



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>4296</b>	De <b>M. Bruno Fuchs</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Haut-Rhin )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Déploiement de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône	<b>Analyse</b> > Déploiement de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.
Question publiée au JO le : <b>26/12/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/03/2018</b> page : <b>2176</b>		

### Texte de la question

M. Bruno Fuchs interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le déploiement de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Comportant une ligne de 137,5 km, la première phase de cette ligne à grande vitesse fut achevée et ouverte au trafic en 2011. La deuxième phase, pour laquelle les travaux auraient dû commencer en 2014, est composée de deux tronçons, 15 kilomètres de ligne entre Genlis et Villers-les-Pots, et 35 kilomètres de ligne entre Petite-Croix et Lutterbach. En 2013, le Gouvernement s'est rangé à l'avis de la commission Mobilité 21 en reportant à 2030 la construction de cette deuxième phase alors qu'elle bénéficiait d'une déclaration d'utilité publique et que l'État avait déjà engagé 80 millions d'euros pour les fouilles archéologiques et les acquisitions foncières. Les objectifs de cette deuxième phase sont de placer le sud Alsace au centre d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse ouvrant vers l'Est et le Sud-Est de l'Europe et d'améliorer les relations intermodales. De l'avis unanime des élus de la région, dans le moment où la centrale nucléaire de Fessenheim va fermer dans les années à venir et où la volonté du Président de la République est de faire de ce territoire une vitrine d'une reconversion industrielle exemplaire, il est nécessaire que toutes les conditions d'attractivité, notamment en matière de transport, soient réunies afin que cette reconversion soit réussie. Aussi, il souhaite savoir quels moyens elle compte mettre en œuvre afin que cette deuxième phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône soit réalisée.

### Texte de la réponse

La première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône qui relie Villers-les-Pots (Côte d'Or) à Petit-Croix (territoire de Belfort) a été mise en service le 11 décembre 2011 et a permis de réaliser l'essentiel des gains de temps sur les liaisons entre Dijon et Mulhouse. La seconde phase, constituée d'une cinquantaine de kilomètres répartis de part et d'autre de la première phase, a été estimée en 2011 à 1 160 M€. À la suite des conclusions de la commission « Mobilité 21 » de 2013 de ne pas classer les prolongements de cette ligne dans les premières priorités, il a été décidé d'engager des études afin de vérifier quelles optimisations pouvaient être trouvées pour réduire le coût de la section à l'est de la ligne nouvelle entre Petit-Croix et Lutterbach. Les premiers résultats font apparaître que ce nouveau tronçon de 35 km pourrait être réalisé pour un montant autour de 700 millions d'euros, et permettre ainsi des dessertes supplémentaires entre Mulhouse et Dijon, sans gain de temps significatif. Pour autant, l'avancement du projet LGV Rhin-Rhône doit être mis dans le contexte des réflexions en cours autour de la planification des grands projets d'infrastructures. Ainsi, le Gouvernement a annoncé, le 1er juillet dernier, une



pause de tous les grands projets d'infrastructures de transport. En effet, l'impasse de financement des projets et de l'entretien de nos réseaux s'élève à 10 Md€ pour le seul quinquennat. C'est la raison pour laquelle le conseil d'orientation des infrastructures a fait des propositions visant à construire une trajectoire pluriannuelle de financement des infrastructures de transport équilibrée entre recettes et dépenses, réaliste et sincère. Sur cette base, le Gouvernement proposera, après consultation et concertation, une loi d'orientation qui sera présentée au Parlement au premier semestre de l'année 2018. Dans ce contexte, le dossier est aujourd'hui en cours de réexamen et la décision de poursuivre la phase 2 de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône s'inscrira donc dans le cadre de ces travaux, dont la priorité est de parvenir à des améliorations rapides du système de transports pour faciliter la mobilité de l'ensemble de nos concitoyens.