

BRANCHE SUD DE LA LGV RHIN-RHONE

Contribution de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

Il faut une ambition forte pour l'axe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée. Celui-ci doit être considéré comme un axe majeur du réseau européen à grande vitesse qui se construit progressivement.

La branche Sud de la LGV Rhin-Rhône, de par sa position centrale, en est un élément-clé. C'est pourquoi nous estimons que cette infrastructure doit être conçue dans une perspective « d'excellence européenne ». Il serait donc dommageable d'en altérer les performances.

Cet objectif rejoint les préoccupations gouvernementales d'une mobilité respectueuse de l'environnement et n'est en rien contradictoire au développement du fret ferroviaire sur cet axe. Nous proposons, à cet effet, que le réseau ferré existant soit adapté de manière à créer un itinéraire dédié au trafic fret de grande distance.

TROIS POINTS SONT POUR NOUS ESSENTIELS

1/ L'engagement immédiat des études « Projet » de la deuxième tranche de la branche Est

Compte tenu des gains de temps que procurera à lui seul le tronçon de ligne nouvelle situé entre Belfort et Mulhouse (25' entre Strasbourg et Lyon) celui-ci peut se définir comme la première tranche de la branche Sud.

Si ce tronçon n'est pas réalisé c'est l'équivalent, au minimum, de la moitié des gains de temps potentiels de la branche Sud (40 à 50') qui serait détruit !

Il doit donc être entrepris dans la foulée de la première tranche de la branche Est, conformément à la décision du Conseil des ministres de Strasbourg, le 7

septembre 2007, indiquant « qu'un accord rapide pour le financement de la deuxième tranche sera recherché ».

2/ Une branche Sud performante

Conformément au principe qui a fait le succès du système TGV français, la branche Sud doit, à nos yeux, être réservée au trafic voyageurs, condition nécessaire pour que l'objectif de performance fixé par son cahier des charges (temps de parcours de moins de 2 H 10 entre Strasbourg et Lyon) soit respecté.

Elle doit être conçue aujourd'hui en prenant en compte les évolutions techniques et commerciales qui se font jour comme, par exemple, la très grande vitesse ferroviaire (360 kms/h en vitesse commerciale) et le fret ferroviaire « express » (messengerie, objets légers à forte valeur ajoutée) utilisant des rames TGV et des lignes à grande vitesse, plutôt que l'avion et la route, et qui est appelé à se développer fortement à l'échelle européenne compte tenu de son potentiel.

Ces évolutions ne font que renforcer la pertinence d'une branche Sud réservée au trafic à grande vitesse.

3/ L'itinéraire alternatif à la saturation de la LGV Sud-Est entre Paris et Lyon

Nous demandons qu'il soit intégré aux fonctionnalités de la branche Sud complémentaiement aux relations Allemagne-Méditerranée et Lorraine-Méditerranée.

Cette fonctionnalité enrichira le potentiel de trafic de la branche Sud et permettra ainsi d'en faciliter le financement et d'en accélérer la réalisation.

Cela suppose également la réalisation complète de la branche Ouest, qui intéresse particulièrement la Suisse, tant alémanique que romande.

François REBSAMEN
Président de l'Association
Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée