

12. LA LONGUE MARCHÉ DU TGV

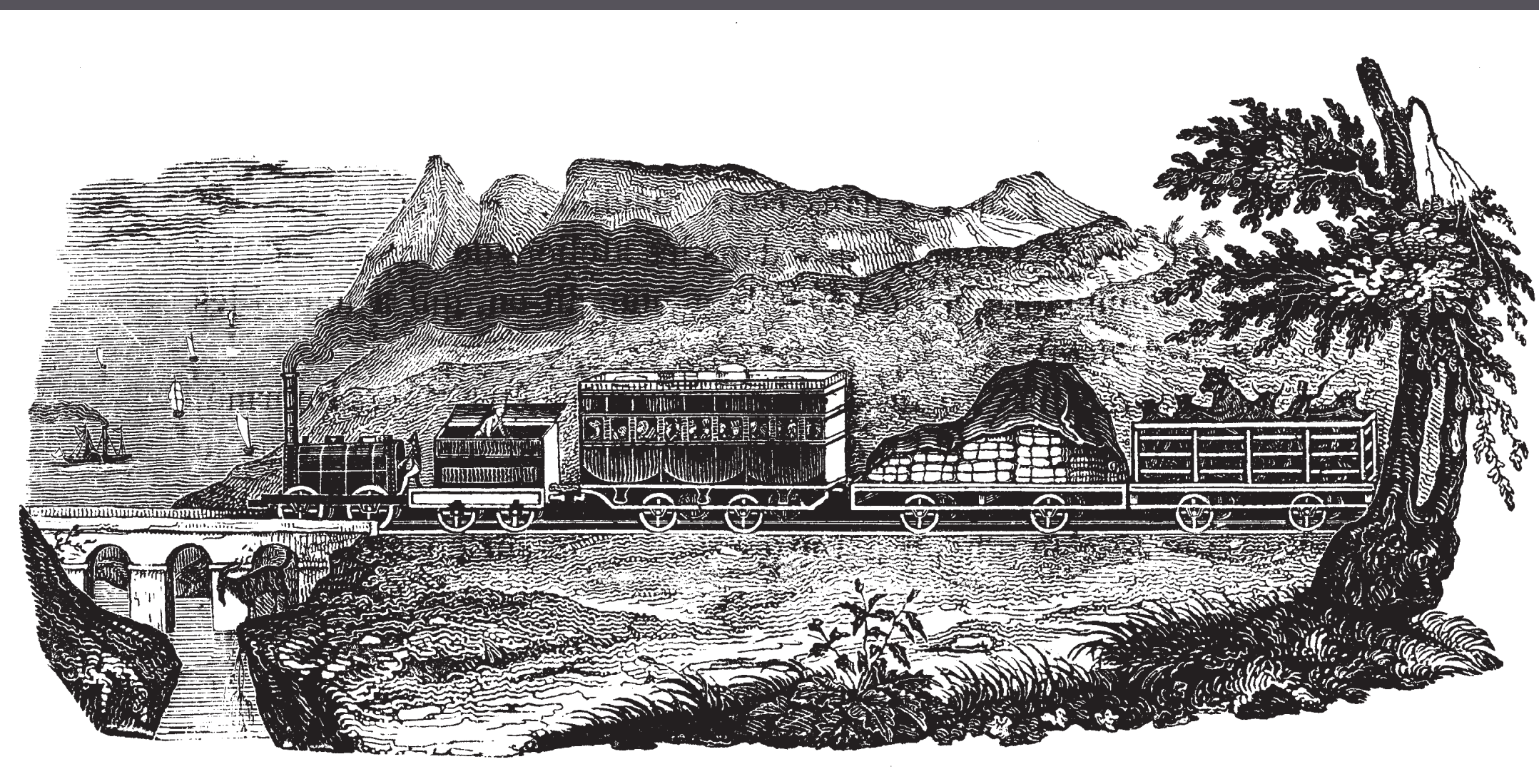
Une liaison rapide «Rhin-Rhône», entre Mulhouse et Dijon, c’est une idée fixe des Mulhousiens depuis... 1831. L’inauguration du TGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011, 180 ans plus tard, démontre que la persévérance paie!

Pour les industriels des années 1830, la ligne Dijon-Mulhouse est une évidence permettant à l’Alsace d’être reliée à la fois, à Paris, à la Manche (et au commerce transatlantique) et à la Méditerranée. Elle devrait donc être préférée au Paris-Strasbourg! La grande loi de 1842, créant le réseau ferroviaire français en étoile, programme à la fois le Paris-Strasbourg et la liaison Rhin-Méditerranée. Mais cette dernière, construite par petits bouts, rend de médiocres services...jusqu’en 2011.

Comme un rêve des mers chaudes....

«L’Alsace voudrait donner la main à la France (...). Elle réclame un chemin de fer qui la rattache à la grande ligne projetée de Paris à la Méditerranée par Dijon et Lyon. Ce chemin de fer de Mulhouse à Dijon, long de 210 km, permettrait aux hommes et aux choses de l’Alsace de s’épancher rapidement dans la vallée du Rhône, du côté de la Méditerranée, vers la mer et le soleil, et il ouvrirait aux Alsaciens le cœur du royaume. (...) Le rail-way de Mulhouse à Dijon, soudé à celui de M. Koechlin, compléterait une voie de fer entre Paris et Strasbourg, voie un peu tortueuse, mais dont en attendant il serait opportun de se contenter.»

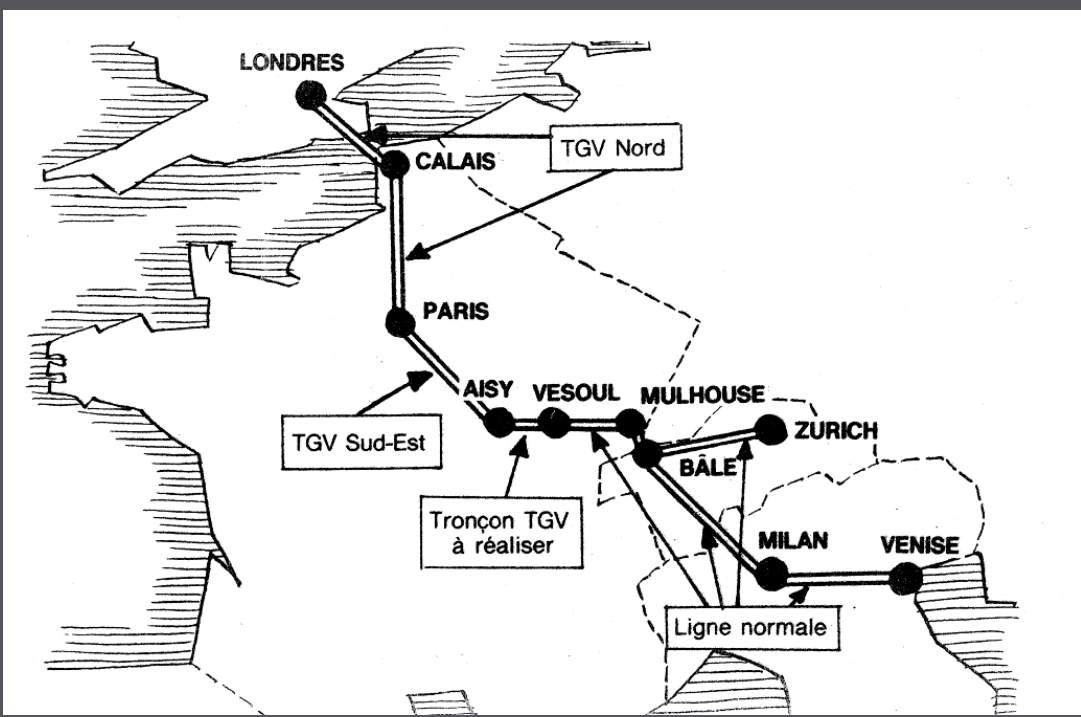
[Michel Chevalier, Lettres sur l’inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Paris, 1841, BUSIM]



Un train s’approchant d’une mer qui ne peut être que la Méditerranée: c’est la vision de L’Industriel alsacien au moment de l’inauguration du Mulhouse-Thann, 4 septembre 1839. [BUSIM]

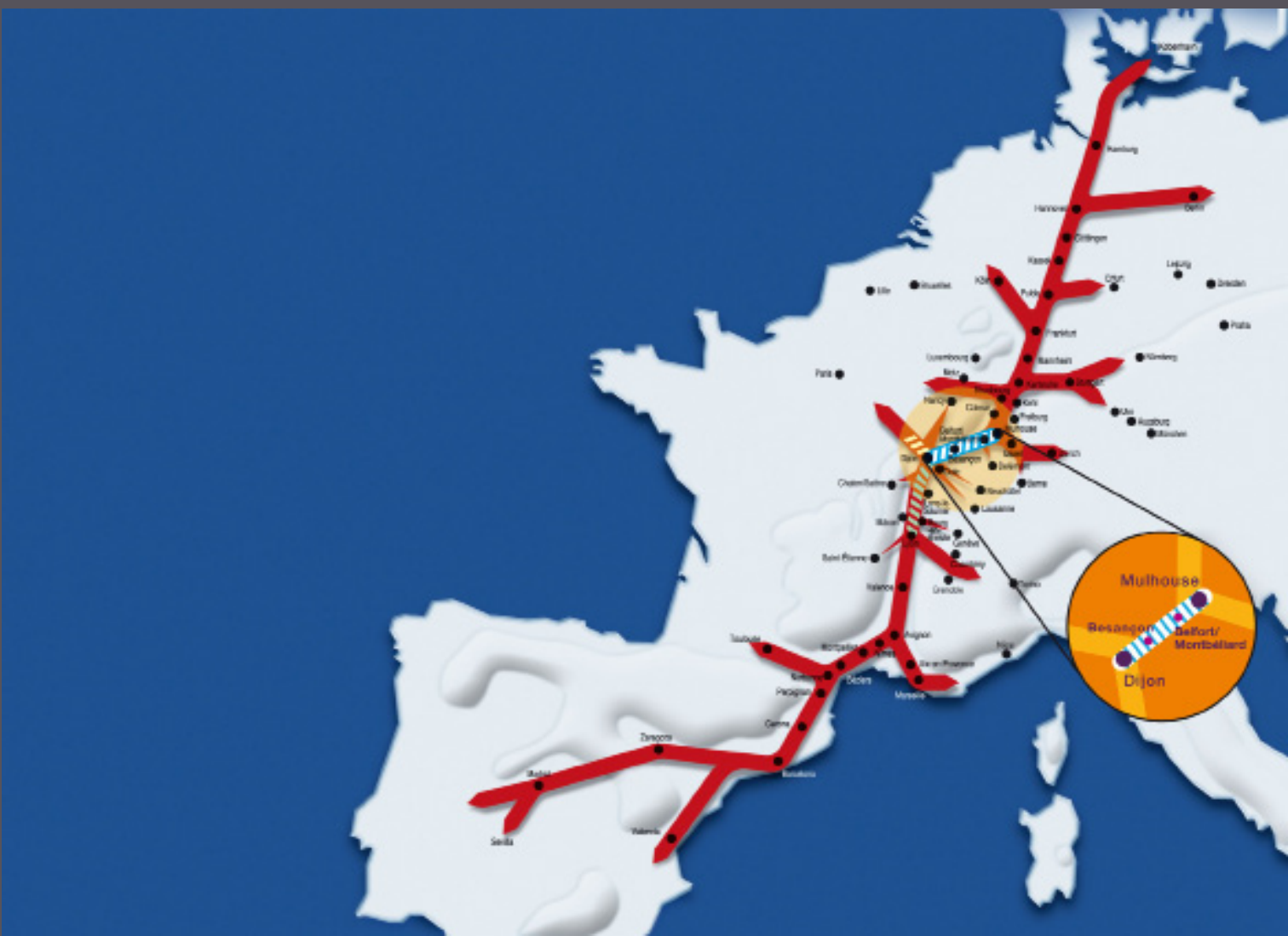


Joseph Klifa, Jean-Pierre Chevènement et Jean-Marie Bockel présentent leur projet de TGV à Belfort le 22 juin 1985. [Journal L’Alsace – Le Pays]



Dans sa première version, le «projet KBC» est un maillon d’une ligne Londres-Venise. [L’Alsace, 30 novembre 1985]

En juin 1985, Joseph Klifa, Jean-Marie Bockel et Jean-Pierre Chevènement présentent un projet de TGV (dit «KBC») beaucoup plus économique que le TGV Est, défendu par Adrien Zeller: 4 milliards de francs pour se raccorder au TGV Sud-Est contre 15 milliards pour la nouvelle ligne Paris-Strasbourg. Pour Jean-Marie Bockel, c’est «un petit financement pour de grandes ambitions».



Dans sa deuxième version, le TGV Rhin-Rhône est un maillon d’une ligne Hambourg-Séville. Mulhouse est toujours au centre... [Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée]

Le concept «Rhin-Rhône» émerge en 1989, rendant le projet compatible avec le TGV Est. Comme en 1842, le schéma directeur des lignes à grande vitesse, adopté en 1991, retient le TGV Est et le TGV Rhin-Rhône.

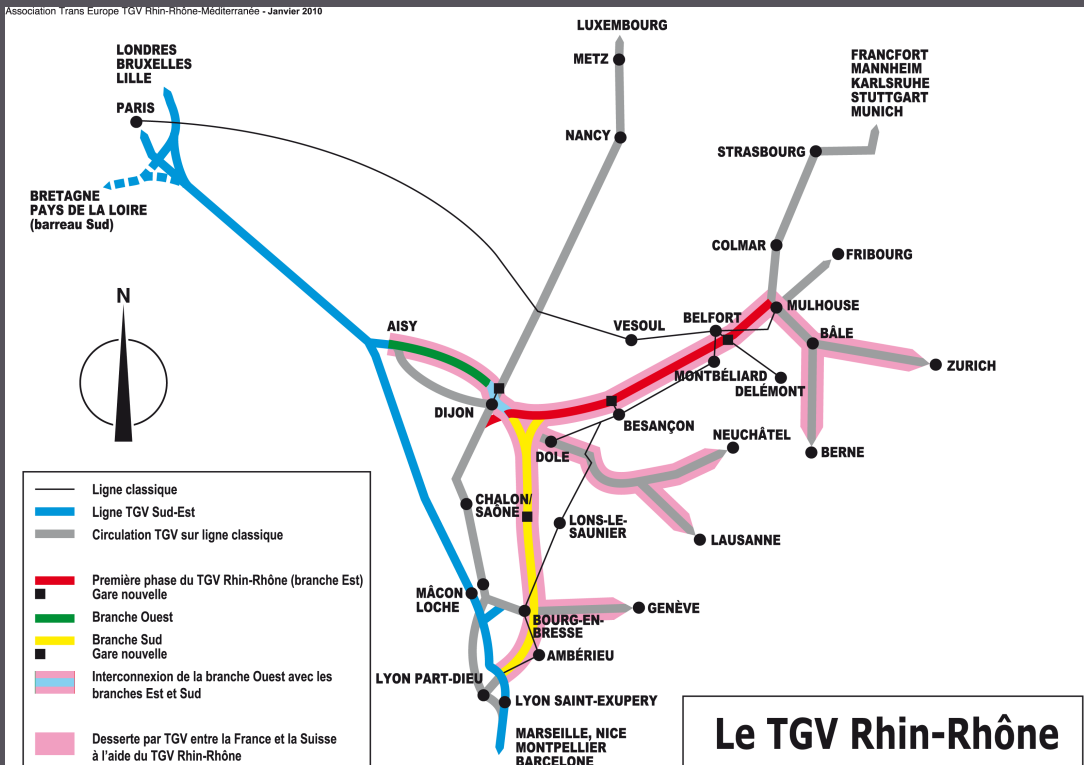
Les deux projets font du sur-place dans les années 1990... Il faut attendre le début des travaux du TGV Est en 2002 pour débloquer le dossier Rhin-Rhône. En accueillant le TGV Est en juin 2007 et le TGV Rhin-Rhône le 11 décembre 2011, Mulhouse a le privilège rare d’être reliée à deux LGV et de redevenir un important carrefour ferroviaire.



Le TGV Est arrive à Mulhouse [Photo Patrick Perrot]



Le TGV duplex avant son entrée en service sur la LGV Rhin-Rhône. [© Alstom Transport SA]



Les trois branches du TGV Rhin-Rhône [Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée]

Le combat pour le TGV Rhin-Rhône ne se termine pas en décembre 2011: il faut achever la branche Est et entreprendre la branche Sud vers le Rhône... et la Méditerranée. Ainsi s’accomplira vraiment le projet de «Mulhouse, gare centrale».