

NOTE DE SYNTHÈSE

TGV Rhin- Rhône / Méditerranée : Une chance pour la Lorraine !

Le TGV Rhin- Rhône / Méditerranée est incontestablement le chantier du siècle. Le vieux rêve de relier le Nord au Sud se concrétise enfin au travers de la Grande Vitesse ferroviaire. Ce TGV va bouleverser et dynamiser le rythme des échanges au sein du continent européen qui se prépare à étendre la toile de la grande vitesse en interconnexions avec TGV Rhin- Rhône/ Méditerranée.

Nous aborderons dans cette brève note de synthèse plusieurs points relatifs à ce dossier. Tout d'abord, la présentation du projet ; la possibilité d'y relier la Lorraine et enfin la chance qu'il représente pour notre région. Quelques propositions viendront conclure nos propos.

I Présentation du projet :

La réalisation du TGV Rhin – Rhône/ Méditerranée se décompose en trois phases.

La première phase appelée Branche Est (Mulhouse, Dijon) avec une gare nouvelle à proximité de Belfort (gare nouvelle de Méroux).

Les deux autres phases sont respectivement appelées « Branche Ouest », qui concerne notamment les liaisons vers Paris et « Branche Sud », qui permettra de rejoindre le TGV Sud Est (vers Marseille, Nice, Montpellier, Barcelone...) avec une gare nouvelle entre Chalon / Saône et Lons le Saunier.

La première phase est en cours de réalisation. Nos amis Suisses militent pour la réouverture de la ligne Delle- Belfort avec arrêt à la nouvelle gare TGV de Méroux. A noter que cette ligne trouve son prolongement naturel par la ligne Belfort- Epinal- Nancy- Metz- Luxembourg qui draine le sillon lorrain. Les matériaux pour la réalisation de la ligne en provenance de Raon l'Étape sont acheminés à la base de travaux TGV de Villersexel via la ligne Epinal / Belfort jusqu'à Lure et la ligne Lure / Villersexel. Cette information a son importance puisqu'elle entraîne la mise aux normes et la modernisation de la ligne Epinal Belfort jusqu'à Lure et ouvre - comme nous l'aborderons infra- des perspectives de raccordement TGV Est / TGV Rhin – Rhône- Méditerranée.

II Plusieurs possibilités de raccordements

La proposition la plus souvent mise en avant consiste à moderniser et à électrifier la ligne Epinal- Belfort avec arrêt à la gare nouvelle de Méroux. Cette solution doit être soutenue notamment du fait du débouché qu'elle offre vers la Suisse, ses tunnels alpins et l'Europe Méditerranéenne (Italie (Milan), ex-Yougoslavie et péninsule hellénique). Elle présente cependant l'inconvénient d'une rupture de charge en gare de Méroux. En effet, rien n'a été prévu pour le moment pour une connexion sur la ligne TGV à hauteur de la gare nouvelle et il serait souhaitable d'envisager un raccordement direct vers le Sud de la ligne Luxembourg-Metz-Nancy-Epinal-Belfort à Méroux.

Une connexion directe sur la ligne TGV Rhin- Rhône -Méditerranée permettrait d'améliorer la desserte du sillon lorrain jusqu'à Luxembourg faisant de cet axe le passage le plus court, sans rupture de charges, pour rejoindre le Sud de la France et de l'Europe au moyen du TGV. Cette proposition n'a rien d'utopique. A défaut, une connexion serait possible à hauteur de Villersexel puisque cette ligne sert à la construction de LGV Rhin- Rhône. Le TGV EST prenant en définitive les mêmes voies ferroviaires que les trains

amenant les matériaux des Vosges avec quelques aménagements dont l'électrification pour rejoindre son homologue TGV Rhin- Rhône- Méditerranée. Cette liaison concerne toute la Lorraine (mais aussi le Luxembourg et le nord Franc-Comtois). Un axe Luxembourg- TGV Rhin- Rhône- Méditerranée serait ainsi créé par le chemin le plus direct. Il aurait l'avantage d'éviter un rebroussement vers Strasbourg pour la population du Nord de la Lorraine dans leurs relations avec le Sud, tout en assurant une desserte du Sud de la Lorraine (Nancy-Epinal) et du Nord de la Franche Comté (Lure- Luxeuil).

III Une chance pour la Lorraine

Aujourd'hui, la Lorraine favorise son ouverture vers le Luxembourg et l'Allemagne ce qui est tout à fait naturel. Les débouchés vers le Sud sont par contre peu pris en compte dans les politiques régionales. Pourtant, la situation économique et sociale de la Lorraine, présentée lors de la dernière session du CESR du 14/10/07, nous indique que « la Lorraine constitue une exception affichant la plus forte dépression de l'emploi en Europe occidentale ». Si la région se maintient au 7^e rang national des régions exportatrices, il y a un retard avec les pôles économiques et urbains de la méditerranée et de l'arc latin. Cette étude met également en évidence le dynamisme du Sud de la France (notamment en termes d'évolution de la population) et de l'Europe du Sud. La Lorraine a donc tout intérêt à saisir la chance qui se présente à elle à travers le TGV Rhin- Rhône- Méditerranée. Une chance unique qui lui permettra de s'ouvrir vers le Sud en développant ses échanges. Echanges de personnes mais aussi de biens car nos propositions favorisent également le fret (il décharge la ligne Nancy- Toul -Dijon et ouvre une possibilité de liaison alternative).

Tous ces éléments militent en faveur d'une meilleure prise en compte par la Lorraine de ce projet structurant TGV Rhin- Rhône -Méditerranée. A ce stade, nous pouvons faire quelques propositions.

Des propositions pour avancer :

Fédérer les acteurs de Lorraine et de Franche-Comté. Un voyage des élus concernés du Sud Lorrain et du Nord Comtois par la ligne Epinal/Belfort avec conférence de presse pourrait être envisagé (date à arrêter). Cela aurait l'avantage de se connaître entre élus concernés et de populariser ce dossier qui reste trop confidentiel.

Créer une association militant pour la jonction de la Lorraine et du Nord de la Franche Comté à la ligne TGV Rhin- Rhône - Méditerranée. Cette association pourrait être de même nature que l'association Trans Europe TGV Rhin -Rhône- Méditerranée dont on peut mesurer aujourd'hui l'efficacité. Son but serait de porter l'idée et d'en démontrer le bien fondé (analyse de faisabilité, impact économique...) avec toute la publicité et le « lobbying » nécessaire.

Le TGV Rhin Rhône- Méditerranée se fera-t'il en ignorant la Lorraine et le Nord Franc- Comtois? Rien n'est joué mais il est urgent que les intéressés proposent et se fassent entendre afin de raccrocher les wagons.

*Christian Biston
Conseiller Economique et Social De Lorraine*

*PJ : TGV Rhin- Rhône visualisation des 3 phases (1)
Interligne TGV Belfort (2)
LGV Rhin -Rhône branche Est sur la ligne (3)*