



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Rhin Rhône

Question écrite n° 25969

Texte de la question

M. Jacques Péliissard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les graves inquiétudes qu'ont légitimement suscitées certaines informations relatives au projet de TGV Rhin-Rhône publiées par un grand quotidien du soir à l'occasion de la présentation du schéma ferroviaire à l'horizon 2010. Dans le prolongement d'une conférence de presse du ministre de l'équipement, des transports et du logement, le quotidien Le Monde du mercredi 10 février 1999 a en effet publié une carte, émanant du ministère concerné, indiquant les nouveaux réseaux ferroviaires à construire au cours de la prochaine décennie. Or s'agissant du TGV Rhin-Rhône, en ce qui concerne plus précisément la branche Sud du projet, seule est présentée une hypothèse de tracé reliant Auxonne et Mâcon, ignorant donc les agglomérations de Dole et de Lons-le-Saunier, et par conséquent le Jura et la Bresse. Une telle présentation, émanant directement du ministère de l'équipement des transports et du logement, est très préoccupante et en contradiction avec les propos que le ministre lui-même avait tenus le 26 mai 1998 devant une commission parlementaire ad hoc (« mission d'information commune sur les perspectives économiques et sociales de l'aménagement de l'axe européen Rhin-Rhône »). Il était alors question de définir et d'étudier plusieurs variantes, comme le proposait d'ailleurs le rapport Chassande. En outre, parmi les hypothèses projetées par ledit rapport, l'option 6 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 grande vitesse Paris-Lyon en voie de saturation, d'offrir une desserte optimale des territoires franc-comtois, bourguignons et rhône-alpins, dont certaines parties sont à désenclaver. Selon cette option 6 du rapport Chassande, le tracé préconisé est le suivant : Auxonne-Est - abords de Dole, de Lons-le-Saunier (par la construction d'une gare bressane située entre Louhans et la ville préfecture du Jura, à proximité de l'échangeur autoroutier, donc dans une approche multi-modale) - Bourg-en-Bresse - agglomération lyonnaise, en rejoignant la ligne actuelle du TGV méditerranée à Satolas. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, et afin d'obtenir les garanties nécessaires quant au respect des engagements de l'Etat, il lui demande d'apporter toutes clarifications nécessaires en la matière, en confirmant que l'option 6 du rapport Chassande figure bien parmi les variantes réellement étudiées par l'Etat, et en conséquence que la carte transmise à la presse, par le ministère de l'équipement des transports et du logement, était erronée.

Texte de la réponse

Le projet de TGV Rhin-Rhône, inscrit au schéma directeur des lignes à grande vitesse, est un projet constitué de deux branches. Il est destiné à améliorer, d'une part, les liaisons est-ouest entre l'Ile-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. Les études de la branche « est » du projet, entre Dijon et Mulhouse, ont été lancées en septembre 1992. Le débat préalable a permis d'en élaborer le cahier des charges 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 a été menée par M. Pierre Chassande, analyse dont les conclusions ont été rendues publiques. Le 26 mai 1998, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé d'engager les études préparatoires à l'enquête publique de

la branche « est » du projet Rhin-Rhône, et de lancer les études relatives à la branche « sud ». En ce qui concerne la branche « sud », un projet de convention précisant le contenu, l'organisation et le financement des études a été mis au point, entre tous les partenaires, à savoir l'Etat, RFF, la SNCF et les régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes. Ces études ont pour objet de définir les fonctionnalités et les caractéristiques du projet, afin de compléter le cahier des charges du TGV Rhin-Rhône et de permettre, conformément à la loi de février 1995 et son décret d'application du 10 mai 1996, d'organiser le moment venu un débat public. Ces études s'appuieront sur les conclusions du rapport Chassande et comporteront une analyse 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. Enfin, il est précisé que la carte publiée par le journal Le Monde, le 10 février dernier, à l'occasion de la présentation des perspectives d'investissements ferroviaires à l'horizon 2010, et contrairement à ce qui était indiqué par la légende du journal, n'émane pas des services du ministère des transports.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Péliissard](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25969

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 1er mars 1999, page 1183

Réponse publiée le : 14 juin 1999, page 3677