective de compatibilité avec des développements futurs,
- il apparaît qu'une condition préalable à la réalisation du projet réside dans la construction, par les collectivités territoriales parties prenantes, d'un projet de développement local dont la première phase serait indépendante de la décision future mais compatible avec une réalisation ultérieure du projet de gare. Il est en outre indispensable que les communes directement concernées prennent des dispositions dans leurs documents d'urbanisme (zones non urbanisables) pour préserver la faisabilité future des projets, sans que ces dispositions prennent la forme d'emplacements réservés pour l'État.

Recommandations

1. Commander à RFF, sous pilotage de la DREAL de Bourgogne, une étude sommaire (au 1/25.000ème) des raccordements ferroviaires avec un objectif de déterminer non un dispositif précis mais une enveloppe territoriale souhaitable pour préserver, dans les PLU concernés (a priori Saint-Florentin et Vergigny), la possibilité d'aménager un jour les raccordements ferroviaires entre les deux lignes,
2. Commander à la SNCF, sous pilotage de la DREAL de Bourgogne, une étude sommaire de la demande potentielle, notamment pour déterminer les liaisons à grande vitesse prioritaires entre le territoire du Nord de l'Yonne et les secteurs Paris et correspondances, Ouest via Massy-TGV, Nord via Roissy TGV, Est via le TGV Rhin-Rhône, Sud-Est via Lyon... permettant de justifier la localisation géographique de la gare au voisinage direct de l'intersection entre la ligne classique PLM et la LGV Paris-Lyon, qui fait consensus parmi les élus,
3. Confier à la DREAL de Bourgogne outre le pilotage des études précédentes, les études d'aménagement sécurité / temps de parcours de la RN 77, ainsi que l'examen des contraintes environnementales à prendre en compte dès l'amont du développement territorial,
4. Transmettre aux collectivités territoriales concernées les résultats de ces études et les inviter à entreprendre, sans engagement de l'Etat, un projet de développement territorial et la mise en place de dispositions conservatoires dans leurs documents d'urbanisme.

Jean-Louis Picquand

Gérard Valère

Laurent Winter

Ingénieur en chef

Ingénieur général

Ingénieur général

des Ponts, des Eaux et
des Forêts

des Ponts, des Eaux et des
Forêts

des Ponts, des Eaux et des
Forêts

Annexes

Annexe 1. Lettre de mission

07219-01

République Française

*Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat*

Secrétariat d'Etat chargé des Transports

Paris, le - 5 MARS 2010

Le secrétaire d'Etat

à

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du Conseil Général de
l'Environnement et du Développement
Durable

Objet : Mission de réflexion sur un projet de gare nouvelle TGV dans le secteur de Saint- Florentin (Yonne)

La ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon constitue aujourd'hui une des lignes les plus chargées du réseau ferré national. La réalisation de la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études préalables à la tenue d'un débat public ont été engagées en 2009, permettra d'apporter une solution durable à cette saturation en offrant un itinéraire alternatif pertinent pour relier Paris et le grand sud-est de la France.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure permettra de dégager de nouvelles capacités sur la ligne existante entre Paris et Lyon. Cette libération de capacité offre l'opportunité d'améliorer le cas échéant la desserte ferroviaire à grande vitesse des territoires actuellement traversés par cette ligne.

Dans ce contexte, le secteur de Saint-Florentin, dans le département de l'Yonne, mérite une attention particulière compte tenu de sa localisation géographique à l'intersection de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon et de la ligne classique Paris-Lyon-Méditerranée. La création d'une nouvelle gare TGV dans ce secteur pourrait présenter des avantages en permettant une diffusion de l'effet grande vitesse à une large échelle sur un territoire à enjeux, notamment par le biais des services de transport régionaux et départementaux de voyageurs.

*Hôtel Le Play
48 rue du Bac 75007 Paris*

Je souhaite donc que soit examiné l'intérêt de créer, à l'horizon de mise en service de la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, une nouvelle gare TGV dans le secteur de Saint-Florentin. En conséquence, je vous prie de bien vouloir désigner un membre du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable chargé de conduire une mission sur ce sujet. J'attache une grande importance à ce que cette mission soit réalisée en association étroite avec Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF.

La mission devra préciser la pertinence socio-économique de ce projet en évaluant, notamment les investissements nécessaires à sa concrétisation et la demande de transport potentiellement intéressée. A cet effet, la mission pourra solliciter l'appui de RFF et de la SNCF pour les domaines relevant de leur compétence.

Par ailleurs, la mission devra analyser les conditions du développement de l'intermodalité autour de cette gare, afin notamment de maximiser sa zone de chalandise. Les potentialités de diffusion de l'effet grande vitesse via les services régionaux et départementaux de voyageurs devront en particulier clairement être identifiées. Dans ce contexte, les conditions de desserte de la gare nouvelle tant au plan ferroviaire que routier devront être examinées et le cas échéant de premières recommandations en matière d'aménagement, pourront être faites.

J'attache une importance particulière à l'approfondissement de ce volet intermodal, sans lequel un projet de gare nouvelle ne saurait être valablement promu aujourd'hui.

Je souhaite que le titulaire de la mission établisse, d'ici la fin de l'année 2010, un rapport détaillé des réflexions sur ce projet de gare nouvelle, en précisant notamment les positions des différents acteurs concernés par ce projet. Pour accomplir sa tâche, la mission prendra tous les contacts utiles. Elle pourra s'appuyer sur la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ainsi que sur les services concernés de la SNCF et de RFF.



Dominique BUSBEREAU

Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

Administration centrale MEDDTL

Dominique RITZ (2010 et 2011), S/D aménagement du réseau routier national, DGITM/DIT

Franck AGOGUÉ (2010), puis Fabien BALDERELLI (2011), S/D développement et réseaux ferroviaires et voies navigables, DGITM/DIT

Entreprises d'infrastructures et de transports

François TAINURIER, directeur du développement, pôle développement et investissements, RFF

Michel LEBOEUF, branche infrastructures, SNCF

Administrations territoriales

Pascal LELARGE, préfet de l'Yonne (en 2010)

François-Georges LECLERC, préfet de l'Aube

Georges REGNAUD, directeur, DREAL Bourgogne

Michel QUINET, chef du service transport, DREAL Bourgogne

Maxime CUÉNOT, chef du service transport, DREAL Champagne-Ardennes

Jacques BANDERIER, directeur adjoint, DDT de l'Aube

Élus

Henri de RAINCOURT, ministre de la coopération, ancien président du conseil général de l'Yonne, avec Eric GENTIS (2010) puis avec Vincent BAUDOIN (2011)

Jean-Pierre SOISSON, député de l'Yonne, conseiller régional de Bourgogne, ancien maire d'Auxerre

Jean-Marie ROLLAND, député, président du conseil général de l'Yonne (jusqu'en mars 2011)

Philippe ADNOT, sénateur, président du conseil général de l'Aube

Gérard MENUUEL, député de l'Aube

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45