



tenariats ou d'une saine émulation. En poids, on obtiendrait à peu près l'équivalent de l'Île-de-France, ou, pour prendre la mesure dans le contexte de la mondialisation, la moitié d'une ville comme Shanghai.

---

### L'association de la Métropole Rhin Rhône

---

A une échelle réduite, c'est le concept que se propose d'appliquer l'association de la Métropole Rhin Rhône lancée au mois de septembre: un certain nombre de rames du TGV Rhin-Rhône desservira des villes moyennes-grandes au lieu de les éviter. L'association espère ainsi atteindre une taille critique, développer des fonctions métropolitaines en partage et faire perdurer les avantages de la vie quotidienne propres aux villes de taille raisonnable. La Métropole Rhin Rhône étend déjà ses alliances vers Fribourg en Allemagne, vers Bâle et vers Neuchâtel en Suisse ainsi que vers les villes du Charolais et du Val de Saône. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce système et le généraliser dans des espaces plus importants?

En empêchant des connexions efficaces, plusieurs maillons manquants viennent gâcher cette perspective. Certains d'entre eux sont hélas célèbres, d'autres

sont moins connus.

❑ Entre Baudrecourt et Strasbourg, une LGV de 106 km de long permettrait de gagner 30 minutes environ. Luxembourg, par exemple, ne serait plus qu'à 1h25 de Strasbourg. La ligne historique serait libérée pour le fret. Mais la facture s'élève à 1,7 milliard d'euros, notamment à cause du percement d'un tunnel à la hauteur de Saverne.

❑ Dans l'agglomération de Strasbourg, le Rhin serait franchi à 160 km/h au lieu de 60 km/h grâce à la reconstruction du pont de Kehl, un chantier de plus de 22 millions d'euros financé à 80 % par l'Allemagne. Il faudrait encore chercher à gagner du temps dans la traversée même de Strasbourg.

❑ Depuis l'Alsace, la LGV-Est devrait également permettre une meilleure accessibilité vers la Lorraine, le Luxembourg et la Sarre. Il faudrait donc penser à des raccordements et à des améliorations entre Baudrecourt et Sarrebruck, entre la LGV et l'axe lorrain nord-sud. Et à quoi donc a-t-on pensé en implantant la gare TGV-Lorraine à Louvigny?

---

### Le prix du «grand shunt»: 600 millions d'euros

---

❑ Au sud, Mulhouse risque gros avec le projet d'évite-

ment de sa gare centrale. Long de 1,2 km et annoncé pour environ 40 millions d'euros, ce petit «shunt» permettrait aux TGV de l'axe Strasbourg-Lyon d'éviter la gare de Mulhouse avec un gain de temps d'environ 8 minutes. Mais il ne connecte en rien la ville à l'Allemagne ni à la Suisse qui, pourtant, finance pour une part le TGV Rhin-Rhône. Il transforme le secteur du Cokrouri, qui devrait plutôt être appelé à devenir une coulée verte et bleue adossée à la nouvelle université de la Fonderie, en une croisée ferroviaire inapte au repos et à la délectation du public. Et serait-il un prétexte pour ne pas construire le raccordement à grande vitesse vers Meroux pourtant prévu par la DUP de 2002? Or, ce «grand shunt» met Mulhouse dans une position de carrefour de la grande vitesse ferroviaire. Il procure des gains de temps significatifs pour Mulhouse, Bâle, Fribourg, Strasbourg, et bien entendu les villes du sud dans l'autre sens. Il alimente le projet de pôle tertiaire de la gare de Mulhouse en voyageurs et en clients. Il engage la Métropole Rhin Rhône sur le chemin de la réussite. Sur la vieille ligne, il libère des sillons entre Belfort et Mulhouse pour le fret et les TER. Le prix du «grand shunt» est estimé à 600 millions d'euros.

---

### Gutenberg et Erasme

---

❑ Enfin, le carrefour mulhousien pourrait devenir un nœud majeur avec la prolongation de la LGV Rhin-Rhône jusqu'à Fribourg. Dès à présent, tous les acteurs locaux soutiennent l'aménagement «léger» de la ligne existante pour que, en 2012, quatre rames TGV puissent aller passer la nuit à Fribourg au lieu de rester à Mulhouse. Et pour finir, il reste l'arlésienne de la desserte ferroviaire de l'EuroAirport, où les 4,35 millions de passagers de 2007 n'ont pu compter que sur un accès routier.

Lorsque les villes du Rhin supérieur s'organisent entre elles, cela peut engendrer l'apparition de personnages comme Gutenberg ou Erasme. Le premier avait conçu l'imprimerie à Strasbourg et à Mayence - une sorte de Bill Gates de la Renaissance. Le second avait cherché à pacifier l'Europe depuis Bâle et Fribourg avant qu'elle ne sombre dans les guerres de religion - aujourd'hui, il serait prix Nobel de la Paix. Avec la grande vitesse ferroviaire, l'invitation à surmonter les obstacles frontaliers frappe à la porte et l'interconnexion d'un archipel Grand-Est - Rhin supérieur semble à nouveau à portée de main.

R.W.