



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Rhin Rhône

Question orale n° 535

Texte de la question

M. Jacques Péliissard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le lancement de l'étude préalable relative à la réalisation de la branche Sud du TGV dit Rhin-Rhône annoncée le 26 mai dernier. Il souhaiterait tout d'abord savoir le coût exact de cette étude préalable. Par ailleurs, il lui demande de bien vouloir lui préciser si une gare en Bresse est comprise dans le coût de l'étude précitée. En effet, parmi les différentes hypothèses de tracés Nord-Sud, l'option S 6 du rapport Chassande est sans conteste la plus pertinente dans la triple optique de permettre un bon raccord avec les lignes existantes ; de proposer un trajet alternatif à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation ; d'offrir une desserte optimale des territoires franc-comtois. Une telle gare répondrait aux légitimes attentes en termes de dessertes de trains à grande vitesse des populations bressanes de trois départements : l'Ain, la Saône-et-Loire et le Jura, départements eux-mêmes appartenant à trois régions différentes : Rhône-Alpes, Bourgogne et Franche-Comté.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jacques Péliissard a présenté une question, n° 535, ainsi rédigée :

«M. Jacques Péliissard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le lancement de l'étude préalable relative à la réalisation de la branche Sud du TGV dit Rhin-Rhône annoncée le 26 mai dernier. Il souhaiterait tout d'abord savoir le coût exact de cette étude préalable. Par ailleurs, il lui demande de bien vouloir lui préciser si une gare en Bresse est comprise dans le coût de l'étude précitée. En effet, parmi les différentes hypothèses de tracés Nord-Sud, l'option S 6 du rapport Chassande est sans conteste la plus pertinente dans la triple optique de permettre un bon raccord avec les lignes existantes; de proposer un trajet alternatif à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation; d'offrir une desserte optimale des territoires franc-comtois. Une telle gare répondrait aux légitimes attentes en termes de dessertes de trains à grande vitesse des populations bressanes de trois départements - l'Ain, la Saône-et-Loire et le Jura - départements appartenant eux-mêmes à trois régions différentes: Rhône-Alpes, Bourgogne et Franche-Comté.»
La parole est à M. Jacques Péliissard, pour exposer sa question.

M. Jacques Péliissard. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le 26 mai dernier, devant la mission d'information sur les perspectives d'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône puis, le même jour, par une lettre adressée à M. le préfet de région, vous lanciez l'étude préalable relative à la réalisation de la branche Sud du TGV dit Rhin-Rhône. J'ai eu le plaisir de vous en remercier et de souligner devant le conseil municipal de Lons-le-Saunier, ville impliquée dans le domaine ferroviaire puisqu'elle a participé à hauteur de 10 millions de francs à l'électrification de la ligne Lyon-Strasbourg, l'importance de votre décision en termes d'infrastructures ferroviaires pour l'Est de la France.

Aujourd'hui, puisque les conventions ont été proposées au conseil régional de Franche-Comté, nous connaissons les coûts des études - 64 millions de francs hors taxes pour la première phase et 8 millions de francs pour la branche Sud. Mais les Jurassiens sont inquiets puisque le projet de première phase entre l'agglomération mulhousienne et l'agglomération dijonnaise ne dessert pas le Jura. Pis, il comporte un barreau de jonction avec la ligne Dijon - Chalons-sur-Saône qui évite le Jura.

En outre, le projet de convention relatif à la branche Sud est flou s'agissant des tracés mis à l'étude. Or, l'option dite S 6 du rapport Chassande est sans conteste la plus pertinente. Elle permet une liaison Rhin-Rhône optimale en termes kilométriques, donc en temps de transport. Elle propose également un trajet alternatif à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation. Elle offre enfin une desserte optimale des territoires franc-comtois, bourguignon et rhône-alpin, dont certaines parties sont à désenclaver. Or, ce tracé S 6 prévoit notamment la création d'une gare bressane située entre Louhans et Lons-le-Saunier, à proximité de l'échangeur autoroutier de Courlaoux - Beaurepaire-en-Bresse que vous connaissez bien, monsieur le ministre, puisque vous êtes venu inaugurer l'autoroute A 39 le 1er avril 1998.

Une telle gare répondrait aux légitimes attentes, en termes de desserte par des trains à grande vitesse, des populations bressanes de trois départements - l'Ain, la Saône-et-Loire et le Jura -, appartenant à trois régions différentes sur le plan administratif: Rhône-Alpes, Bourgogne et Franche-Comté. Elle permettrait notamment, en ce qui concerne la Franche-Comté, une bonne irrigation en voyageurs du Jura qui, à travers l'électrification de la ligne Frasnais-Saint-Amour, a fait depuis 1989 le choix du rail. Une association s'est d'ailleurs constituée récemment pour soutenir la création d'une telle gare bressane à l'initiative des députés des zones concernées, qui se sont unis en transcendant les clivages géographiques, administratifs et politiques.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous donniez votre vision du projet global s'agissant en particulier de la branche Sud et que vous nous précisiez si la gare bressane prévue par le tracé S 6 de M. Chassande est comprise dans le coût de l'étude précitée, ce qui est bien sûr hautement souhaitable pour nous. M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, le projet de TGV Rhin-Rhône inscrit au schéma directeur des lignes à grande vitesse est, comme vous le savez, constitué de trois branches. Il est destiné à améliorer, d'une part, les liaisons Est-Ouest entre l'Île-de-France, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse, et, d'autre part, les liaisons Nord-Sud entre l'Alsace, la région Rhône-Alpes et le sud de la France.

En septembre 1992, les études de la branche Est du projet entre Dijon et Mulhouse ont été lancées. Le débat préalable a permis d'élaborer le cahier des charges du projet approuvé en avril 1994 et c'est sur cette base que se sont déroulées les études préliminaires, puis les études d'avant-projet sommaire. Parallèlement, en 1995, une première analyse des familles d'itinéraires possibles pour la branche Sud du projet, celle qui vous intéresse plus particulièrement, a été menée par M. Pierre Chassande, analyse dont les conclusions ont été rendues publiques. J'ai décidé, le 26 mai dernier, d'engager les études préparatoires à l'enquête publique de la branche Est du projet, d'une part, et de lancer les études relatives à la branche Sud, d'autre part.

En ce qui concerne la branche Sud, qui est plus particulièrement l'objet de votre question, un projet de convention précisant le contenu, l'organisation et le financement des études a été mis au point. Son montant est de 8 millions de francs hors taxes et elle devrait être signée très prochainement par tous les partenaires, à savoir l'Etat, RFF, la SNCF, et les régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes. Je comprends votre souci, monsieur le député, mais nous ne devons pas mettre la charrue avant les boeufs.

Les études qui vont s'engager sur la branche Sud ont pour objet de définir les fonctionnalités et les caractéristiques du projet, afin de compléter le cahier des charges du TGV Rhin-Rhône. Elles comporteront une analyse fine des flux de trafics sur l'axe considéré, ainsi qu'une évaluation des différents scénarios d'infrastructure et de leurs phasages éventuels sous l'angle des coûts, des dessertes, de l'impact environnemental et de l'amélioration de la capacité du système de transport pour les voyageurs, mais aussi pour les marchandises. C'est dans ce cadre que les points plus précis que vous avez évoqués, et notamment la question de la gare bressane, devront être abordés.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Péliissard](#)

Circonscription : Jura (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 535

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 décembre 1998, page 6605

Réponse publiée le : 9 décembre 1998, page 10165

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 décembre 1998