

Rapport du Président

Commission Permanente du
vendredi 20 mars 2009

Service instructeur
Mission Grands Equipements

N° 2009-4-3-14

Service consulté
DAT-SPAM
DPS
DJU

Raccordement de l'agglomération mulhousienne à la LGV Rhin-Rhône

Résumé : *Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de shunt de Mulhouse, le présent rapport rappelle le caractère prioritaire de la réalisation de la 2^{ème} phase LGV Rhin-Rhône et notre avis défavorable au projet de shunt de MULHOUSE en tant qu'alternative à cette 2^{ème} phase.*

L'enquête publique sur le projet de raccordement ferroviaire court de Mulhouse (appelé aussi shunt) se déroule du 9 mars au 9 avril 2009.

Cette enquête intervient alors que nous n'avons aucune indication ni certitude sur le calendrier de la réalisation de la 2^{ème} phase de la branche Est de la LGV Rhin Rhône et que tout porte à penser que ce raccordement court risque, sinon de se substituer, du moins à retarder de plusieurs années la réalisation de 2^{ème} phase de la branche Est de la LGV Rhin Rhône.

Bien que notre collectivité ne soit pas financièrement partie prenante de ce projet de shunt de Mulhouse, il nous appartient de donner notre avis au regard des enjeux d'aménagement qui en découlent et des conséquences de ce projet de shunt sur la 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône, pour laquelle le Conseil Général du Haut-Rhin sera financièrement partie prenante.

Pour rappel, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône correspond à une ligne nouvelle de 190 km entre GENLIS (près de DIJON) et LUTTERBACH (Annexe 1).

La réalisation de cette branche Est, qui a été déclarée d'utilité publique le 25 janvier 2002 pour une durée de 10 ans, a été scindée en deux phases.

La première phase a une longueur de 140 km et va de VILLERS-LES-POTS à PETIT CROIX. Elle est en cours de construction et sa mise en service est prévue pour fin 2011.

La 2^{ème} phase comporte une section Ouest entre GENLIS et VILLERS-LES-POTS d'une longueur de 15km, et une section Est entre PETIT CROIX et LUTTERBACH d'une longueur de 35 km.

Les études d'avant-projet détaillé relatives à la 2^{ème} phase ont été achevées et devraient à présent être suivies des études de projet incluant les acquisitions foncières et de l'établissement par l'Etat d'un plan de financement des travaux.

Le coût de ces derniers a été évalué à 875 M€ aux conditions économiques de juillet 2006, dont 604 M€ pour la section PETIT CROIX - LUTTERBACH et 271 M€ pour la section GENLIS-VILLERS-LES-POTS.

Cette deuxième phase a fait l'objet d'une déclaration du Conseil des Ministres, réuni à STRASBOURG le 7 septembre 2007, dans le sens de la recherche d'un accord rapide sur son financement.

Il convient de mentionner que l'ensemble des signataires du Contrat de projets Alsace 2007-2013 ont réaffirmé leur volonté de voir les deuxièmes phases des LGV Est et Rhin-Rhône aboutir dans les meilleurs délais possibles.

Il est par ailleurs rappelé la délibération de la Commission Permanente du Conseil Général du Haut-Rhin du 19 janvier 2007, par laquelle il avait été demandé que les études et acquisitions foncières de la 2^{ème} phase de la branche Est LGV Rhin-Rhône soient engagées le plus rapidement possible pour la réalisation de cette 2^{ème} phase, dans la continuité des travaux de la 1^{ère} phase.

Tant que la 2^{ème} phase de la branche EST ne sera pas réalisée, le TGV Rhin-Rhône entrera en Alsace par la ligne ferrée existante BELFORT-ALTKIRCH-MULHOUSE.

En effet, la ligne TGV qui est en construction jusqu'à PETIT CROIX, dans le Territoire de BELFORT, va se brancher, au droit de cette commune, à la ligne BELFORT-ALTKIRCH-MULHOUSE. Toutes les rames TGV Rhin-Rhône allant en Alsace passeront en gare de MULHOUSE, y compris celles devant poursuivre vers STRASBOURG.

Compte tenu de la configuration de la gare de MULHOUSE, les rames remontant vers STRASBOURG devront effectuer une opération de rebroussement ou emprunter le contournement de la gare de triage Nord de MULHOUSE.

Ce raccordement de l'agglomération mulhousienne au TGV par la ligne TER d'ALTKIRCH n'est que provisoire dans la mesure où il doit être remplacé par un raccordement en ligne nouvelle grande vitesse correspondant la 2^{ème} phase de la branche Est.

En effet, comme indiqué ci-dessus, cette 2^{ème} phase comporte la construction d'une section de ligne à grande vitesse entre PETIT CROIX et LUTTERBACH.

A hauteur de LUTTERBACH, cette ligne nouvelle se branchera en forme de Y sur la ligne existante STRASBOURG-MULHOUSE.

Cette connexion en patte-d'oie permettra de scinder les trafics à hauteur de LUTTERBACH et de diriger vers MULHOUSE les rames qui doivent y avoir un arrêt ou qui poursuivent vers FRIBOURG, ou BÂLE et au-delà.

Tel que décrit ci-dessus, ce raccordement de l'agglomération mulhousienne en ligne grande vitesse apportera des gains de temps conséquents sur différentes relations, à savoir :

25 minutes sur STRASBOURG-LYON
10 minutes sur MULHOUSE-LYON
10 minutes sur MULHOUSE -PARIS.

Outre les gains de temps qu'il génère, ce raccordement en ligne nouvelle permet aussi de libérer des capacités sur la ligne existante MULHOUSE-BELFORT pour les services TER et le fret.

Il a également pour avantage de sécuriser la circulation des TGV qui n'ont ni à s'insérer dans les sillons de ces autres trains, ni à circuler sur une ligne encore équipée de passages à niveaux.

I. Le projet de raccordement court (shunt)

Ce projet qui nécessite une révision des documents d'urbanisme de BRUNSTATT et MULHOUSE et qui impacte également une partie du domaine public départemental (RD18 bis), consiste à créer une voie unique de 1 200 m de long à hauteur de BRUNSTATT faisant la jonction entre la ligne de MULHOUSE-BELFORT et la ligne de MULHOUSE-STRASBOURG. Cette voie de jonction, circulaire à 60 km/h, évitera aux TGV qui n'ont pas d'arrêt prévu à Mulhouse de devoir entrer en gare et de rebrousser ou d'emprunter le contournement par le Nord.

Ce raccordement concerne 4 TGV par jour dans chaque sens, dont un qui ne circule qu'en période de vacances et les week-ends. Pour ces TGV de transit, ce raccordement fait gagner entre 8 et 10 minutes sur les temps de trajet.

Ce projet de raccordement a été inscrit au contrat de projets 2007-2013 pour un montant de 40 M€, financé par la Région, l'Etat et RFF.

Il est à craindre que le shunt constitue une alternative durable, sinon définitive, au raccordement par LUTTERBACH à la 2^{ème} phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Les études socio-économiques du shunt qui indiquent que « *la durée minimale de pleine activité du shunt pour que son bilan reste positif ou nul, se situe entre 14 et 19 ans* », accréditent cette concurrence shunt/2^{ème} phase LGV Rhin-Rhône, ainsi que les risques de report de réalisation de cette 2^{ème} phase du fait de la mise en œuvre du shunt.

L'annexe 2 illustre en premier plan le raccordement de l'agglomération mulhousienne tel qu'il va exister en 2011, à la mise en service de la première phase Rhin-Rhône, en deuxième plan le raccordement si l'option du shunt devait être réalisée et en 3^{ème} plan le raccordement en ligne nouvelle grande vitesse, seul projet qui véritablement sert les intérêts du Haut-Rhin, de toute l'Alsace, ainsi que des régions limitrophes y compris transfrontalières.

II. Bilan comparatif

Les incidences du projet de shunt et ceux de la 2^{ème} phase du LGV Rhin-Rhône ne souffrent d'aucunes comparaisons possibles, à plusieurs points de vue :

- de l'aménagement stratégique du territoire : la 2^{ème} phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est un maillon d'une dorsale européenne allant du nord de l'Allemagne à l'Espagne. Ce maillon renforce l'attractivité des infrastructures alsaciennes qui, il faut le rappeler, sont ceinturées d'un côté par un axe ferroviaire lorrain et de l'autre par le couloir de voies aménagé le long de la rive allemande du Rhin. A l'échelle locale, cette 2^{ème} phase participera au mouvement de métropolisation qui se dessine entre les villes de l'axe Rhin-Rhône. Le shunt ne porte aucune de ces qualités ;
- de l'efficacité : la 2^{ème} phase LGV Rhin-Rhône fait gagner 25 minutes sur un trajet STRASBOURG-LYON, ce qui en termes d'effet est comparable à ce qu'apporte la 2^{ème} phase de la LGV-Est (30 minutes) sur un STRASBOURG-PARIS ; Le shunt est très en deçà de ces résultats ;

- de l'emploi : un chantier tel que celui de la 2^{ème} phase LGV Rhin-Rhône représente une véritable perspective de croissance, incomparable, pour l'emploi et pour l'économie départementale et régionale ;
- de l'équilibre des territoires : la 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône générera des gains de temps substantiels pour chacune des grandes villes de notre région et pour toutes les relations et connexions avec le TGV Rhin-Rhône ; ces avantages bénéficient donc à l'ensemble du territoire alsacien, sans distinction.

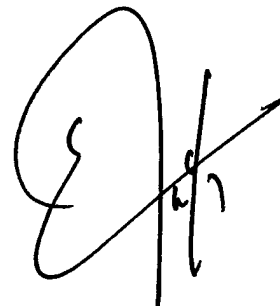
III. Conclusions

En considération de tout ce qui précède, des avantages évidents de la 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône comparés au projet de shunt de Mulhouse,

je vous propose que la Commission Permanente :

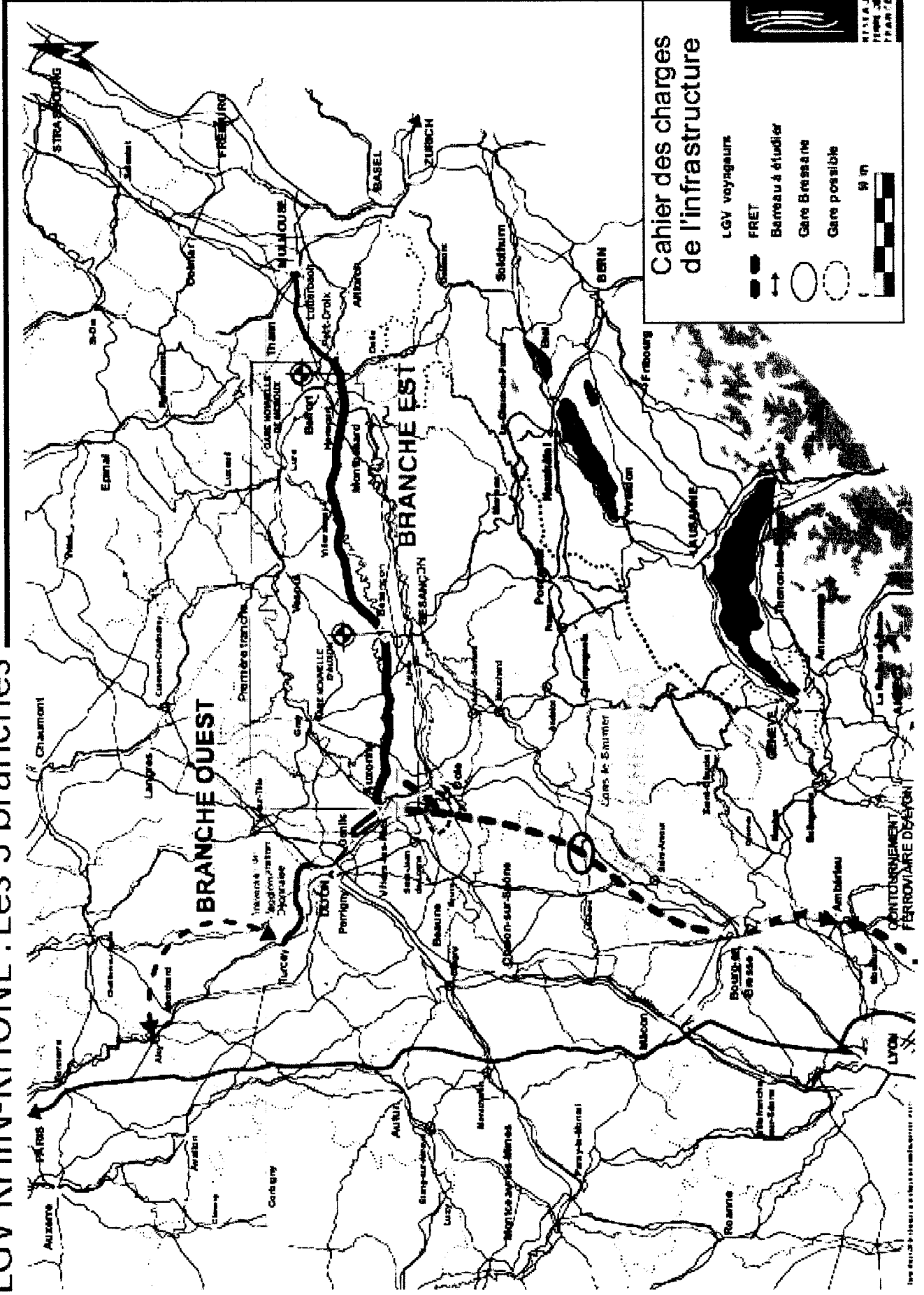
- rappelle le caractère prioritaire de la réalisation de cette 2^{ème} phase LGV Rhin-Rhône, et exprime son avis défavorable au projet de shunt de MULHOUSE en tant que substitut à cette deuxième phase ;
- rappelle que, par délibération du 19 janvier 2007, la Commission Permanente avait exprimé son soutien financier aux études relatives à la 2^{ème} phase de la LGV-Est et l'importance de la 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône qui devait aboutir également dans les meilleurs délais ;
- demande expressément, en vertu du paragraphe précédent, la signature d'une convention d'engagement des partenaires au lancement rapide des études projet incluant les acquisitions foncières et la réalisation des travaux préparatoires de la seconde phase de la LGV Rhin-Rhône ;
- autorise à porter les éléments exposés dans ce rapport à la connaissance du commissaire enquêteur dans le cadre des enquêtes publiques liées au projet de shunt de Mulhouse, et attirer son attention sur le fait qu'une partie des emprises de ce projet impacte le domaine public départemental.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



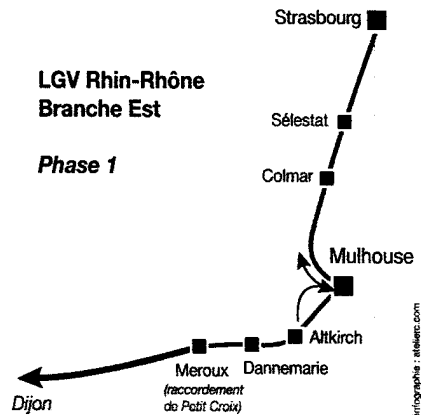
Charles BUTTNER

LGV RHIN-RHÔNE : Les 3 branches



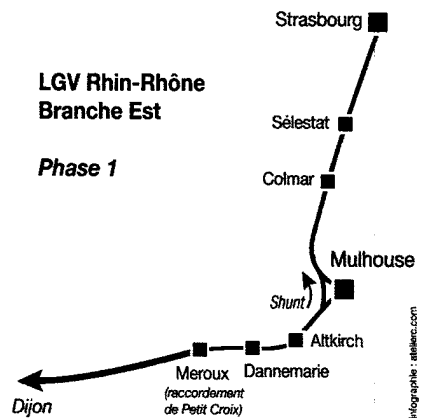
LGV Rhin-Rhône Branche Est

Situation en 2011 : LGV Rhin-Rhône, branche Est, phase 1



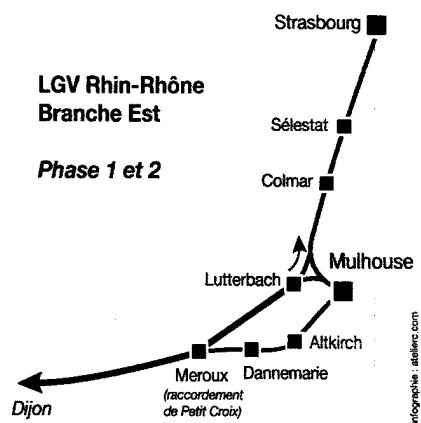
- Grande vitesse jusqu'à Meroux
- Entrée en gare de Mulhouse de tous les TGV
- Rebroussement des TGV continuant vers Strasbourg

Hypothèse avec shunt : LGV Rhin-Rhône, branche Est, phase 1 et shunt



- Grande vitesse jusqu'à Meroux
- Bifurcation au niveau de Brunstatt avant entrée en gare de Mulhouse, de certains TGV (4) remontant vers Strasbourg
- Gain de temps : 8' vers Strasbourg
pas de gain de temps vers Mulhouse

Hypothèse branche Est achevée (phase 1 + phase 2)



- Grande vitesse jusqu'à Lutterbach
- Bifurcation vers Mulhouse ou Strasbourg au niveau de Lutterbach
- Gain de temps : 25' vers Strasbourg
10' vers Mulhouse