

# Région

« Aujourd'hui, le but est vraiment d'ouvrir d'autres lignes. On étudie le tronçon entre Niederbronn, Bitche et Sarreguemines, avec potentiellement un Draisy. Mais il y a d'autres lignes, comme Bollwiller-Guebwiller qui va être réétudiée à partir de cette année ou Sélestat-La Vancelle. »

Thibaud Philipps, vice-président du conseil régional chargé des transports

Transport ferroviaire

## La région Grand Est veut rouvrir des lignes fermées en Alsace

La région Grand Est ouvre une première ligne à la concurrence dans les Vosges entre Nancy et Contrexéville. D'autres vont suivre. La réouverture de plusieurs petites lignes alsaciennes aujourd'hui fermées revient sur le tapis.

La ligne 14 qui relie Nancy à Contrexéville était fermée depuis 2016. Sept ans après, la région Grand Est a décidé de la rouvrir et d'en confier l'exploitation au secteur privé - avec des capitaux publics. Ce vendredi matin, la commission permanente du conseil régional a adopté l'attribution du marché au groupement Transdev-NGE-CDC pour une durée de vingt-deux ans.

Le Grand Est revendique en cela être la première région française à confier, dans le cadre d'un appel d'offres, à la fois la circulation des trains, mais aussi l'entretien des voies et surtout, en préalable à la réouverture, la rénovation de la li-

gne. Il y en aura pour 150 millions d'euros et plus de deux ans de travaux pour le concessionnaire. Le retour des trains est prévu à partir de décembre 2027. Le président de la commission transports David Valence parle d'une étape « exceptionnelle et atypique », et même de la « résurrection d'une ligne », pour ainsi dire sacrifiée dans les années 2000 sur l'autel du tout TGV.

Le fait que cette ouverture à la concurrence se fasse dans le cadre de la réouverture d'une ligne aujourd'hui fermée a permis à l'exécutif (LR et centristes) d'obtenir un vote à l'unanimité. Depuis les rangs des écologistes - « On se réjouit », a lancé Eliane Romani - jusqu'à ceux du RN - « Nous serons vigilants », a averti Sébastien Humbert - en passant par les socialistes - « On aurait préféré qu'on n'utilise pas la concurrence », a manqué Michael Weber - ou encore les centristes.

D'autant que le profil très pu-

blic du groupement retenu (avec la Caisse des dépôts et Transdev détenu par celle-ci) rassure. « Une entreprise à capitaux majoritairement publics associée à la Caisse des dépôts et consignations qui n'est pas un parangon du grand capitalisme international. Donc on ne peut pas dire qu'on livre la ligne au privé », résume David Valence.

### Le tronçon Bollwiller-Guebwiller en projet

Cette ouverture à la concurrence est la première d'une série car la Région a prévu de confier plusieurs autres lignes au privé, avec ou sans capitaux publics. À commencer par Strasbourg-Épinal, appelée aussi Strasbourg-Bruche-Piémont. Une décision européenne a imposé au conseil régional de reprendre un premier appel d'offres, qui va donc être relancé.

Il y a également un lot de liaisons transfrontalières. Selon le vice-président aux transports



Après Nancy Contrexéville, la ligne Strasbourg Épinal et des liaisons transfrontalières comme Mulhouse-Müllheim seront aussi ouvertes à la concurrence. Photo archives Jean-François Frey

Thibaud Philipps, la procédure d'appel d'offres en est au stade des discussions avec les candidats qui ont répondu. Il s'agit de Mulhouse-Müllheim, Strasbourg-Wissembourg-Neustadt, Strasbourg-Lauterbourg-Karlsruhe ou encore Strasbourg-Offenbourg.

Ce vendredi, Thibaud Philipps a aussi annoncé que la Région envisage de remettre à l'étude la réouverture de lignes aujourd'hui fermées en Alsace. Il a mentionné les tronçons Bollwiller-Guebwiller, Sélestat-La Vancelle, mais également Niederbronn-Bitche-Sarrelbe-

« La ligne 14 a servi de démonstration sur l'ouverture à la concurrence et sur la réouverture d'une ligne », affirme-t-il. « C'est un apprentissage qui permettra d'aller plus vite. Aujourd'hui, le but est d'ouvrir d'autres lignes. On étudie le tronçon entre Niederbronn, Bitche et Sarreguemines, avec potentiellement un Draisy. Mais il y a d'autres lignes, comme Bollwiller-Guebwiller qui va être réétudiée à partir de cette année ou Sélestat-La Vancelle. »

Le Draisy est le projet de « train très léger » imaginé par l'industriel alsacien Lohr. Le profil de ce matériel aurait l'avantage de ne pas nécessiter des travaux d'infrastructure aussi lourds que pour un train de poids classique et ne rendrait pas forcément nécessaire de supprimer tous les passages à niveau. Une maquette du Draisy en taille réelle sera dévoilée en septembre avant la présentation d'un prototype en 2025.

● Olivier Chandon

## TER pour Paris : bronca sur les réservations obligatoires

Soucieux d'éviter une saturation en gare de Paris Est, le conseil régional du Grand Est veut instaurer un système de réservation obligatoire pour les TER au départ et à l'arrivée de la capitale sur les lignes 1 (Paris-Strasbourg) et 4 (Paris-Mulhouse). Mais cette mesure, censée prendre effet le 6 juillet seulement, se heurte d'ores et déjà à la vive opposition de plusieurs associations d'usagers, dont trois - l'Accus (Association des Chalonnais en Champagne usagers de la SNCF), l'Adull (Association des usagers de la ligne TER vallée de la Marne) et la Fnaut (Fédération nationale des associations des usagers des transports) du Grand Est - ont récemment adressé un courrier commun au président du conseil régional, Franck Leroy. Les signataires y déplo-

rent une mesure « complexe, illisible [...], qui poursuit une visée élitiste de confort au mépris de l'offre de base : le déplacement ».

### « Fluidification » contre « aberration »

Du côté de la région, on se défend de vouloir contrarier la libre circulation des voyageurs. Au contraire, il s'agit de « faciliter la vie des voyageurs, en réglant le problème de saturation en gare de l'Est », plaide le vice-président du conseil régional en charge des transports et des mobilités durables, Thibaud Philipps. « Ces lignes depuis ou vers Paris sont saturées aux heures de pointe. Il n'est pas rare que des passagers ne puissent pas monter dans le train. La réservation obligatoire fluidifiera ces lignes... »

Ne lui en déplaise, cet argumentaire ne semble jusqu'ici pas convaincre - ni même rassurer - les principales associations de voyageurs. Une première pétition a été lancée voici deux mois et forte de quelque 800 signatures - « et ça continue d'arriver », précise François Giordani, président de la Fnaut du Grand Est (dont l'assemblée générale annuelle a lieu ce samedi à Strasbourg). « Ce système de réservations va compliquer la vie des usagers de façon phénoménale ! », prédit le président, qui n'hésite pas à dénoncer « une aberration. Les usagers de ces deux lignes, essentiellement des professionnels, des "pendulaires", vont devoir réserver leurs trains tous les soirs, y compris au dernier moment si jamais une réunion se prolonge

ou si leur métro arrive en retard - et si jamais il n'y a plus de place, alors quoi, ils iront dormir à l'hôtel ? Tout ça parce que la Région n'achète pas le matériel roulant nécessaire pour l'ensemble des voyageurs potentiels ! »

### « Expertise d'usage »

Du côté de l'exécutif régional, Thibaud Philipps se défend de vouloir généraliser ce dispositif de réservations : « Il s'agit de fluidifier les voyages. Quand on réserve sa place, on reçoit une alerte par courriel ou par SMS, en cas de problème avec le trafic. C'est intéressant. Dans tous les cas, nous resterons attentifs et nous travaillerons, au besoin, à laisser davantage de places en accès libre. »

Loin d'être convaincu sur le fond, François Giordani mise

tout de même sur le dialogue. Ainsi Thibaud Philipps est-il attendu lors de l'AG de la Fnaut, ce samedi... et le président de la région lui-même, Franck Leroy, doit échanger avec d'autres représentants de voyageurs ce lundi à Épernay. « On espère toujours, mais pour être tout à fait franc, on n'y croit guère », glisse François Giordani. « Avec 30 ans d'existence, la Fnaut possède pourtant une expertise d'usage qui pourrait être utile aux élus... Si on nous avait un peu écoutés à propos du REME [Réseau express métropolitain européen], par exemple - un projet auquel nous restons favorables -, ça aurait évité qu'il soit mal emmanché, au risque d'écoeurer les gens ! »

● Emmanuel Delahaye, avec Magalie Delle-Vedove (Le Républicain lorrain)

## OK pour les TGV Paris-Strasbourg low cost de Kevin Speed

L'Autorité de régulation des transports (ART) a donné un avis favorable à l'accord-cadre d'accès au réseau ferroviaire signé entre Kevin Speed et la SNCF. L'entreprise qui envisage des trains à l'horizon 2028 sur trois axes ferroviaires en France. En mars, avant l'avis favorable de l'ART, Kevin Speed avait l'intention de lancer des TGV low cost entre Strasbourg et Paris-Gare de l'Est, via les stations Lorraine, Meuse et Champagne-Ardenne. Les axes Lille-Flandres-Paris-Gare du Nord et Lyon-Part-Dieu-Paris-Gare de Lyon sont également concernés.

Du 10 mai au 1<sup>er</sup> juin 2024

## Soleil maîtrisé, confort assuré !

Los jours fous ! Jusqu'à -25%

410110003

FABRICANT INSTALLATEUR 100% FRANÇAIS

walter-stores.fr

WALTER STORES & VOLETS

Découvrez notre configurateur en ligne :

KILSTETT - 67  
5 rue de l'Industrie  
03 88 20 80 05

OTTERSWILLER - 67  
1 parc du Commerce  
03 87 70 54 55

COLMAR - 68  
18 rue des Métiers  
03 89 20 82 25

ALTORF - 67  
ZA Activeau  
4 rue Jacqueline Aurio  
03 90 41 09 90

IMLING - 57  
ZA CAP Ouest  
8 route de Nancy  
03 87 25 79 70

RIXHEIM - 68  
6 rue de Pologne  
03 89 53 21 00

ÉPINAL - 88  
12 rue de la Bazaine  
88000 Épinal  
03 29 29 30 86

STORES EXTÉRIEURS • PERGOLAS • BSO • VOLETS ROULANTS • PORTES DE GARAGE • CARPORTS • STORES INTÉRIEURS