

Dole et le TGV : quels enjeux pour la ville jurassienne ?

Bastien BEULAIGNE, étudiant, ThéMA, CNRS-UMR 6049, Université de Franche-Comté

Note de la rédaction

Cet article, fruit du travail de maîtrise de Bastien Beulaigne, donne un point de vue partiel du dossier—très complexe et très polémique—du TGV Rhin-Rhône, celui d'une ville, Dole, qui, à tort ou à raison, s'estime lésée par le projet. Etabli avec toute la rigueur scientifique souhaitable, il nous a semblé intéressant à être publié dans Images de Franche-Comté. Il n'engage bien évidemment en rien, ni le comité de rédaction de la revue, ni le Conseil Régional de Franche-Comté.

Depuis vingt ans déjà, la gare de Dole-Ville bénéficie du passage du TGV. Si, à l'origine, les trains à grande vitesse ne devaient relier que Paris et Lyon, très rapidement, avant même la mise en service de la première ligne à grande vitesse, il était acquis que, contrairement aux Shinkansen japonais, les TGV français devaient desservir directement le maximum de population en s'appuyant sur une bonne utilisation du réseau traditionnel. Ainsi, en 1981, à la mise en place du TGV, la seule ligne à grande vitesse Paris-Lyon a permis d'irriguer toutes les grandes gares du sud-est de la France. Mais aujourd'hui, le principe de desserte est en train de changer. Un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle européenne commence à se tisser avec, à terme, un maillage du territoire facilitant les relations entre les grandes agglomérations. Dans ces conditions, l'avenir de la desserte TGV des plus petites agglomérations, comme Dole, paraît incertain.

La gare de Dole : une bifurcation ferroviaire d'intérêt régional

Au XIX^e siècle, sont construites les premières voies ferrées, traçant les grands traits d'un réseau dont la structure restera inchangée jusqu'à l'arrivée du TGV. À cette époque où la « bataille du rail » faisait rage entre les grandes cités pour obtenir le passage du chemin de fer, Dole sut tirer son épingle du jeu en se plaçant sur deux grands axes majeurs : l'axe Paris-Belfort par Besançon, et surtout l'axe Paris-Suisse, au détriment de Besançon. Durant cette période où le rail était vecteur de développement, Dole s'affirma comme gare importante. Le TGV viendra lui donner un nouvel élan avec l'arrivée, en 1981, des TGV Paris-Besançon, puis, en 1983, des TGV Paris-Lausanne.

Avec 600 000 voyageurs en 2001, Dole était la quatrième gare comtoise pour le trafic passagers dont la moitié s'effectue avec Paris, d'où l'importance du TGV. Dole est l'une des principales portes d'entrée ferroviaire pour la Franche-Comté. Cependant, si sa gare est importante, c'est en partie grâce à sa position de bifurcation ferroviaire d'intérêt régional : elle joue le rôle de gare de correspondance pour les TER en provenance de Saint-Claude, Besançon et Pontarlier, sans oublier les bus en provenance de Lons-le-Saunier (fig. 1).

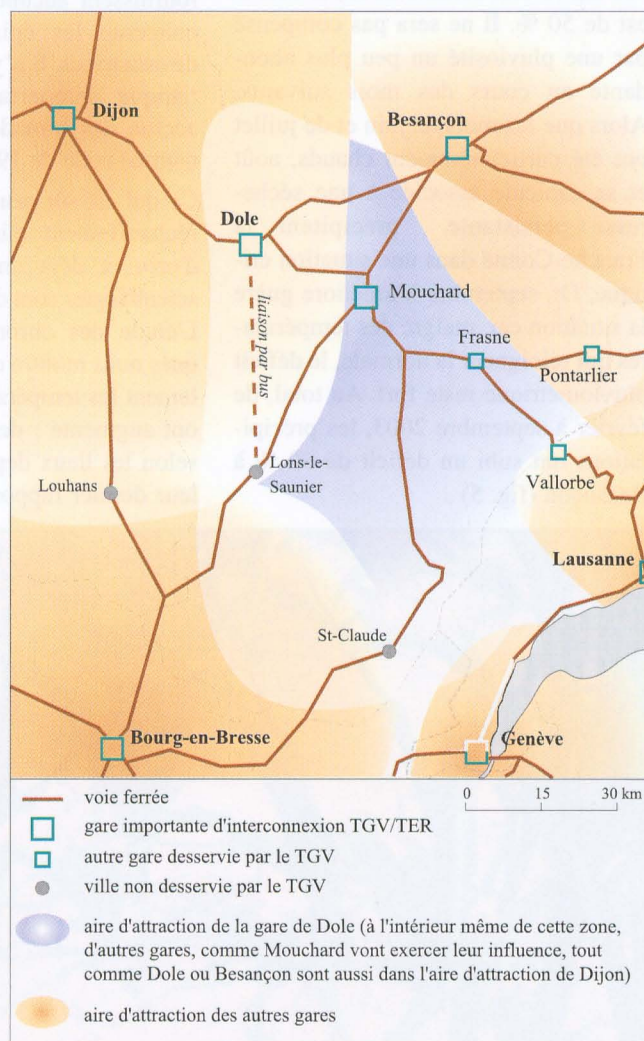


Fig. 1 - Zone d'influence de la gare de Dole pour les relations TGV avec Paris

En bref, on peut dire que c'est l'ensemble du Jura qui est dépendant de Dole. La gare de Dole est à la croisée des liaisons TGV Paris-Besançon, Paris-Lausanne et Paris-Neuchâtel. Elle est même desservie par une liaison TGV quotidienne Besançon-Lille. Cela dit, la desserte n'est pas optimale ; en effet, si on dispose actuellement de six liaisons directes par jour (seulement cinq au retour) vers Paris, cinq TGV en provenance de Besançon, de Suisse ou de Paris, passent à Dole sans s'arrêter. Pourtant, avant l'avènement du TGV de Paris, tous les express faisaient halte dans la sous-préfecture nord-jurassienne. Ainsi, alors que le TGV a diminué les temps de parcours, il y a eu parallèlement dégradation de la desserte. La crainte est qu'à terme, le nombre de TGV s'arrêtant à Dole ne se réduise encore, obligeant les usagers à se rendre en TER à Dijon pour y prendre une correspondance.

L'avenir du TGV à Dole

Le devenir ferroviaire de la Franche-Comté passe par le TGV Rhin-Rhône, brûlant dossier opposant la ville de Dole à ses voisins bourguignons et aux autres départements comtois et, sur lequel, Dole et Dijon se sont livrées une rude bataille politique durant ces dix dernières années.

« Maillon-clé » inscrit au Schéma directeur du réseau européen des trains à grande vitesse, le TGV Rhin-Rhône est une ligne nouvelle à trois branches (fig. 2) :

- une branche Ouest d'Aisy (point de raccord à la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est) à Dijon,
- une branche Est de Dijon à Mulhouse,
- une branche Sud d'un point compris entre Dijon et Dole à Lyon.

Cette nouvelle infrastructure a pour objectif de satisfaire les besoins de déplacement est-ouest (entre Paris d'une part et la Bourgogne, la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse d'autre part) et nord-sud (entre le Luxembourg, l'Allemagne et le Nord-Est de la France d'une part et Lyon, le Sud de la France et l'Espagne d'autre part).

La branche Est du TGV Rhin-Rhône, qui reliera Dijon à Mulhouse (ou plus précisément Genlis à Lutterbach), est à ce jour le projet le plus avancé. La Déclaration d'Utilité Publique a été signée le 27 Janvier 2002 et les travaux devraient commencer en 2006, à l'issue des études d'avant-projet détaillé, pour une mise en service en 2010. En attendant la branche Sud, c'est Dijon qui sera le point de jonction des flux est-ouest et nord-sud.

Le tracé étant direct de Genlis à

Besançon-Auxon, toutes les nouvelles relations TGV éviteront Dole, qui ne sera plus alors desservie que par les TGV de l'axe Paris-Suisse. Pour les relations Dole-Paris, la branche Est n'apportera donc strictement rien. En revanche, elle placera Dole à 1h30 de Mulhouse (contre 2h15 aujourd'hui) et à 2h05 de Strasbourg (contre 3h15 actuellement), avec correspondance pouvant s'effectuer à Auxon, avec un ou deux changements de train (Besançon-Viotte et Auxon). La création d'un hypothétique TER-GV (Train express régional à grande vitesse) desservant Dijon, Dole, Besançon et continuant vers Mulhouse par la ligne nouvelle éviterait ces changements pénalisants.

Dans la continuité des flux est-ouest, s'inscrit ensuite la branche Ouest, incluant la traversée de Dijon. Pour cette dernière, tout porte à croire que la

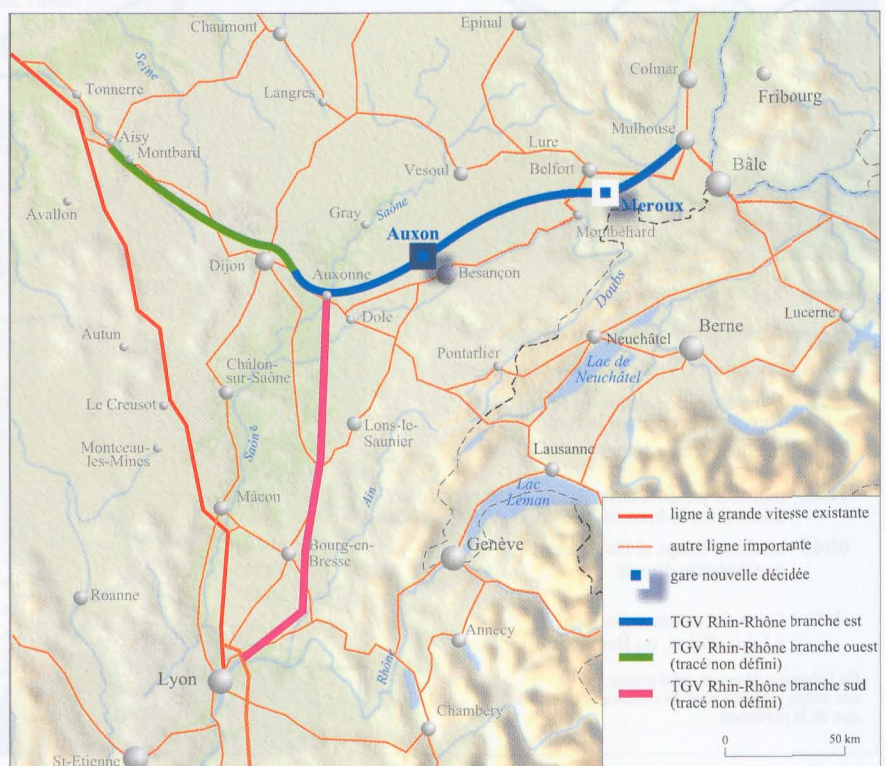


Fig. 2 - Le projet de TGV Rhin-Rhône

capitale bourguignonne aura le privilège d'être desservie en son centre par une gare nouvelle grâce à une lutte constante et coordonnée de ses édiles, plutôt que d'être contournée, comme son homologue franc-comtoise. Cette branche ouest sera bénéfique à Dole

puisque les gains de temps en direction de Paris sont estimés à 35 min. Pour l'instant, seule la partie concernant la traversée de Dijon à été prise en compte. Pour ce segment, les gains de temps seront de l'ordre de 15 min. On doit cependant noter que seule l'hypo-

thèse d'un passage des TGV par le centre de Dijon (la plus vraisemblable) permettra à Dole un accès à cette branche Ouest, et, dans le meilleur des cas, Dole ne sera plus qu'à 1h25 de Paris (fig. 3). C'est avec la branche Sud que le nom de TGV Rhin-Rhône prend tout son sens.



Fig. 3 - Temps de parcours à terme au départ de Dole (dans l'hypothèse de la réalisation des trois branches du TGV Rhin-Rhône et de l'amélioration de la traversée du Jura suivant leurs meilleurs scénarios)

De toutes les lignes à grande vitesse en France, la branche Sud a la particularité de ne pas être orientée sur Paris ; c'est le seul TGV de province à province. A l'échelle européenne, cette branche sud est le chaînon manquant de la grande vitesse sur la transversale Hambourg-Séville. Dans l'optique d'un désengorgement du fret dans la vallée de la Saône, cette ligne nouvelle pourrait être mixte (voyageurs/fret). Cinq scénarios de tracés entre la région doloise et la région lyonnaise sont en compétition, en plus des trois variantes de raccordement à la branche Est autour de Dole (l'un traverse la ville et les deux autres contournent Dole par l'ouest). Les avis convergent vers le scénario 4 dans la variante B, il y a de fortes chances pour que la branche Sud passe entre Dole et Auxonne, traversant la Bresse pour rejoindre Bourg, Ambérieu, puis l'agglomération lyonnaise. En revanche, si l'idée d'une gare nouvelle entre Lons et Louhans (gare bressane) est évoquée, celle d'une gare nouvelle pour Dole est très peu vraisemblable : il est difficile de concevoir un point d'arrêt tous les 50 km sur une ligne nouvelle, alors que les gains de temps globaux seront de 45 min.

Craintes et enjeux.

Dans l'état actuel des choses, Dole n'a pas sa place sur le tracé du TGV Rhin-Rhône et les usagers ne pourront en profiter qu'indirectement. Aujourd'hui, bifurcation ferroviaire importante, cette ville risque d'être reléguée au second plan, accentuant un peu plus sa dépendance par rapport à Dijon et Besançon. A l'échelle régionale, c'est toute une recomposition des flux qui va se faire et le Jura risque de devenir tributaire de Dijon, de Besançon, ou de Bourg-en-Bresse. En restant en marge du TGV Rhin-Rhône, Dole perdrait le bénéfice de la mise en place de nouvelles liaisons vers l'Espagne ou l'Allemagne par exemple, ainsi que vers les grands aéroports (Roissy, St-Exupéry). Pire, la ville perdrait même ses liaisons directes avec Lille ou Zurich.

Obtenir une pérennité de la desserte de Dole par les TGV sera le principal enjeu pour la cité jurassienne. À la mise en place de la branche Est, celle-ci ne sera plus assurée que par l'arrêt des TGV Paris-Lausanne et Paris-Neuchâtel (photo 1). Ces dernières relations font d'ailleurs l'objet d'un autre projet, toujours en attente : le TGV Jura-Simplon. Il prévoit la rénovation de la ligne actuelle pour des vitesses de 220 km/h depuis Dole en direction de Lausanne et de Neuchâtel, ponctuée de segments de ligne nouvelle et plaçant, suivant le meilleur scénario, Dole à 50 min de la capitale vaudoise (contre 1h40 actuellement) et à 56 min de

Neuchâtel (contre 1h43 aujourd'hui). Ce projet, qui a pour concurrent le TGV Mâcon-Genève, a deux objectifs : une meilleure accessibilité de la Suisse occidentale ainsi que du tunnel du Simplon (axe Paris-Milan). Cependant, si cette infrastructure n'est pas prioritaire à l'heure actuelle, il est quand même envisagé, à court terme, de renforcer l'alimentation électrique de la ligne, permettant ainsi de gagner 20 min entre Dole et Lausanne. Les projets de TGV Jura-Simplon et Rhin-Rhône passant par Dole auraient pu donner à cette ville une grande gare d'interconnexion et la positionner comme nouvelle étoile ferroviaire de la grande vitesse du centre-est.

À l'avenir, Dole devra faire en sorte d'obtenir de bonnes connexions par TER aux futures gares TGV sur les trois branches du TGV Rhin-Rhône : à Auxon, sur la branche Est, à Dijon, sur la branche Ouest, et à la gare bressane (encore hypothétique), sur la branche Sud. Pour cette dernière branche, le débat est ouvert et Dole pourrait saisir l'opportunité de pouvoir se placer sur un axe nord-sud lui assurant des dessertes directes avec Strasbourg et Lyon notamment. Si la constitution d'une gare nouvelle n'est pas possible (sur la



Photo 1 - Un TGV

ligne Dole-Dijon ou encore sur le site multimodal de Choisey), il est préférable que la desserte se fasse via la gare actuelle. En ce cas, il faudrait créer, comme l'a suggéré la fédération nationale des associations des usagers des transports, la FNAUT, un barreau entre Dole et la branche Sud, utilisable par le fret et permettant le passage de TGV de l'axe nord-sud par le centre de Besançon et de Dole. Car si cette dernière ne souhaite pas devenir un peu plus une ville-satellite de Dijon ou de Besançon, elle se doit de conserver une certaine indépendance ferroviaire, assurée par l'arrêt des TGV dans sa gare ■