

TGV Coup de frein pour le Rhin-Rhône : l'achèvement de la ligne « pas prioritaire »

La commission Mobilité 21, dont le rapport a été publié hier, recommande de reporter après 2030 les travaux de la LGV entre Lutterbach et Petit-Croix, dans le Territoire de Belfort. La mobilisation se poursuit en Alsace pour faire infléchir le gouvernement qui tranchera le 9 juillet.

Comme on s'y attendait après les multiples « fuites », le rapport de la commission des transports dirigée par le député Philippe Duron (PS) recommande la construction d'une seule nouvelle ligne TGV d'ici 2030, celle entre Bordeaux et Toulouse. « Les ressources publiques ne permettent pas de poursuivre le développement des réseaux de transports au rythme actuel », expliquent les membres de la commission Mobilité 21. Conséquence pour l'Alsace : l'achèvement de la branche Est de la LGV (ligne à grande vitesse) Rhin-Rhône, composée d'une section de 35 km entre Lutterbach et Petit-Croix et d'une autre de 15 km près de Dijon (voir

infographie), a été classé parmi les « secondes priorités » dont la mise en œuvre est prévue entre 2030 et 2050. Les travaux pour cette LGV qui représente un investissement de 1 180 M€ (millions d'euros) – dont 850 M€ pour le tronçon Mulhouse-Belfort – devaient démarrer en 2014.

Par ailleurs, les branches Ouest et Sud de cette LGV Rhin-Rhône ont été classées dans leurs contours actuels parmi les « priorités les plus lointaines », soit après 2050. Autant dire que ces projets risquent fort d'être abandonnés. En tout cas, une liaison à grande vitesse entre Strasbourg et Lyon avec des extensions vers l'Allemagne au nord et la Méditerranée au sud – le grand enjeu du TGV Rhin-Rhône – semble être remise aux calendes grecques.

Le temps presse

Par contre, la commission a retenu dans les « premières priorités », soit avant 2030, le traitement des nœuds ferroviaires de onze villes dont Strasbourg et Mulhouse. Ces travaux représentent un investissement global de 500 M€.

Le premier ministre Jean-Marc Ayrault a indiqué hier qu'il présentera le 9 juillet « le plan d'investissement du gouvernement » pour les transports à la lumière de ce

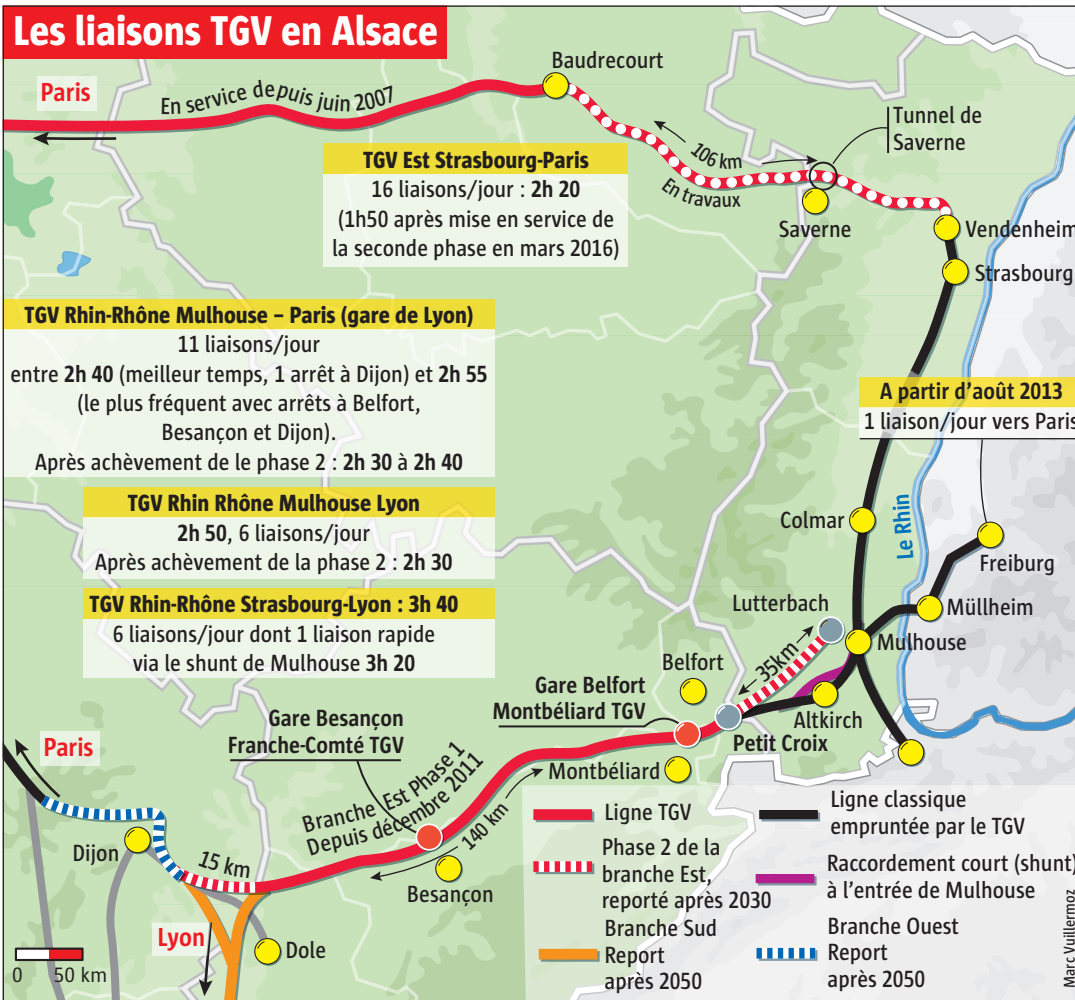
rapport. Il reste donc peu de temps aux élus alsaciens, à l'instar de Charles Buttner et Roland Ries, pour infléchir le gouvernement (lire ci-dessous).

Le TGV Est pas concerné

Ce rapport ne concerne pas les infrastructures de transport en travaux comme la seconde phase de la ligne du TGV Est. Le tronçon de 106 km entre Baudrecourt et Vendenheim, qui représente un investissement de 2 milliards d'euros, devrait être mis en service au printemps 2016. Il permettra de relier Paris en 1 h 50 contre 2 h 20 actuellement. Le TGV Est sera alors à nouveau compétitif pour les Haut-Rhinois qui financent la seconde phase à hauteur de 30 M€. En prenant un TER de Mulhouse, on pourra rallier Paris, via Strasbourg, en 2 h 40, comme avec le TGV Rhin-Rhône. Les Colmariens, eux, gagneront 30 minutes en passant par Strasbourg.

Il faut le rappeler : l'Alsace est la seule région de France desservie par deux TGV qui rallient la capitale 27 fois par jour, avec 16 liaisons depuis Strasbourg et onze depuis Mulhouse. Mais on le sait, les *Hans im Schnockeloch* ne sont jamais contents.

Adrien Dentz



Et si le Haut-Rhin ne payait plus sa part ?

Les grands élus alsaciens – qui avaient envoyé lundi une lettre au président François Hollande – ont réagi aux déclarations du Premier ministre. Selon leurs sensibilités.

Ils sont tous unanimes pour demander l'achèvement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône entre Mulhouse et Belfort. Au-delà de ce consensus, les élus de droite et de gauche ne réagissent pas avec la même vigueur face au gouvernement socialiste...

Déjà 12 000 signatures

« C'est une véritable ignominie ! », s'indigne Charles Buttner (UMP), le président du conseil général du Haut-Rhin, dont la pétition a, selon lui, déjà recueilli 12 000 signatures. On connaît ses arguments – dont certains sont partagés par les autres élus alsaciens. Néanmoins, il a fait monter la pression d'un cran en menaçant de représailles le projet

de TGV Est. « La triangulation prévue au niveau de Lutterbach donne toute sa cohérence à l'articulation des TGV dans le Grand Est. Sans cette cohérence, c'est à se demander quel intérêt aurait encore le Haut-Rhin à continuer de financer la branche Est actuellement en travaux ? », s'interroge le président Buttner, en soulignant qu'« à ce jour le Haut-Rhin, financeur des deux phases de la LGV Est et de la première phase de la LGV Rhin-Rhône, ne dispose pas du moindre kilomètre de voie à grande vitesse sur son sol ». Ce qui toucherait moins l'État que les autres cofinanceurs.

Plus mesurés, le président de la M2A (Mulhouse Alsace agglomération) Jean-Marie Bockel (UDI) et le maire de Mulhouse Jean Rottner (UMP) dénoncent la précipitation avec laquelle le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a réagi et réclament des négociations. « Si la situation des finances de notre pays nous amène à réfléchir aux priorités, on ne peut comprendre du chef du gouvernement qu'il ferme le ban alors même que les discussions doivent démarrer », relèvent les deux élus, rappelant qu'« après ce rapport consultatif, les



Le TGV près de Brunstatt, sur la voie ancienne. Photo Denis Sollier

arguments des uns et des autres doivent pouvoir être présentés et entendus. Ensuite seulement le président de la République et le gouvernement auront à trancher... »

Pour leur part, le maire de Strasbourg Roland Ries (PS) et le président de la Communauté urbaine Jacques Bigot (PS) rappellent à Jean-Marc Ayrault que « la seconde phase du TGV Rhin-Rhône dispose d'une DUP [déclara-

tion d'utilité publique] et que l'État a déjà engagé 80 M€ pour les fouilles archéologiques et les acquisitions foncières ». « Ce projet pourrait démarrer dans un délai de six mois », assurent-ils, tout en regrettant qu'« une convention-relais n'ait pas été adoptée en 2011 pour lancer les travaux préparatoires dans la foulée de la mise en service de la première phase du projet, ce que les deux agglomérations avaient soutenu ». Mais les conseils régionaux con-

cernés auraient refusé de suivre, à l'époque.

Le GCO après 2050

Il n'a pas échappé aux responsables bas-rhinois que le Grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg a aussi été reporté aux calendes grecques. Roland Ries dit vouloir attendre le rapport de la mission d'expertise en cours, chargée de proposer « une solution globale de mobilité », pour se prononcer.

Haussant le ton, le président du conseil général du Bas-Rhin Guy-Dominique Kennel (UMP) qualifie « le report du GCO à l'horizon 2050 d'affront fait à l'économie alsacienne qui souffre d'un manque d'accessibilité, d'affront aux usagers qui risquent chaque jour l'accident sur l'A35 saturée et aux riverains qui subissent la pollution ». « L'Alsace est vraiment mal aimée par ce gouvernement et il est opportun qu'une large mobilisation puisse lui faire entendre que nous ne pouvons l'accepter », conclut-il. Suite des réactions ce matin, lors de la session du conseil régional...

Yolande Baldeweck

Humeur

Par Adrien Dentz

« Vachement » mieux

Les vaches vont continuer à regarder les beaux TGV bleus traverser le vert Sundgau au ralenti sur la ligne classique entre Mulhouse et Belfort. Pendant 20 ans au moins. Au grand dam de Charles Buttner qui a mobilisé les vaches pour faire sa campagne.

En fait, le Rhin-Rhône peut rouler à 160 km sur cette ligne. Ce n'est pas mal. À 320 km/h, les vaches attraperaient rapidement un torticolis !

À défaut de ce chantier « vachement important », on pourrait néanmoins créer des emplois en rouvrant la ligne ferroviaire entre Guebwiller et Bollwiller, puis celle entre Colmar et Breisach. Cela coûterait moins cher et rendrait service à beaucoup de gens. En fait, ce serait sans doute « vachement » mieux.

SOLDÉS*

Meubles Meier

Des idées pour rêver... des meubles pour vivre

SOLDÉS

SOLDÉS

SOLDÉS

03 89 68 35 10

BARTENHEIM-LA-CHAUSSEE

(directement à la sortie de la bretelle de l'autoroute - avant l'aéroport Bâle-Mulhouse)

SOLDÉS