

Vu le rapport n° 3-2D de Monsieur le Président du Conseil régional,

Vu l'avis de la Commission "Infrastructures - Transports" du 13 juin 2000,
Rapporteur : M. Michel RAISON

Vu l'avis du Conseil Economique et Social Régional du 20 juin 2000,

Le Conseil régional décide :

Pour la branche Est du TGV Rhin-Rhône :

- de confirmer l'accord de principe de la Région pour participer, le moment venu, et après discussion d'un plan de financement définitif, au financement public qui s'avérera indispensable,
- d'approuver les clés proposées par les Présidents d'Alsace, de Bourgogne et de Franche-Comté pour la répartition entre ces trois régions, de la part qui leur reviendrait, sur l'ensemble de la branche Est, d'une part, et sur la première tranche de travaux, d'autre part, à savoir :

	Ensemble de la branche Est	1ère tranche de travaux Auxonne - Petit Croix
Alsace	38 %	31,5 %
Bourgogne	20 %	20 %
Franche-Comté	42 %	48,5 %

- d'autoriser le Président du Conseil régional à poursuivre avec les principales collectivités de Franche-Comté les concertations sur le financement du projet.

Délibération adoptée à la majorité des membres présents ou représentés.
(32 voix pour, 11 voix contre)

Le Président,



Jean-François HUMBERT



PREFECTURE DE LA
REGION DE F. COMTE
S.G.A.R. - RECUEIL

03 JUIL. 2000

I - EXPOSE DES MOTIFS

Depuis deux années la Région poursuit la mise en place d'une stratégie globale et cohérente en matière de transports collectifs de voyageurs afin que ceux-ci contribuent davantage :

- au positionnement de la Franche-Comté sur les grands axes de mobilité et d'échanges transeuropéens,
- à l'irrigation optimale du territoire en tenant compte des attentes des usagers en termes de rapidité et de qualité de services.

Dans cet esprit, la Région a le souci d'adapter et de revaloriser les TER mais aussi d'articuler leur avenir avec le développement en Franche-Comté de services TGV nationaux et internationaux ; elle a aussi la préoccupation de vérifier que les grandes lignes classiques prendront une place pleine et entière dans les nouveaux réseaux et au sein des nouveaux services (régionaux, nationaux-internationaux, voyageurs et fret...) : c'est le sens des engagements qu'a pris la Région dans le récent CPER, notamment en faveur de projets qui conduiront à des performances améliorées de la ligne Paris-Dole-Lausanne-Berne ou en faveur de la définition d'une dynamique d'avenir sur l'actuelle ligne Paris-Bâle.

Chacun de ces volets entend contribuer à une réponse régionale d'ensemble aux besoins actuels et futurs en matière de transport ferroviaire des voyageurs en Franche-Comté.

Pour ce qui concerne le TGV Rhin-Rhône le processus de définition et de préparation de ce projet connaît actuellement, sur deux de ses branches, une phase importante :

- Sur la **branche Est** (entre les agglomérations dijonnaise et mulhousienne), le dossier d'instruction ministérielle de la Déclaration d'Utilité Publique devrait être déposé dès la fin de l'année en cours. Il devra comprendre notamment les conclusions de l'enquête publique lancée le 29 mai dernier (la procédure de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes concernées est conduite parallèlement) et d'un projet de plan de financement.

Ce dossier de financement a fait l'objet, à la demande du comité de pilotage, d'un examen par un groupe de travail spécifique ; son expertise précise a été confiée par le Ministre des Transports à M. de Fenoyl.

Il convient donc que tous les éléments susceptibles de concourir à l'établissement de ce dossier de financement puissent être maintenant réunis auprès des différentes catégories de financeurs éventuels.

- Sur la **branche Sud** (entre la branche Est et l'agglomération lyonnaise), le débat public prévu par la loi du 2 février 1995 (dite Loi Barnier) a été conduit du 15 mars au 15 juin derniers.

Le dossier-support de ce débat a été constitué, il faut le souligner, sous la responsabilité de Réseau Ferré de France (RFF), mais, il faut le rappeler aussi, à partir des études à la définition et au financement desquelles quatre Régions ont directement participé.

Cette étape préliminaire devrait conduire à l'élaboration du cahier des charges propre à cette branche Sud, en cohérence avec le projet global, à trois branches, du TGV Rhin-Rhône.

1/ Branche Est

Sur la base des travaux conduits par le groupe "financement", il apparaît que :

- le coût de l'infrastructure elle-même (hors matériel roulant, gares et ateliers relevant de la SNCF) s'établirait à une hauteur (valeur 1998) de :
 - 8,900 milliards de francs pour la 1ère tranche (Auxonne/Petit Croix),
 - 11,830 milliards de francs pour la totalité de la branche Est.
- les conditions de participation au financement devront être précisées, dès les prochains mois, de la part :
 - de RFF en tant que maître d'ouvrage sur ses fonds propres et dans le respect des textes qui ont institué cet établissement public, en regard de la rentabilité attendue du projet. Cette participation pourrait se situer aux environs de 2 milliards de francs,
 - des différentes catégories de partenaires publics : Etat, Union Européenne, Confédération Suisse et les Régions.

Les participations de l'Union européenne et de la Suisse sont en cours de négociation au niveau national. L'Etat n'a pas encore arrêté précisément sa part.

On peut estimer néanmoins d'ores et déjà que la part à financer par les Régions ensemble pourrait être de l'ordre de 2 milliards de francs pour la 1ère tranche de travaux et de 2,850 milliards de francs pour la totalité de la branche Est.

Pour permettre aux Présidents des Régions directement associées au développement de la branche Est de contribuer précisément dès les prochains mois à l'établissement d'un projet de financement et permettre ainsi au processus conduisant à la déclaration d'utilité publique de progresser, une concertation étroite a été conduite entre les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté, afin de définir les clés sur la base desquelles ces trois régions se répartiront le moment venu leur part du plan de financement. Par ailleurs, une participation destinée à marquer l'intérêt de Rhône-Alpes à cette première phase du projet Rhin-Rhône a été sollicitée de cette Région.

La concertation entre les trois Régions a été fondée sur une analyse multicritères prenant en compte les indicateurs suivants :

- l'intérêt stratégique et global des Régions,
- l'intérêt pour les populations mesuré par l'augmentation attendue du nombre de voyages annuels,
- l'intérêt des voyageurs eux-mêmes mesuré par les gains de temps d'une part, et par le différentiel-prix des futurs déplacements TGV par rapport aux déplacements actuels, d'autre part,
- l'intérêt estimé des collectivités aux travaux.

Sur la base de cette analyse et après négociation, les Présidents des trois Régions proposent de retenir la clé globale suivante pour la répartition, sur **l'ensemble de la branche Est**, de la part du financement qui reviendrait aux régions :

- | | | |
|------------------------|---|--------------|
| - Alsace | : | 38 %, |
| - Bourgogne | : | 20 %, |
| - Franche-Comté | : | 42 %. |

Tenant compte toutefois du fait que les deux tranches de travaux ne concerneront pas de la même façon les trois régions (le linéaire franc-comtois serait presque totalement réalisé dès la 1ère tranche Auxonne-Petit Croix, contrairement à celui des deux autres régions) une répartition différenciée de la clé globale, sur les deux tranches de travaux, a été retenue.

Pour la 1^{ère} tranche de travaux Auxonne-Petit Croix (qui pourrait être en chantier et, par conséquent, qui pourrait mobiliser les participations financières entre 2004 et 2008) la clé de répartition proposée est la suivante :

- Alsace : 31,5 %,
- Bourgogne : 20,0 %,
- Franche-Comté : 48,5 %.

Les conditions dans lesquelles les grandes collectivités contribueront à ce financement doivent être traitées au sein de chacune des régions. Le Président du Conseil régional de Franche-Comté a engagé les premières concertations dans ce sens.

2/ Branche Sud

Le débat public est organisé sous la responsabilité d'une "Commission particulière" présidée par M. Charles Gosselin, Conseiller d'Etat Honoraire, membre de la Commission nationale du Débat Public (créée par la loi du 2 février 1995), qui a décidé de conduire ce débat après saisine de l'association France Nature Environnement.

Un tel débat a un objectif d'information large et de discussion générale sur un grand projet (ici la branche Sud), avant élaboration du cahier des charges de ce projet et, a fortiori, avant engagement des études réglementaires qui permettront, en leur temps, de choisir un tracé (études préliminaires) puis de définir et d'évaluer plus précisément le projet (études d'avant projet sommaire).

Ce débat préalable s'est donc tenu sur les concepts généraux de la branche Sud et a pris la forme de réunions publiques (de Strasbourg à Lyon), de questions-réponses et de recueils d'avis.

Il ne donnera lieu à aucune synthèse conclusive.

Dans ce contexte, le Président du Conseil régional de Franche-Comté a remis le 12 mai dernier à M. le Président de la Commission particulière un avis sur le dossier-support du débat public ;

Cet avis, joint en annexe, s'appuie sur les délibérations précédentes du Conseil régional relatives à ce sujet, notamment lors de la séance plénière des 17 et 18 décembre 1998 au cours de laquelle ont été débattues les lignes de force des premières études de la branche Sud qui ont permis d'élaborer le dossier et les propositions maintenant soumis au débat ; il met plus particulièrement l'accent sur trois points :

- le rappel affirmé du fait que la branche Sud occupe une place majeure dans la cohérence globale du projet de TGV Rhin-Rhône au titre du transport de voyageurs et dans la desserte du piémont du Jura, notamment par la réalisation d'une gare bressanne à hauteur de Lons le Saunier.
- l'expression d'une vigilance sur le fait que l'évolution de la nature de la branche vers une orientation mixte (fret et voyageurs) ne saurait pénaliser la réalisation des services voyageurs à grande vitesse en continuité avec les branches Est et Ouest. L'Etat aura à confirmer dans les Schémas de service et par des programmations financières précises ses engagements récents en direction du fret ferroviaire, pour ne pas ralentir la réalisation du projet ;
- l'attention particulière de la Région aux conditions de raccordement des branches Est et Sud qui devront permettre une accessibilité optimale du nord jura aux nouveaux services ; l'hypothèse d'une gare nouvelle et les possibilités de son emplacement à proximité de Dole devront notamment être étudiées très précisément dès les études préliminaires.

II - PROPOSITIONS

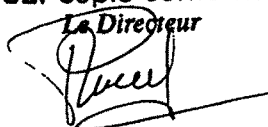
Il est proposé à l'Assemblée pour la branche Est du TGV Rhin-Rhône :

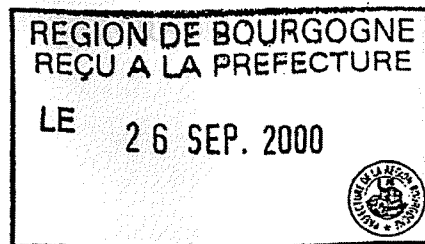
- de confirmer l'accord de principe de la Région pour participer, le moment venu, et après discussion d'un plan de financement définitif, au financement public qui s'avérera indispensable,
- d'approuver les clés proposées par les Présidents d'Alsace, de Bourgogne et de Franche-Comté pour la répartition entre ces trois régions; de la part qui leur reviendrait, sur l'ensemble de la branche Est d'une part, et sur la première tranche de travaux, d'autre part,
- d'autoriser le Président du Conseil régional à poursuivre avec les principales collectivités de Franche-Comté les concertations sur le financement du projet.

Le Président,



Jean-François HUMBERT

Le Directeur

Françoise GINET



Extrait des délibérations
du Conseil régional

Réunion du 22 septembre 2000

Objet : REALISATION DE LA BRANCHE EST DU TGV RHIN-RHONE

L'an deux mille, le 22 septembre, le Conseil régional s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre SOISSON.

Etaient présents : Monsieur Jean-Paul ANCIAUX, Monsieur Jean-François BAZIN, Madame Anne BOUTHIER, Messieurs Jean-Pierre BOUVET, Hubert BRIGAND, Madame Claudette BRUNET-LECHENAULT, Messieurs Charles CAVIN, Michel CHEVALIER, Maurice CHIFFON, Alain CORDIER, Jean CORDILLOT, Jean COUPAT, Régis de la CROIX VAUBOIS, Claude DASSIE, Rémi DELATTE, Michel DELPRAT, Michel ETIEVANT, Mesdames Liliane FLOIRAS-GAILLARD, Marie-Louise FORT, Messieurs Fabien GENET, Madame Paulette GIRY-BEAUPIN, Messieurs Pierre JABOULET-VERCHERRE, Jean-Claude LAGRANGE, Joseph LAMBERT, Christian LAUNAY, Madame Bettina LAVILLE, Monsieur Jean-Jacques LETE, Mesdames Anne-Catherine LOISIER, Madeleine MAZIERE, Messieurs Claude MOREAU, Philippe MOREL, Mesdames Marie-Françoise MULLER, Marie-Thérèse MUTIN, Messieurs Jean-Marc NESME, Michel NEUGNOT, Guy OBOZIL, Madame Florence OMBRET, Messieurs Pierre PERES, Bernard PESQUET, Claude PINON, Madame Colette POPARD, Messieurs Michel RAYMOND, Rémy REBEYROTTE, François REBSAMEN, Madame Simone RIGNAULT, Messieurs Alain SUGUENOT, Eugène TEISSEIRE, Louis TREBUCHET, Madame Martine VANDELLE, Monsieur Michel VASQUEZ.

Etaient excusés : Monsieur Bernard CHEVALLIER (pouvoir à Monsieur CHIFFON), Monsieur Guy FEREZ (pouvoir à Madame GIRY-BEAUPIN), Monsieur Edouard FERRAND (pouvoir à Monsieur LAUNAY), Monsieur Jean-Louis HUSSONNOIS (pouvoir à Monsieur ANCIAUX), Monsieur Jean-Claude LEBRUN (pouvoir à Monsieur PINON), Monsieur Jean-Claude SEGAUD.

Conformément à l'article L. 4132-13 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil régional a pris la délibération suivante :

REALISATION DE LA BRANCHE EST DU TGV RHIN-RHONE

La Région de Bourgogne participe très activement depuis les réflexions d'élaboration du schéma directeur des lignes à grande vitesse, à la mise en œuvre du TGV RHIN-RHONE. Elle a été attentive au débat préalable, à la rédaction du cahier des charges et à la réalisation des différentes phases d'études. Elle reste très attachée au respect des décisions du CIAT du 14 mai 1991 et des termes du cahier des charges d'avril 1994 qui définit la fonctionnalité globale du projet.

Sa participation financière aux études montre le grand intérêt que la Région porte à la réalisation de ce TGV, mode de transport performant, permettant de développer de bonnes relations rapides et fréquentes avec les régions voisines et l'espace européen et facteur essentiel de développement.

Concernant la branche Est, tronc commun aux flux de voyageurs EST-OUEST et NORD-SUD reliant les agglomérations mülhousienne et dijonnaise, permettant les meilleurs temps de parcours entre celles-ci, le dossier d'instruction ministérielle de Déclaration d'Utilité Publique doit être déposé dès cette fin d'année 2000. Il devra comprendre notamment les conclusions de l'enquête publique et un projet de plan de financement.

Ce dossier de financement a fait l'objet, à la demande du comité de pilotage, d'un examen par un groupe de travail spécifique.

Sur la base des travaux conduits par ce groupe, il apparaît que :

- Le coût de l'infrastructure elle-même (hors matériel roulant, gares et ateliers relevant de la SNCF) s'établirait à une hauteur (valeur 1998) de :
 - 8,900 milliards de francs pour la 1^{ère} tranche (Auxonne/Petit Croix),
 - 11,830 milliards de francs pour la totalité de la branche Est.
- Les conditions de participation au financement doivent être précisées de la part :
 - de Réseau Ferré de France en tant que maître d'ouvrage sur ses fonds propres et dans le respect des textes qui ont institué cet établissement public, en regard de la rentabilité attendue du projet. Cette participation pourrait se situer aux environs de 2 milliards de francs,
 - des différentes catégories de partenaires publics : Etat, Union Européenne, Confédération Suisse et les Régions.

Les participations de l'Union européenne et de la Suisse sont en cours de négociation au niveau national. L'Etat n'a pas encore arrêté précisément sa part.

L'expertise du dossier de financement a été confiée par le Ministre des Transports à M. de FENOYL, Ingénieur général des Ponts & Chaussées : il convient donc que tous les éléments susceptibles de concourir à l'établissement de ce dossier de financement puissent être maintenant réunis auprès des différents financeurs.

Il est estimé que la part à financer par les Régions concernées est de l'ordre de 2 milliards de francs pour la 1^{ère} tranche de travaux et de 2,850 milliards de francs pour la totalité de la branche Est.

Afin d'établir la clé de répartition des sommes leur incombant, une concertation étroite a été conduite entre les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté. Par ailleurs, la Région Rhône-Alpes a été sollicitée pour participer dès cette première phase au projet Rhin-Rhône.

L'ensemble de ces éléments conduit le Président du Conseil régional à proposer à l'Assemblée pour la branche Est du TGV Rhin-Rhône les décisions suivantes :

- confirmer l'accord de principe de la Région pour participer au plan de financement définitif;
Cet engagement sera conditionné par la réalisation complète de la première tranche entre Auxonne et Petit Croix, y compris le raccordement de Perrigny incluant en outre l'avis du conseil municipal de Longvic concernant cette branche Est (cf annexe jointe). Le versement de cette participation se fera au fur et à mesure de la réalisation des travaux.
- approuver la répartition proposée par les Présidents des Régions d'Alsace, de Franche-Comté et de Bourgogne de la part qui leur reviendrait sur l'ensemble de la branche Est ainsi que sur la première tranche de travaux à savoir :

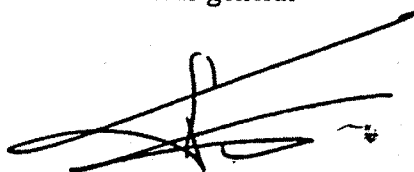
	Ensemble de la branche Est	1 ^{ère} tranche de travaux Auxonne-Petit Croix
ALSACE	38 %	31,5 %
BOURGOGNE	20 %	20 %
FRANCHE-COMTE	42 %	48,5 %

- l'autoriser à engager avec les collectivités et établissements publics de Bourgogne, les négociations sur leur participation au financement de la part revenant à la Bourgogne.

Après en avoir délibéré, le Conseil régional par 47 voix contre 2 et 5 abstentions, adopte l'ensemble de ces propositions.

Pour extrait conforme
Le Directeur général

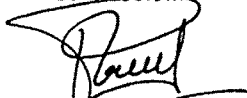
ADOPTE



Thierry BAHOUgne

BRANCHE EST :

Propositions de la Région Bourgogne	Propositions de la Ville de Longvic
Le projet de résolution de la Région note avec satisfaction que les caractéristiques de cette liaison telles que présentées dans l'Enquête Publique sont bien celles d'une ligne TGV (exploitation commerciale 320 km/h) Il est à noter que pour la Bourgogne, la 1^{ère} tranche des liaisons TGV comprend deux tronçons différents : la ligne Villers-les-Pots/Petite Croix qui parcourt quelques kilomètres en Côte d'Or et le « raccordement de Perrigny, voie de liaison qui parcourt le Sud de l'Agglomération Dijonnaise. La Région indique qu'elle regrette, sur le plan environnemental, que des études phoniques n'aient pas été réalisées sur les voies <u>existantes</u> entre Genlis et Longvic. La Région envisage ensuite la possibilité d'une recherche locale pour les matériaux de remblais, que soit valorisée la contribution de la branche Est au trafic fret, que des précisions techniques sur le raccordement d'Auxonne (intégrant une comparaison avec le bouclage de la ligne entre Genlis et Longvic pouvant inclure le liaisonnement avec le projet de « branche Ouest »), soient effectuées et que le financement soit mis en place pour l'ensemble du projet « branche Est » et pas seulement pour la 1^{ère} tranche, les clés de financement restant ce qu'elles sont à l'heure actuelle. Enfin, la Région demande que la DUP soit prononcée sur l'intégralité de l'itinéraire de la « branche Est », y compris le « raccordement de Perrigny » avant la fin 2001 et qu'un véritable échéancier soit mis en place pour conduire à la mise en chantier de la « branche Est » <u>complète</u>, sans fractionnement en 2008.	Le Conseil Municipal de Longvic, lors de ses prises de positions du 10 Mars 1997 et du 5 Janvier 2000 a été amené à formuler des critiques et des observations sur certains points du projet du « raccordement de Perrigny ». Il n'a, se faisant, jamais mis en cause l'utilité même du projet de liaison de la branche Est, se contentant d'en contester certains aspects. Le Conseil Municipal de Longvic a formulé la même demande, compte tenu de la proximité de certains immeubles ou habitations des voies ferroviaires. Le Conseil Municipal de Longvic n'a émis d'avis que sur la demande finale du Conseil Régional concernant l'Enquête Publique. <u>11 points concernant le tracé lui-même</u>, la protection phonique des quartiers traversés, la préservation de la zone verte de l'Ouche et des cheminements piétonniers y existants, l'intégration des dessertes routières utilisant les ouvrages nécessaires à la réalisation de la ligne et de certains projets communaux à courts termes ont fait l'objet de demandes de précisions ou de critiques dans le cadre de l'Enquête Publique.


Françoise GINET

REGION DE BOURGOGNE
REÇU A LA PREFECTURE

LE 26 SEP. 2000



Extrait des délibérations
du Conseil régional

Réunion du 22 septembre 2000

Objet : MOTION RELATIVE AU TGV RHIN-RHONE

L'an deux mille, le 22 septembre, le Conseil régional s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre SOISSON.

Etaient présents : Monsieur Jean-Paul ANCIAUX, Monsieur Jean-François BAZIN, Madame Anne BOUTHIER, Messieurs Jean-Pierre BOUVET, Hubert BRIGAND, Madame Claudette BRUNET-LECHENAULT, Messieurs Charles CAVIN, Michel CHEVALIER, Maurice CHIFFON, Alain CORDIER, Jean CORDILLOT, Jean COUPAT, Régis de la CROIX VAUBOIS, Claude DASSIE, Rémi DELATTE, Michel DELPRAT, Michel ETIEVANT, Mesdames Liliane FLOIRAS-GAILLARD, Marie-Louise FORT, Messieurs Fabien GENET, Madame Paulette GIRY-BEAUPIN, Messieurs Pierre JABOULET-VERCHERRE, Jean-Claude LAGRANGE, Joseph LAMBERT, Christian LAUNAY, Madame Bettina LAVILLE, Monsieur Jean-Jacques LETE, Mesdames Anne-Catherine LOISIER, Madeleine MAZIERE, Messieurs Claude MOREAU, Philippe MOREL, Mesdames Marie-Françoise MULLER, Marie-Thérèse MUTIN, Messieurs Jean-Marc NESME, Michel NEUGNOT, Guy OBOZIL, Madame Florence OMBRET, Messieurs Pierre PERES, Bernard PESQUET, Claude PINON, Madame Colette POPARD, Messieurs Michel RAYMOND, Rémy REBEYROTTE, François REBSAMEN, Madame Simone RIGNAULT, Messieurs Alain SUGUENOT, Eugène TEISSEIRE, Louis TREBUCHET, Madame Martine VANDELLE, Monsieur Michel VASQUEZ.

Etaient excusés : Monsieur Bernard CHEVALLIER (pouvoir à Monsieur CHIFFON), Monsieur Guy FERREZ (pouvoir à Madame GIRY-BEAUPIN), Monsieur Edouard FERRAND (pouvoir à Monsieur LAUNAY), Monsieur Jean-Louis HUSSONNOIS (pouvoir à Monsieur ANCIAUX), Monsieur Jean-Claude LEBRUN (pouvoir à Monsieur PINON), Monsieur Jean-Claude SEGAUD.

Conformément à l'article L. 4132-13 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil régional a pris la délibération suivante :

MOTION RELATIVE AU TGV RHIN - RHÔNE

Dans le cadre du débat consacré au TGV Rhin-Rhône qui s'est tenu le 22 septembre 2000, le Conseil régional par 47 voix contre 2 et 5 abstentions, a approuvé la motion suivante :

"Le TGV Rhin-Rhône est un projet global de niveau international constitué de trois branches devant accueillir des liaisons d'intérêt européen Nord-Sud et Est-Ouest.

Le Conseil régional de Bourgogne rappelle son attachement à la réalisation de cette étoile ferroviaire visant la desserte de la capitale régionale, renforçant le rôle de carrefour économique et logistique de la Région et assurant le développement de la Bourgogne Sud. Cette réalisation, en améliorant les performances du système ferroviaire national permet un meilleur équilibre entre les modes de transport et apporte une solution de transport collectif de grande capacité, respectueuse de l'environnement.

Le Conseil régional de Bourgogne constate :

- ♦ la forte croissance annoncée du trafic FRET à l'horizon 2010-2020 sur l'ensemble des lignes, provoquant des saturations notamment sur la ligne Dijon – Mâcon- Lyon et la ligne de la Bresse,
- ♦ la saturation annoncée et prochaine de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon,
- ♦ la croissance du trafic voyageurs tant grandes lignes que TER.

Considérant que la branche Est, dont l'enquête publique entre Genlis et Mulhouse s'est achevée le 29 juillet dernier, est la clé de voûte de l'ensemble du projet, le Conseil régional de Bourgogne souligne :

- ♦ le besoin à terme d'un itinéraire alternatif à la ligne grande vitesse Paris-Sud-Est constitué de l'association de la branche Ouest et de la branche Sud, desservant Dijon, pour le trafic voyageurs,
- ♦ l'intérêt de développer et de moderniser la liaison Bruxelles – Luxembourg – Lorraine – Dijon – Lyon – Italie – Espagne, axe ferroviaire majeur FRET d'importance européenne,
- ♦ le besoin de développer la capacité de transit et de traitement du FRET à Dijon.

S'agissant de la traversée dijonnaise,

Le Conseil régional de Bourgogne demande au Ministre :

- ♦ de retenir au plus vite le fuseau Dijon-Centre, permettant l'implantation d'une nouvelle gare urbaine sur un couloir TGV et constituant la première étape fonctionnelle de la branche Ouest,
- ♦ de mettre à l'étude la branche Ouest complète.

Le Conseil régional de Bourgogne demande à Réseau Ferré de France, avant l'envoi du dossier définitif :

- ♦ la prise en compte de toutes les observations présentées par les partenaires, notamment pour ce qui concerne la sécurité liée au transport du fret,

l'ajustement des études socio-économiques,

- ♦ la présentation du dossier,
- ♦ la poursuite des études sur la plage d'implantation de la nouvelle gare afin de définir le site le plus pertinent dans une perspective technique mais surtout environnementale,
- ♦ les études définissant les modalités de préservation d'emprises nécessaires à la réalisation et de participation financière au portage foncier.

Le Conseil régional de Bourgogne demande à l'Union Européenne :

- ♦ le classement de ce dossier en projet prioritaire européen,
- ♦ une participation financière aux phases ultérieures.

S'agissant de la branche Sud,

Le Conseil régional de Bourgogne rappelle :

- ♦ que lors du CIAT du 14 mai 1991, le gouvernement a décidé de retenir deux liaisons vers le Sud qui seront à terme complémentaires :
 - « d'une part, l'amélioration des lignes existantes entre Dijon et Mâcon permettant des circulations de TGV à 200/220 km/h qui place Dijon au croisement des flux internationaux Est-Ouest et Nord-Sud engendrés par le projet et valorise l'ensemble de la Région Bourgogne,
 - d'autre part, la possibilité d'une ligne nouvelle, dont l'itinéraire n'est pas arrêté, permettant de meilleurs temps de parcours entre Strasbourg et Lyon. »
- ♦ son attachement à l'accord interrégional conclu le 17 février 1995 à Mulhouse par les Présidents des Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté assurant leur adhésion aux termes du CIAT susvisé.

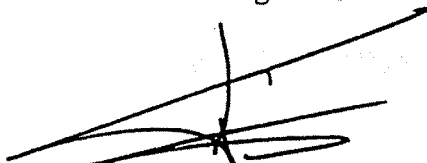
Pour tenir compte de la problématique FRET, introduite par Réseau Ferré de France, à la suite des CIAT de 1997 et 1998, lors du débat public de la branche Sud, le Conseil régional de Bourgogne demande, pour répondre au besoin important de capacité et de performances mis en évidence sur l'axe Nord-Sud (Bénélux – Italie – Allemagne – Espagne) tant fret que voyageurs, que :

- ♦ les études concernant l'agglomération dijonnaise et notamment son nœud ferroviaire –fluidifié dès la réalisation de la 1^{ère} tranche de la branche Est- soient finalisées,
- ♦ les aménagements destinés à améliorer la vitesse et la capacité sur l'axe Dijon-Mâcon –et qui pourraient s'avérer indispensables à la mise en service de la branche Est- (poursuite des études présentées le 1 juillet 1999), soient réalisés,
- ♦ le renforcement de l'alimentation de traction électrique de la ligne de la Bresse permettant une augmentation substantielle de son trafic, soit effectué,

- ♦ la modernisation de l'axe transversal Chagny-Montchanin vers Nevers et Paray-le-Monial ouvre des capacités de trafic vers l'Ouest et vers le Sud,
- ♦ l'étude d'une connexion des lignes entre Montchanin Ville et Montchanin TGV soit poursuivie.

Englobant ainsi les différents itinéraires existants, le moment venu, une branche Sud à fédérer et à concevoir comme un véritable maillon ferroviaire européen apportera à son tour, une réponse aux objectifs de développement durable dans le cadre d'une politique des transports, française et communautaire".

Pour extrait conforme
Le Directeur général



Thierry BAHOUAGNE

ADOPTE

Alsace

et d'une

REÇU
à la Préfecture de la Région Alsace

10 JUL. 2000

Extrait des délibérations du Conseil Régional d'Alsace

Séance du 30 juin 2000

Propositions en vue du financement de la branche Est et d'une première phase de travaux du TGV Rhin-Rhône

Le Conseil Régional d'Alsace, réuni le 30 juin 2000,

Vu le Code Général des collectivités territoriales,

après avoir pris connaissance du rapport CRA n°7-00 du 05 juin 2000 du Président du Conseil Régional et après avoir entendu M. Hubert HAENEL, Président et Rapporteur de la Commission Transports, Grands Equipements et Prospective Territoriale.

DECIDE

- d'approuver la réalisation d'une première phase de travaux du TGV Rhin-Rhône entre Dijon et Belfort permettant la construction d'une ligne nouvelle d'Auxonne à Petit-Croix ;
- de confirmer l'accord de la Région Alsace au financement de la première phase de travaux du TGV Rhin-Rhône sur la base d'un coût estimé, au stade actuel des études, à 8,90 milliards de francs et nécessitant un concours public actuellement estimé à 6,90 milliards de francs, le montant exact de cette contribution restant à confirmer ;

- de demander la poursuite de la deuxième tranche de la branche Est du TGV Rhin-Rhône dans les meilleurs délais ;
- de confirmer l'accord à la participation de la Région Alsace au financement du projet complet de branche Est du TGV Rhin-Rhône sur la base d'un coût, au stade actuel des études, estimé à 11,83 milliards de francs et nécessitant un concours public actuellement estimé à 9,18 milliards de francs, le montant de notre contribution restant à confirmer
- d'accepter la clé de répartition suivante entre les Régions Alsace, Franche-Comté, Bourgogne de la part de financement mise à la charge des collectivités territoriales selon le détail suivant :

totalité de la branche Est

38 % pour l'Alsace

42 % pour la Franche-Comté

20 % pour la Bourgogne

première phase Auxonne – Petit-Croix

31,5 % pour l'Alsace

48,5 % pour la Franche-Comté

20,0 % pour la Bourgogne

deuxième tranche de la branche Est du TGV Rhin-Rhône

53 % pour l'Alsace

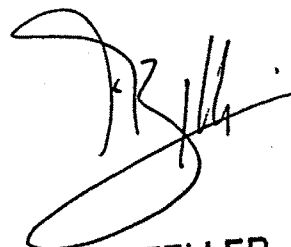
27 % pour la Franche-Comté

20 % pour la Bourgogne

- de prendre en charge, dans des conditions équivalentes au TGV Est-Européen, 50 % du montant à financer par les collectivités alsaciennes, étant précisé que l'Assemblée Régionale sera amenée à se prononcer ultérieurement sur les montants de la contribution de la Région Alsace et sur les conventions à intervenir, au travers des négociations qui seront poursuivies avec l'Etat.

Strasbourg, le 10 JUL. 2000

Le Président du Conseil Régional d'Alsace,



Adrien ZELLER

Adopté par
34 voix Pour
9 Abstentions