

L'Alsace, le 10/07/2013

LGV Rhin-Rhône Une compensation pour l'Alsace après le report ?



Le TGV Rhin-Rhône continuera à circuler au ralenti (160 km/h) entre Mulhouse et Belfort, au moins jusqu'en 2030. Photo Vincent Voegtlin

Le gouvernement a suivi les conclusions de la commission « Mobilité 21 » et repoussé après 2030 l'achèvement de la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Des élus de droite et de gauche sont allés plaider la cause de l'Alsace, hier, auprès de Frédéric Cuvillier, le ministre des Transports. En vain, le ministre est resté inflexible. La seconde phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, à savoir le tronçon de 35 km entre Lutterbach et Petit-Croix, ne démarrera pas comme prévu en 2014, mais seulement après 2030, comme le recommande le rapport de la commission gouvernementale « Mobilité 21 » chargée de proposer une liste de priorité parmi les 70 projets figurant au schéma national des infrastructures de transport (L'Alsace du 28 juin).

Philippe Richert « déçu et frustré »

Reçu en tête à tête durant une heure par le ministre, avant les échanges avec l'ensemble de la délégation alsacienne, Philippe Richert, le président de la Région Alsace, a exprimé sa « déception et sa frustration » par rapport au « coup d'arrêt » donné par le gouvernement aux grands chantiers. Regrettant « la méconnaissance par les instances nationales des projets et des investissements nécessaires pour maintenir la compétitivité de l'Alsace, notamment face au Bade-Wurtemberg », Philippe Richert estime que l'argument financier avancé n'est « pas recevable ». La LGV Rhin-Rhône est « un projet déjà engagé ». La part de l'État (entre 300 et 400 millions d'euros) pourrait être financée par une « nouvelle recette », la taxe poids lourd qui rapportera un milliard d'euros par an, explique Philippe Richert.

Pour le président de la Région, un engagement financier de l'État pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ne pourrait être une « compensation » pour le report de la LGV Rhin-Rhône. « Ce n'est pas l'un ou l'autre, nous voulons les deux », souligne-t-il.

À l'issue de la rencontre avec le ministre des Transports, Roland Ries, le maire socialiste de Strasbourg, a souhaité que la seconde phase du TGV Rhin-Rhône soit réintégrée dans les projets prioritaires. « Cette seconde phase ne saurait être comparée à des projets de TGV qui sont encore au stade des études », estime-t-il.

Le « vrai gain » selon Charles Buttner

Pour Charles Buttner, le président du conseil général du Haut-Rhin, « résumer l'intérêt de ce tronçon au seul gain de temps serait travestir la réalité ». Il s'agit, selon lui, de « connecter la France aux autres grands réseaux européens à grande vitesse actuellement en voie d'achèvement », notamment le long de la rive allemande du Rhin et en Suisse. « C'est là le véritable gain et toute l'intelligence de ce projet, qui dessert quatre grandes directions vers Dijon-Lyon-Marseille, vers Strasbourg-Stuttgart et le Benelux, vers Fribourg et l'Allemagne, ainsi que vers Bâle, Zurich et Milan. » Charles Buttner réclame « une réelle analyse du projet par les plus hautes instances de l'État ».

« L'Alsace est bien dotée »

« Votre région est bien dotée : la première phase de la LGV Est européenne a permis d'engager un chantier de 4,3 milliards, la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône un chantier de 2,3 milliards, la deuxième phase de la LGV Est européenne représente un chantier de 2 milliards. Avouez que ce n'est pas rien », avait répondu Frédéric Cuvillier à une interpellation du sénateur Jean-Marie Bockel.