



Belfort,
le 21 FEV. 2022

Madame Adina VĂLEAN
Commissaire aux Transports
Direction générale de la mobilité et des transports
Commission européenne
1049 Bruxelles/Brussel
Belgique

cc. Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre délégué chargé des Transports
Madame Karima DELLI, Présidente de la Commission TRAN du Parlement européen
Monsieur Péter BALÁZS, Coordinateur du corridor Mer du Nord Méditerranée
Monsieur Herald RUJTERS, Directeur Investment, Innovative and Sustainable Transport, DG MOVE

Obj : La LGV Rhin-Rhône dans la proposition de révision de la réglementation du RTE-T

Madame la Commissaire,

La Commission européenne a adopté, le 14 décembre 2021, une proposition pour réviser la réglementation du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui fait désormais l'objet d'échanges avec le Conseil et le Parlement européens. Dans ce cadre, je me permets de vous contacter pour attirer votre attention sur certaines modifications proposées dans la définition du réseau central et du réseau global du RTE-T qui seront préjudiciables au projet de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône.

Notre Association, qui regroupe les territoires concernés par cette ligne nouvelle européenne, se bat aujourd'hui pour l'achèvement de sa branche Est par la réalisation de la deuxième phase du projet entre Belfort et Mulhouse. Je constate avec satisfaction que la Commission partage le même objectif car le chantier de ce maillon manquant est bien inclus dans les projets du réseau central à réaliser avant 2030.


En revanche, je dois avouer ma consternation d'apprendre que les deux autres branches de la LGV Rhin-Rhône, qui faisaient auparavant partie intégrale du réseau central du RTE-T, ne bénéficient plus du même niveau de soutien. La branche Ouest est désormais classée « en prévision », sans indication d'une échéance de réalisation, et la branche Sud a complètement disparu de la carte. Or ces deux branches sont essentielles au fonctionnement de la LGV Rhin-Rhône dans le réseau transeuropéen de transport à plus long terme même si, à ce stade, l'Etat français n'envisage pas leur réalisation avant 2050. En effet, la branche Ouest assure la liaison de la branche Est avec la LGV Sud-Est vers Paris et la branche Sud prolonge le corridor européen nord-sud à grande vitesse vers Lyon et la Méditerranée.

Afin de donner toute la lisibilité nécessaire au positionnement et au fonctionnement de la LGV Rhin-Rhône dans le réseau transeuropéen de transport il est impératif, au minima, de réintégrer la branche Sud dans la carte du réseau proposée par la Commission, en lui accordant le même statut prévisionnel que celui de la branche Ouest. Sans cela, la carte du réseau fera apparaître une discontinuité de la liaison européenne nord-sud à grande vitesse (circulable à plus de 200 km/h), qui ne correspond pas aux objectifs de planification du réseau à long terme.

La réintégration de la branche Sud sous cette forme n'engagera ni la Commission, ni l'Etat français, en ce qui concerne son horizon de réalisation, mais apportera des éléments de compréhension importants en ce qui concerne l'articulation du réseau à grande vitesse à l'échelle européenne. Je vous sou mets ainsi cette proposition, en espérant qu'elle recueillera un avis favorable des instances européennes.

En restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire permettant de donner suite à cette sollicitation, je vous prie de croire, Madame la Commissaire, à l'assurance de ma considération distinguée.

La Présidente



Marie-Guite DUFAY

Présidente de la Région Bourgogne-Franche-Comté



Belfort, 21 FEV. 2022

Adina VĂLEAN
Commissioner for Transport
Directorat-General for Mobility and
Transport
European Commission
1049 Bruxelles/Brussel
Belgium

cc. Jean-Baptiste DJEBBARI, Minister Delegate for Transport
Madame Karima DELLI, Président of the TRAN Committee of the European Parliament
Monsieur Péter BALÁZS, European Coordinator for the North Sea Mediterranean Corridor
Monsieur Herald RUJTERS, Director Investment, Innovative and Sustainable Transport

Obj : The Rhine-Rhône HSL in the proposed revision of the TEN-T regulation

Dear Commissioner,

On December 14 2021 the European Commission adopted a proposal for the revision of the Trans-European transport network (TEN-T) regulation which is now under discussion with the European Council and Parliament. In light of this proposal I am respectfully writing to you to draw your attention to certain changes in the definition of the core and comprehensive networks of the TEN-T which will be prejudicial to the Rhine-Rhône High Speed Line (HSL) project.

Our Association, which covers the regions concerned by this new European high-speed line, is currently campaigning for the completion of its Eastern branch through the construction of the second phase between Belfort and Mulhouse. I am satisfied to see the Commission shares the same objective as the works for this missing link are included in the core network projects to be completed before 2030.

I was however concerned to learn that the two other branches of the Rhine-Rhône HSL which until now were also an integral part of the TEN-T core network, no longer enjoy the same level of support. The Western branch is henceforth classified as "projected", without an indicative completion date, while the Southern branch has completely disappeared from the map. Yet both these branches are essential to the long-term functioning of the Rhine-Rhône HSL in the Trans-European transport network, even if at this stage the French government does not envisage their construction before 2050. The Western branch ensures the connection between the Eastern branch and the South-Eastern HSL towards Paris while the Southern branch extends the European north-south high-speed corridor towards Lyon and the Mediterranean.

In order to give the necessary clarity to the position and functional role of the Rhine-Rhone HSL in the Trans-European transport network, the Southern branch needs to be reinstated in the Commission's network map with the same "projected" status as that given to the Western branch. If this is not done, the network map will show a break in the north-south high-speed network (line speeds greater than 200 km/h), which does not correspond to the long-term planning objectives for the network.

The reinstatement of the Southern branch in this way will not bind either the Commission or the French government to a construction date, but will provide information that is essential to understanding the articulation of the high-speed network at the European level. I therefore submit to you this proposal, in the hope it will receive a favorable response from the European authorities, and remain available to provide any further information you may require to that end.

Yours sincerely

Marie-Guite DUFAY
President
President of the Bourgogne-Franche-Comté Region

