

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ÉCRITE DE M. YVES-ALAIN FLEURY, DÉPUTÉ (PDC-JDC), INTITULÉE "LIGNE DELLE-BELFORT, OÙ EN EST-ON? " (N° 2164)

Une pétition intitulée "il faut sauver la gare de Belfort" a été lancée en France en janvier 2008. Elle vise à soutenir la réouverture de la liaison Belfort-Delle en mettant en avant la nécessité d'un lien ferroviaire entre la future gare TGV et l'actuelle gare SNCF de Belfort. L'argument étant que si cette liaison ne se faisait pas, alors le risque serait élevé que la gare actuelle de Belfort perde une grande partie de son trafic et que le quartier de la gare de Belfort souffre d'une forte perte d'attractivité. La pétition indiquait qu'il existait actuellement un différentiel entre les premiers coûts estimatifs et les contributions officiellement annoncées pour la réouverture de la ligne, 15 à 20 millions d'euros, et demandait que les autorités concernées fassent leur possible pour combler cette différence afin que la ligne ferroviaire Delle-Belfort soit rouverte simultanément à la mise en service de la ligne TGV Rhin-Rhône.

Les craintes mentionnées dans la pétition sont justifiées mais elles ne sont pas nouvelles. A l'issue des études préliminaires menées en 2007, Réseau ferré de France (RFF) a estimé les coûts de réouverture, électrification et création de haltes ferroviaires intermédiaires comprises dont les quais en gare TGV, à 83 millions d'euros. Ce chiffre doit être pris avec précaution car il s'agit d'une somme plafond située à l'extrémité d'une fourchette plus zéro, moins trente pourcents et de plus aux conditions 2010. Rien qu'en prenant le milieu de la fourchette, donc à + ou - 15%, le coût descend à 71 millions d'euros. De plus, plusieurs pistes d'économies et d'optimisation ont été estimées par les études préliminaires aux alentours de 4-5 millions d'euros.

Du côté des contributions, les montants suivants de participation ont été annoncés et inscrites au contrat de projet Etat-Région signé au début de 2007: 39,8 millions d'euros au total pour l'Etat français et la Région Franche-Comté, 12 millions d'euros de la Confédération, 9 millions de RFF, 3 millions du Territoire de Belfort, soit au total 64 millions d'euros. Il existe donc un solde potentiel à trouver mais qui dépendra d'un côté des études d'avant-projet (AVP) dont un des objectifs est d'aboutir à un coût de l'ordre de 65-70 millions d'euros et de l'autre côté de la volonté politique en faveur de la ligne qui permettra de trouver le cas échéant des participations supplémentaires par exemple de l'Etat français.

Il est à signaler qu'à cela s'ajoute encore un débat helvético-suisse à propos de la répartition de la contribution fédérale. En effet, il faut savoir que si les Chambres fédérales ont voté en 2005 un crédit de 40 millions de francs en faveur de la ligne Bienne-Belfort, la répartition de cette somme entre la partie suisse et la partie française de la ligne n'est pas fixée légalement. Alors qu'il avait été jusqu'alors indiqué que le partage se ferait à 50% sur la partie suisse et 50% sur la partie française, CFF-Infrastructures a exprimé le souhait en 2007 de pouvoir disposer de 25 millions de francs suisses. Cette demande est problématique à double titre. Tout d'abord, et c'est le plus important, elle diminue d'autant la contribution suisse sur le tronçon français et donc affaiblit le montage financier évoqué ci-dessus. D'autre part, il apparaît que les travaux proposés par les CFF concernent en partie des investissements qui devraient de toute façon se faire et donc ne peuvent être entièrement justifiés par les raccordements de la Suisse au réseau à grande vitesse. La Confédération a mandaté les CFF afin d'examiner à nouveau cette problématique et de mieux déterminer ce qui doit être du ressort du crédit en faveur des raccordements TGV de ce qui doit être de l'ordre des investissements "ordinaires".

En novembre 2007, l'Etat français, la Confédération suisse, la Région Franche-Comté, Réseau ferré de France et le Conseil général du Territoire de Belfort ont signé la convention des études d'avant-projet (AVP). Le canton du Jura participe officiellement aux comités techniques et politiques chargés du suivi de ces études. Celles-ci, d'un montant de 2,6 millions d'euros soit environ 4 millions de francs suisses, et qui s'achèveront, pour une première partie à la fin de cette année, et pour la seconde en 2009, permettront d'aboutir à la signature de la convention de réalisation des travaux et de lancer les procédures administratives et les travaux eux-mêmes. Le but de ces études approfondies d'avant-projet est de déterminer les coûts exacts des travaux ainsi qu'aider les acteurs concernés à fixer les clefs de financement. Il est évident que si ces études poussées ne permettaient pas d'abaisser les premiers coûts annoncés, alors la réouverture complète de la ligne Bienne-Belfort serait en fort danger.

Le Gouvernement jurassien est intervenu et continuera d'intervenir sur plusieurs tableaux. Tout d'abord en insistant auprès de la Confédération et des CFF sur la nécessité qu'une somme d'au moins 20 millions de francs soit consacrée à la partie française de la ligne. Ensuite, en participant au suivi des études d'avant-projet actuellement en cours de lancement et en veillant à ce que les objectifs et les calendriers annoncés soient tenus. Enfin, il s'agit de s'assurer, malgré les faibles moyens dont nous disposons, que les volontés exprimées tant en France sur les plans régionaux et nationaux qu'en Suisse sur le plan fédéral se maintiennent et même se renforcent en faveur de cette liaison.

Delémont, le 1^{er} avril 2008

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
le Chancelier

Sigismond Jacquod