

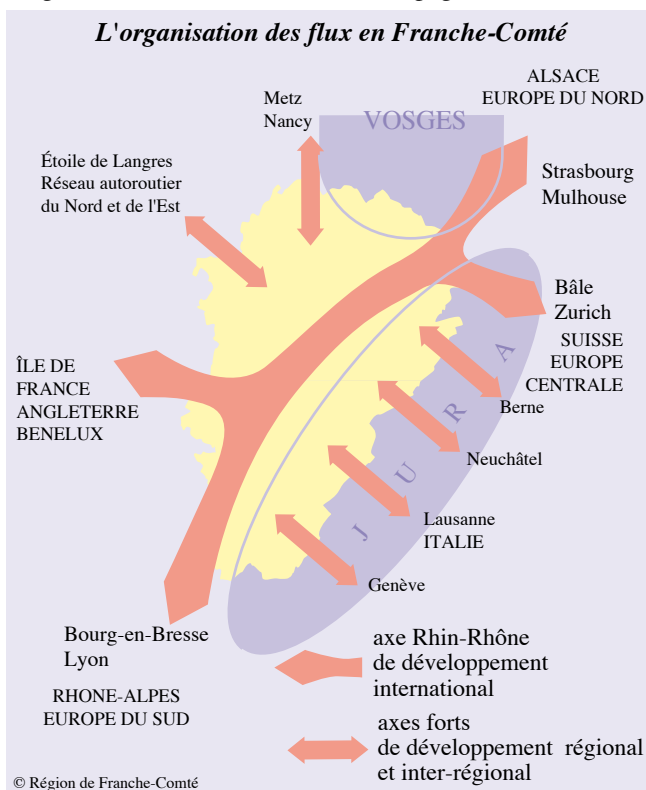
Le TGV Rhin-Rhône : une infrastructure essentielle dont la réalisation reste problématique

Jacques Fontaine, UPRESA 6049 du CNRS, équipe IRADES

Cela fait maintenant plus d'une douzaine d'années que l'on parle d'un TGV Rhin-Rhône : c'est en effet au milieu des années quatre-vingts que l'idée d'un TGV reliant l'Alsace à la région lyonnaise fut émise par la Fédération nationale des associations d'usagers du transport. Reprise un peu plus tard par l'association Trans-Europe TGV, elle commence à être étudiée en 1990 et figure au "Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse" adopté par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 14 mai 1991. Cette liaison figure également au "Schéma directeur européen des trains à grande vitesse" décidé par le Conseil européen des Ministres des transports du 19 juin 1995.

Du fait de la situation géographique de la Franche-Comté, qui met en relation quatre grandes régions urbaines et industrielles, le TGV Rhin-Rhône a une double vocation :

- relier la vallée du Rhin à celle du Rhône, et par delà l'Allemagne à la mer Méditerranée et à l'Espagne ;



- relier l'Île-de-France (voir l'Ouest et le Nord) à la Suisse alémanique.

Le TGV Rhin-Rhône joue un double rôle, radial et transversal. Il est ainsi le premier TGV qui n'a pas pour but exclusif de relier Paris à la province, renforçant encore le rôle centralisateur de la capitale. Au contraire, il serait le premier TGV interrégional.

Les contraintes du relief (présence des massifs montagneux des Vosges et du Jura) impliquent que les deux flux essentiels qui traversent la Franche-Comté se surajoutent dans un même couloir de circulation entre la région de Mulhouse et celle de Besançon-Dole, ainsi que le montre le schéma régional d'aménagement du territoire.

Un projet qui concerne particulièrement la Franche-Comté

Le projet de TGV Rhin-Rhône associe sous forme de lignes nouvelles aptes à une vitesse de 300 km/h trois composantes :

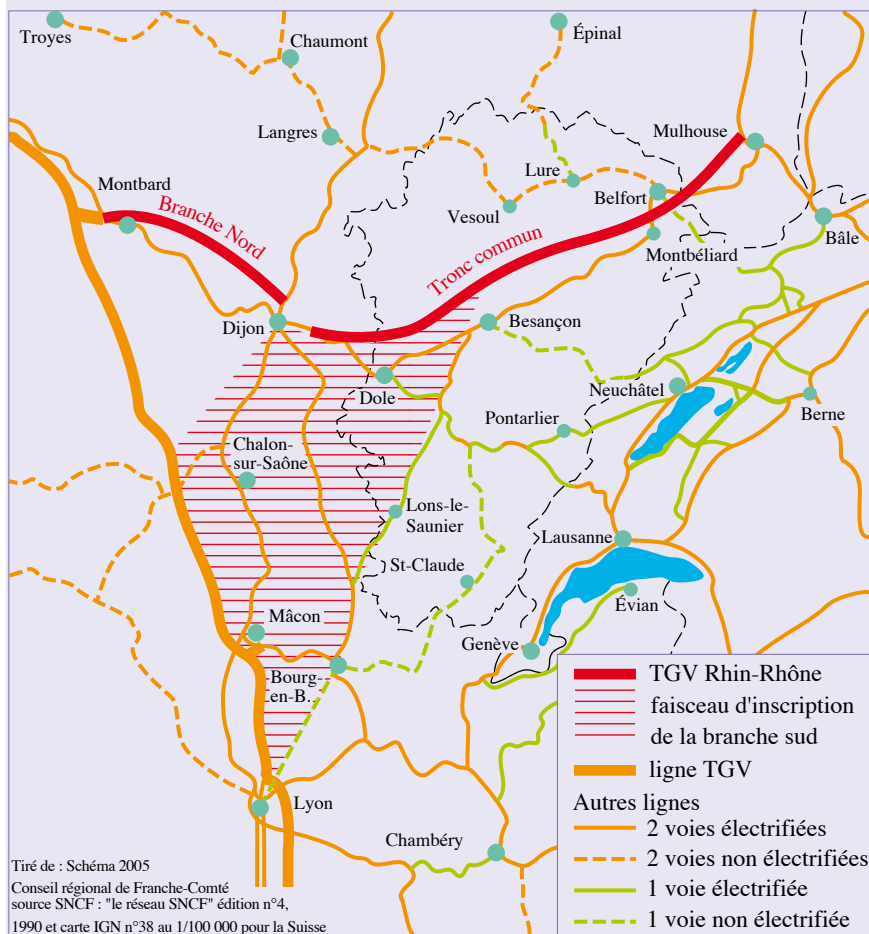
- un tronç commun regroupant les flux radiaux et transversaux,
- une branche nord vers Paris,
- une branche sud vers Lyon.

Au delà de Mulhouse, aussi bien vers le nord (Strasbourg et l'Allemagne) que vers l'est (Bâle et la Suisse alémanique) les lignes actuelles sont déjà partiellement aménagées pour des vitesses élevées (220 km/h).

Le tronç commun est la partie la plus avancée du projet. C'est le 10 septembre 1992 que le ministre chargé des transports a décidé d'engager les études préliminaires d'une première phase du projet de TGV Rhin-Rhône entre les agglomérations de Mulhouse et de Dijon. Ces études ont abouti le 9 mai 1995 au choix, par le ministre chargé des transports, d'un fuseau à l'intérieur duquel s'inscrit le tracé de la future ligne.

Le fuseau retenu s'étend sur près de 200 km de l'est de Dijon (raccordement de Genlis) à l'ouest de Mulhouse (raccordement de Lutterbach). Après avoir traversé la plaine de la Saône, il longe de plus ou moins près la vallée de l'Ognon, au sud dans sa partie aval, puis à partir de Voray au nord et à nouveau au sud dans la région de Rougemont ; il pénètre dans l'Aire urbaine entre Héricourt et Montbéliard, passe au

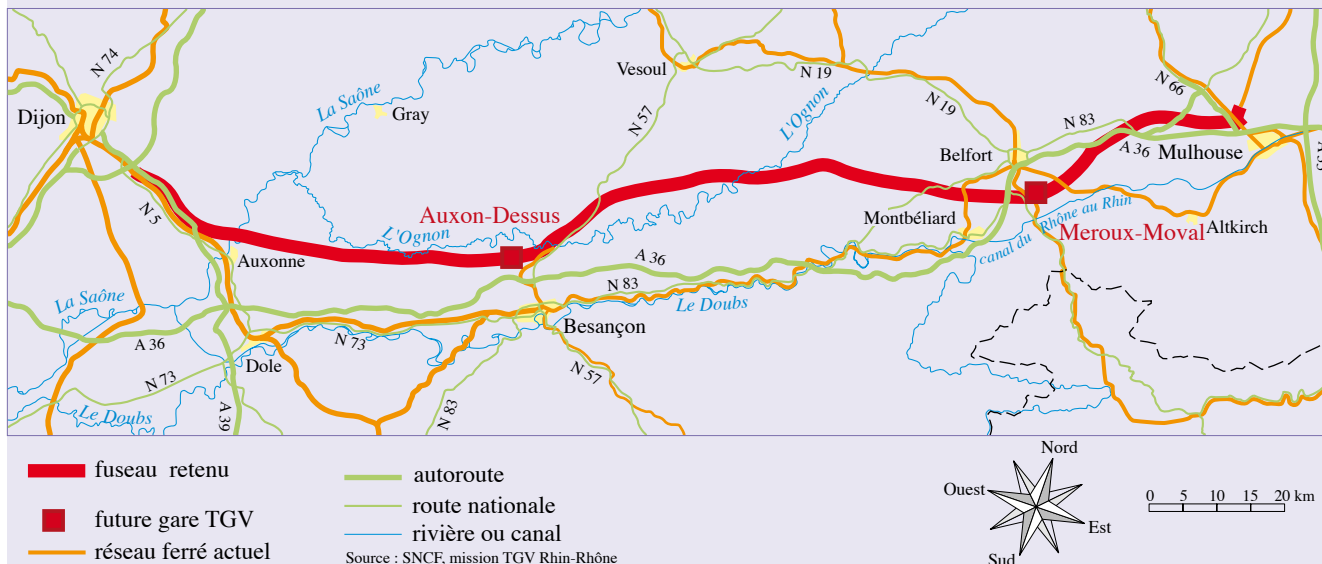
Le TGV Rhin-Rhône dans son environnement régional



sud de Belfort ; il entre dans la plaine d'Alsace à l'ouest de Mulhouse où le raccordement en triangle de Lutterbach permet de rejoindre Colmar et Strasbourg d'une part, Mulhouse et Bâle d'autre part. Deux raccordements aux infrastructures existantes sont prévus, l'un à Auxon-Dessus avec la ligne de Devecey pour la desserte de Besançon, l'autre à Meroux-Moval avec la ligne de Delle pour la desserte de Belfort. Un autre raccordement est envisagé à l'ouest d'Auxonne pour la liaison avec Dole et la Suisse. Deux gares sont en projet, à proximité des deux raccordements (Auxon-Dessus et Meroux-Moval) pour desservir respectivement Besançon et l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard.

La branche nord s'affine petit à petit entre la bretelle d'Aisy (qui fait la jonction avec la ligne à grande vitesse Paris-Lyon au nord-ouest de Montbard) et la ville de Dijon où elle aboutira probablement à la gare de Porte-Neuve. Mais la branche sud reste toujours dans un flou total, la Bourgogne souhaitant un tracé le plus à l'ouest possible, le département du

Liaison TGV Rhin-Rhône (tronc commun) : le fuseau retenu le 9 mai 1995



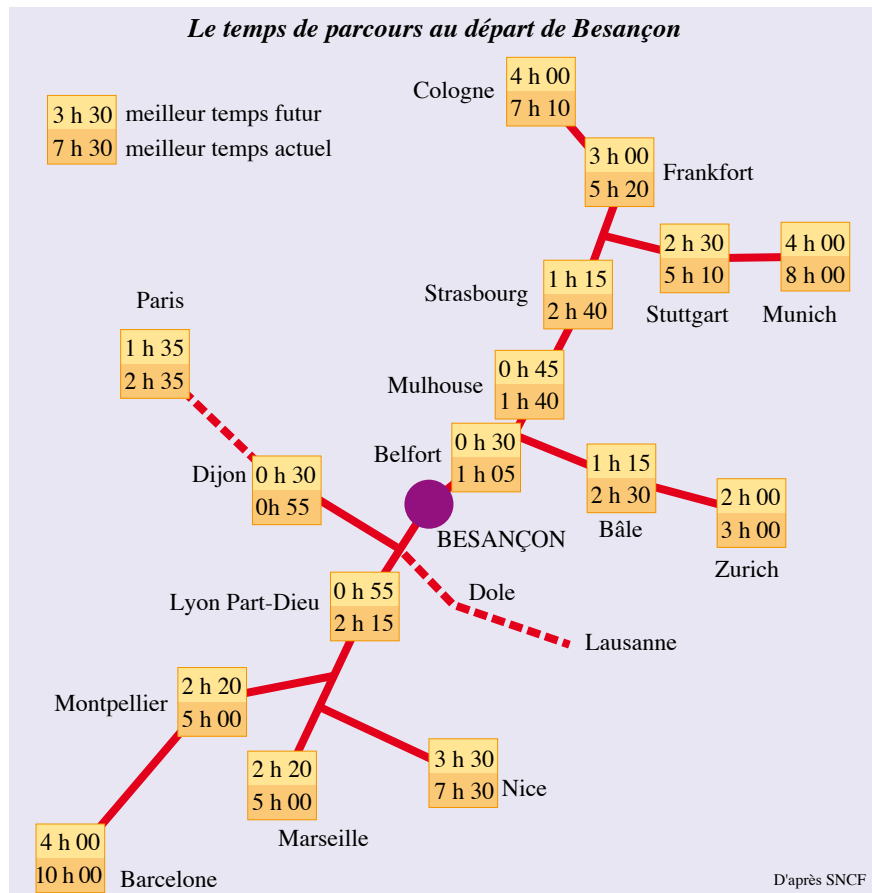
Jura et la région Rhône-Alpes préférant un passage plus à l'est, plus près du massif jurassien, de Lons-le-Saunier et de Bourg-en-Bresse, ce dernier tracé étant plus court et semblant donc plus logique.

Un gain de temps pour les voyageurs

Le TGV Rhin-Rhône est l'un des maillons-clés du futur réseau européen de trains à grande vitesse. L'unification européenne entraîne une mobilité croissante des hommes et des marchandises à laquelle les infrastructures actuelles (aériennes, ferroviaires, autoroutières) ne pourront pas répondre. La saturation prévisible, à court ou moyen terme, des réseaux autoroutiers et du ciel européen amènera la création de nouvelles infrastructures. Le TGV est une réponse à cet accroissement de la mobilité des hommes, aussi bien au plan international que national.

Quand la réalisation du TGV Rhin-Rhône sera achevée, il permettra des gains de temps importants : c'est ainsi que Francfort ou Stuttgart se trouveront à environ 5 h de Marseille ou Montpellier contre plus de 10 h aujourd'hui et que Zürich sera à 3 h de Paris, contre 5 h actuellement.

Les gains de temps seront également importants pour les Francs-Comtois, aussi bien pour les relations nationales qu'internationales. C'est ainsi que le temps de parcours entre Besançon et les villes de Lyon, Strasbourg, Marseille, Montpellier, Francfort ou Barcelone serait divisé par deux ou plus. Les gains de temps seraient analogues pour Belfort qui se situerait désormais à 50 mn de Strasbourg, à 1 h 20 de Lyon et à 2 h de Paris. Ces durées sont de gare à gare, le temps nécessaire pour se rendre des centres-villes aux gares nouvelles d'Auxon-Dessus et de Meroux-Moval n'étant pas pris en compte.



Le trafic devrait connaître une forte progression : les études d'avant-projet sommaire prévoient, après la réalisation du seul tronç commun, une augmentation de plus d'un tiers de la fréquentation sur l'ensemble des liaisons concernées (11,8 millions de voyageurs par an au lieu de 8,6 millions), l'augmentation étant beaucoup plus forte sur l'axe nord-sud — Alsace-Vallée du Rhône (plus de 60 %) — que sur l'axe est-ouest (moins de 25 %). Les gares concernées verront leur fréquentation s'accroître : c'est ainsi que, à partir de 2005, les gares bisontines devraient avoir un trafic annuel supérieur à 1 300 000 voyageurs (à peine 900 000 actuellement) et celles de l'Aire urbaine 960 000 (610 000 actuellement). Cette augmentation du trafic ne sera possible que grâce à un renforcement de l'offre, de l'ordre de 50 % pour les deux grands pôles franc-comtois.

Une infrastructure contestée

La réalisation de ce projet se fait attendre. Alors que les premières études de la SNCF (1990) envisageaient une hypothèse de mise en service pour 1997, on parle aujourd'hui, au mieux, de 2005 pour le tronç commun si la question du financement est résolue rapidement. Quant aux branches nord et sud, elles semblent repoussées aux calendes grecques.

La réalisation du TGV Rhin-Rhône pose un certain nombre de problèmes ; trois paraissent importants.

- La remise en cause du projet lui-même par certains partis politiques ou certaines associations qui préfèrent l'aménagement des voies existantes et l'utilisation de la technique du train pendulaire : cette technique permet, grâce à l'inclinaison des voitures, une

IMAGES de FRANCHE-COMTÉ

augmentation de la vitesse dans les courbes de 15 à 20 % (soit, sur l'ensemble d'un trajet, une augmentation moyenne de 10 %), sans modification des caractéristiques de la voie. Mais en améliorant la voie, ces gains peuvent être beaucoup plus conséquents.

- La mise en cause de la partie du tronçon commun à l'ouest de Besançon par certaines associations, certains partis politiques et les élus jurassiens, toutes tendances confondues en raison des problèmes environnementaux de la basse vallée de l'Ognon, de la non-desserte de Dole et de l'incertitude du point de jonction avec la future branche sud (soit entre Besançon et Dole, soit à l'ouest de Dole).

- Les problèmes environnementaux classiques soulevés par les associations de riverains et de défense de l'environnement (coupures dans le paysage par les tranchées ouvertes et les viaducs, nuisances sonores, problèmes d'écoulement des eaux en surface ou en souterrain (karst)...).

Voie nouvelle ou voie améliorée ?

La question posée par le récent développement de la technique du train pendulaire n'est pas une vaine question. Quand l'aménagement des voies actuelles n'est pas trop onéreux, la technique du pendulaire peut être une alternative à la création de lignes nouvelles dont le coût financier et les atteintes à l'environnement sont loin d'être négligeables. Qu'en est-il sur l'axe Rhin-Rhône ? Cette technique permettrait des gains de temps que l'on peut estimer à 10 % environ, soit 10 minutes sur Besançon-Mulhouse et 5 à 6 minutes sur Besançon-Dijon, si l'on n'améliore pas la voie. C'est peu, et ce n'est pas franchement intéressant, surtout pour des liaisons plus longues, vers l'Allemagne ou le Midi de la France.



TGV dans les gorges du Fourperet, cliché Atelier M. Bévalot.

La question est donc de savoir si l'on peut améliorer, sans trop de frais, la ligne Dijon-Besançon-Mulhouse. La réponse est incontestablement oui pour la section Dijon-Dole qui traverse la plaine de la Saône, et qui a d'excellentes caractéristiques géométriques (courbes à grand rayon, pentes très faibles). La section Dole-Besançon n'est pas aussi favorable et exigerait sans doute quelques rectifications mineures de tracé. En revanche, entre Besançon et Belfort, les caractéristiques de la voie sont franchement mauvaises avec une quinzaine de tunnels et de très nombreuses courbes à très faible rayon (moins de 500 mètres) qui ne permettent, même avec le pendulaire, que des vitesses réduites. Une amélioration conséquente de la ligne Besançon-Belfort coûterait plusieurs milliards de francs. Quant à la section Belfort-Mulhouse, elle a des caractéristiques moyennes, mais elle souffre de deux handicaps : elle n'est pas directe entre les deux villes (crochet par Altkirch) et son raccordement avec la ligne de Strasbourg se fait par un rebroussement.

En conclusion, il semble que vu l'état actuel de la ligne entre Besançon et Mulhouse, les difficultés et le coût de son amélioration, une ligne nouvelle s'impose entre les deux villes. Elle permettra à la fois un important gain de temps sur les liaisons nord-sud (Strasbourg-Besançon et Strasbourg-Lyon) et ouest-est (Paris-Mulhouse-Bâle et Dijon-Bâle-Zürich). En revanche, la liaison Besançon-Dijon peut sans doute être nettement améliorée à coût raisonnable, sans créer une ligne nouvelle.

Cette solution permettrait aussi d'éviter la construction d'une nouvelle gare dans la banlieue bisontine qui pose des problèmes de liaison avec le centre-ville et de maintenir tous les trains à Besançon-Viotte. Voie nouvelle et voie améliorée pourraient être utilisées aussi bien par des TGV que des trains pendulaires ; ces derniers pourraient en particulier circuler entre Strasbourg et Lyon via Lons-le-Saunier, en attendant la réalisation de la branche sud du TGV Rhin-Rhône.