



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV

Question orale n° 50

Texte de la question

M. Michel Zumkeller interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, sur la volonté du Gouvernement d'abandonner certains projets de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV), pour des raisons de rigueur budgétaire. Il désire avant tout rappeler que l'ensemble de ces projets font partie intégrante du Grenelle de l'environnement. Pour mémoire, le Grenelle avait pour but de prendre des décisions à long terme en matière d'environnement et de développement durable, en particulier pour restaurer la biodiversité par la mise en place d'une trame verte et bleue et de schémas régionaux de cohérence écologique, tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et en améliorant l'efficacité énergétique. Compte tenu de la situation actuelle du prix de l'essence et de la volonté affichée du Gouvernement de favoriser les transports en commun, il se déclare de ce fait surpris par sa position et par la déclaration suivante : « On peut se demander si prolonger telle ou telle ligne TGV pour un gain de temps marginal est préférable à l'entretien du réseau secondaire de transport ferroviaire, indispensable car utilisé par beaucoup ». Il rappelle que ces projets n'ont jamais eu pour but de remplacer l'entretien du réseau secondaire, mais de permettre la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Au niveau local, il souhaite donc de ce fait, défendre le projet « phase 2 de la branche est de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône », suite à l'annonce faite par Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports, de l'ouverture d'une commission pour hiérarchiser les projets de création de lignes et juger de leur faisabilité financière. Il souhaite indiquer qu'à la signature du protocole d'intention de financement du 18 janvier 2012, l'État et les collectivités territoriales se sont dit prêts à cofinancer cette phase longue de 50 km qui doit relier Genlis (21) à Villers-les-Pots (21) sur 15 km à l'ouest et Petit-Croix (90) à Lutterbach (68) sur 35 km à l'est : notamment, le Grand Dijon, le conseil régional de Bourgogne et le conseil général de Côte-d'Or, mais aussi ceux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin et de la région Franche-Comté. Pour résumer, pour que l'effet TGV joue pleinement, il faut une branche est complète, de Lutterbach à Genlis. Ce qui permettrait de gagner encore 30 minutes entre Strasbourg et Lyon. Il lui demande donc de réfléchir attentivement sur les conséquences de l'arrêt de la phase 2 de la branche est pour l'économie locale ainsi que pour l'empreinte énergétique et désire souligner qu'il y a d'autres économies à trouver, toujours suite au rapport de la Cour des comptes, comme par exemple de l'utilité non établie de toutes les commissions et instances consultatives ou délibératives placées directement auprès du Premier ministre ou des ministres.

Texte de la réponse

BRANCHE EST DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE RHIN-RHÔNE

M. le président. La parole est à M. Michel Zumkeller, pour exposer sa question, n° 50, relative à la deuxième phase de la branche "Est" de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

M. Michel Zumkeller. Ma question est davantage une interrogation quant à la poursuite des travaux de la branche " Est " de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. En effet, les annonces du Gouvernement concernant la limitation des futurs projets ont inquiété les habitants du territoire de Belfort et, plus généralement, de la région de Franche-Comté.

Nous avons eu la chance de voir inaugurer l'année dernière la nouvelle LGV Rhin-Rhône. Je l'ai d'ailleurs

empruntée ce matin pour me rendre à Paris en compagnie de plusieurs de mes collègues. C'est une ligne utile, qui a désengorgé toute une région et qui nous a reliés à l'Europe. Elle a permis que nos voisins suisses réalisent, pour la première fois de leur histoire, hors de leur pays, un investissement en infrastructures. Cela montre tout l'intérêt de ce projet, fruit de trente années de batailles politiques - au sens large du terme, puisque l'ensemble des partis politiques étaient parties prenantes.

Cette ligne, qui présente la particularité de ne pas être reliée à Paris, doit être achevée. Un protocole d'accord existe, les collectivités locales se sont engagées sur le financement. Pourrait-on lever nos inquiétudes ? Quel intérêt le Gouvernement porte-t-il à ce projet ? Quelles sont ses intentions ? Il s'agit seulement de poursuivre ce qui a été entrepris et d'achever la construction des 50 kilomètres restants. Ce projet, je le répète, a permis à plusieurs régions de s'ouvrir à leurs voisins frontaliers, et plus généralement à l'Europe.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Garot, ministre délégué chargé de l'agroalimentaire.

M. Guillaume Garot, *ministre délégué chargé de l'agroalimentaire*. Je vous prie d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. Frédéric Cuvillier, ministre des transports, aujourd'hui en déplacement à Lens avec le Président de la République.

Comme vous le savez, monsieur le député, le projet de LGV Rhin-Rhône comporte trois branches, centrées sur Dijon : la branche " Est ", vers Mulhouse ; la branche " Sud ", vers Lyon et la branche " Ouest ", vers l'actuelle LGV Paris-Lyon. Le coût total du projet est évalué à près de 10 milliards d'euros.

La première phase de la branche " Est ", longue de 140 kilomètres, relie Villers-les-Pots en Côte-D'or à Petit-Croix dans le territoire de Belfort. Elle permet de réaliser la majorité des gains de temps sur le projet. Elle a été mise en service le 11 décembre 2011 et a coûté 2,3 milliards d'euros.

La seconde phase est constituée des deux extrémités de la première phase - une section " Ouest ", longue de 15 kilomètres vers Dijon et une section " Est ", longue de 35 kilomètres vers Mulhouse - pour un coût total de 1,2 milliard.

Cette seconde phase a fait l'objet d'un protocole d'intention de financement, signé le 18 janvier dernier entre l'État et les collectivités intéressées par ce projet.

Le projet de LGV Rhin-Rhône dans son ensemble, et donc la seconde phase de la branche Est, a été inscrit par le précédent gouvernement dans le projet de Schéma national des infrastructures de transports, le SNIT.

Frédéric Cuvillier a déjà eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises sur ce schéma : présenté à l'automne 2011, il comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers - dont 88 milliards à la charge de l'État - à réaliser sur les vingt-cinq prochaines années. Or, et c'est tout le problème, ce projet de schéma ne dit rien ni des priorités ni des solutions de financement nécessaires à sa réalisation.

C'est la raison pour laquelle une mission parlementaire et technique a été installée par le ministre des transports le 17 octobre dernier, afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle, des perspectives de nos finances publiques - là encore, soyons pragmatiques - et compte tenu de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants. Les conclusions de cette commission sont attendues au printemps prochain.

La seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sera examinée, comme tous les projets de LGV qui n'ont pas encore été engagés, dans le cadre de cette commission " Mobilité 21 ". Dans l'attente des résultats de ses travaux, prévus au printemps prochain, le préfet de la région Franche-Comté, préfet coordonnateur du projet de LGV Rhin-Rhône, réunira un comité de pilotage début 2013. Ce comité recueillera tous les éléments qui contribueront à préciser l'intérêt de cette seconde phase, en particulier quant au schéma de service, de façon à réduire au maximum les incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur ce projet, aux plans tant technique qu'économique.

M. le président. La parole est à M. Michel Zumkeller.

M. Michel Zumkeller. Monsieur le ministre, je vous remercie pour la précision de cette réponse. Le but de ma question était d'alerter le Gouvernement sur la pertinence du projet et de faire en sorte que l'ensemble des critères soient bien pris en compte. Même si nous comprenons qu'il existe des priorités, nous souhaitons que les qualités de ce projet soient mises en avant.

Données clés

Auteur : [M. Michel Zumkeller](#)

Circonscription : Territoire de Belfort (2^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 50

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Budget

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée au JO le : [27 novembre 2012](#), page 6833

Réponse publiée au JO le : [5 décembre 2012](#), page 6071

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [27 novembre 2012](#)