



STRASBOURG Mise en service de la seconde phase de la LGV Est

L'Europe à grande vitesse

Un programme d'animations et un « geste symbolique » réunissant les représentants de la SNCF, de l'État et les collectivités territoriales ont marqué hier à Strasbourg le lancement commercial de la seconde phase du TGV Est rebaptisé l'Européenne.

Sans doute continuera-t-on encore longtemps à l'appeler TGV Est mais avec l'achèvement de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Strasbourg (406 km contre 300 depuis 2007) et la mise en service du second tronçon Baudrecourt-Vendenheim hier matin, la SNCF a choisi de le rebaptiser « TGV L'Européenne ». « Le gain de temps qui en découle, au minimum 30 minutes, place certes Strasbourg à moins de 2 heures de Paris mais il rapproche aussi Strasbourg de Luxembourg-Ville et Bruxelles, avec lesquelles des liaisons directes sont créées, tout en améliorant la desserte vers le sud-ouest de l'Allemagne », souligne Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF.

Partenariat commercial entre la SNCF et les chemins de fer luxembourgeois

En compagnie de Guillaume Pepy, président de la SNCF, qui a débarqué à Strasbourg à 8 h 25 à bord du premier TGV en provenance de Paris-Est, elle a accueilli hier matin en gare les représentants des collectivités territoriales ayant contribué au financement de la seconde phase. Après la signature d'une nouvelle convention de partenariat commercial entre la SNCF et la société nationale des chemins de fer luxembourgeois, l'ensemble des invités a



Le dévoilement de la nouvelle carte des destinations, hier, sur la place de la Gare. PHOTO DNA - MARC ROLLMANN

rejoint la place de la gare pour y effectuer un geste symbolique, à savoir le dévoilement de la nouvelle carte des destinations reliées par le TGV L'Européenne.

Réaliser les chaînons manquants vers Budapest

Ce geste inaugural a été réalisé sur la place de la gare, au cœur du village de chapiteaux où des animations et des dépliants mettaient hier en valeur les atouts touristiques de

ces dernières. « Nous restons tous marqués par l'accident de la rame d'essai à Eckwersheim. Par respect pour les victimes et leurs familles, nous n'avons pas voulu faire d'inauguration en grande pompe. Tout en ayant une pensée pour les professionnels qui ont laissé leur vie, nous marquons tout de même l'événement qui va contribuer une nouvelle fois à changer la vie des voyageurs et renforcer le rôle de Strasbourg », a expliqué Philippe Richert, prési-

dent de la région Grand Est. « Cette nouvelle phase contribue à la construction d'une Europe encore plus concrète », a estimé pour sa part le préfet Stéphane Fratacci qui, au nom de l'État, a salué « l'opiniâtreté et la solidarité » des 17 régions, départements et agglomérations desservis par la LGV dont la contribution financière globale atteint 680 millions (incluant 350 millions pour le Grand Est) sur un investissement total de 2 milliards d'euros.

« Il reste du travail à faire pour réaliser les chaînons manquants qui permettront une magistrale à grande vitesse de Paris à Budapest. L'association TGV Est européen va pour cela continuer à faire du lobbying en Allemagne », a pour sa part glissé Roland Ries, maire de Strasbourg.

Interrogé sur le projet de gare d'inter connection TER-TGV à Vandières (Meurthe-et-Moselle), Philippe Richert a répondu « qu'il avait une utilité réelle mais que le résultat négatif de la consultation publique de février 2015 en Lorraine ne le plaçait parmi les investissements prioritaires de la région Grand Est ». Le sujet principal en la matière, a-t-il indiqué, « reste l'électrification de 150 km de voie classique sur la ligne Belfort-Troyes-Paris dont nous négocions actuellement la reprise par la région avec l'État ». ■

X.T.

► **Grève des contrôleurs du TGV** : les contrôleurs TGV de l'établissement SNCF de Strasbourg ont déclenché hier un mouvement de grève pour protester contre la « dégradation » des conditions de travail. Le préavis, déposé par SUD Rail, court jusqu'au 3 septembre. « Avec la mise en place des roulements d'été, nous avons découvert une extension des TGV avec un seul contrôleur à bord. Travailler seul sur des trains de 400 à 510 places avec des problèmes de sécurité à gérer, ce n'est pas respecter notre métier, ni les hommes et les femmes qui le font », a expliqué Jean Veltz, délégué SUD Rail, venu interpellé le président de la SNCF avec quelques collègues grévistes hier sur le quai de la gare de Strasbourg.

TRADITION Hirsebreifahrt, du 13 au 17 juillet

Revoilà les Zurichoïses !

La semaine prochaine, comme tous les dix ans, des Zurichoïses emprunteront le Rhin et ses affluents pour rejoindre Strasbourg. Une ambassade alsacienne sera pour la première fois présente au moment du départ.

IL Y A DIX ANS, comme des milliers d'autres personnes, Jean Klinkert a simplement profité du spectacle. « J'avais été estomaqué par l'aspect original de cette initiative », sourit le responsable de l'agence de développement touristique haut-rhinois. Mais pour ce membre de l'association « Au fil du Rhin » (*), qui avait alors le statut d'« observateur bienveillant », l'odyssée de ces Helvètes

embarqués sur des bateaux à fond plat pour relier Zürich au site strasbourgeois de l'Ancienne Douane, profitant de la queue de la « crue des cerises », Kirschenrhein, pour accélérer le mouvement, ne relève pas que de la tradition. L'histoire commence à être connue, puisqu'on la répète de décennies en décennies.

Selon Heinrich Bullinger, de jeunes Zurichoïses se lancèrent le défi en 1456: rejoindre par voie fluviale les Strasbourgeois avec une marmite de bouillie de millet chaude, manière plutôt conviviale de rappeler qu'ils pouvaient rapidement prendre place aux côtés de leurs alliés.

Baden, Rheinfelden, les deux Brisach...

Aujourd'hui, ce moment, c'est aussi l'illustration « d'un dialogue pacifié et constructif. Le Rhin dans sa globalité, sa diversité, sa pluralité », se réjouit Jean Klinkert. « Il n'est plus une frontière, mais un lieu de rencontres et de projets culturels. Le Hirsebreifahrt raconte l'histoire du Rhin mais aussi ses métiers d'aujourd'hui. »

Les bateliers helvètes, majoritairement composés de membres du club nautique de la Limmat, quitteront



Départ depuis le lac de Zürich, passage par la Limmat et l'Aar, affluents du Rhin, qui permet ensuite de rejoindre l'Ill (ici, en 1996). La première « odyssée » entre Zürich et Strasbourg avait duré une vingtaine d'heures, notamment grâce à la quasi-absence d'obstacles et une vitesse de courant deux à quatre fois plus importante. ARCHIVES DNA

leurs eaux natales en fin de matinée, le 13 juillet, feront étape à Baden, Rheinfelden puis Brisach. Ils arriveront à Strasbourg trois jours plus tard, le 16 juillet, en fin d'après-midi. Le lendemain sera consacré à des joutes sportives.

« Et pour la première fois, cette année, une ambassade rhénane et alsacienne sera présente, au moment du départ, à Zürich », reprend joyeusement le responsable de l'agence de

développement touristique. « J'ai fait le premier pas en fin d'année dernière. Les Zurichoïses ont été ravis de notre démarche. Nous incitons vraiment le public à venir voir les arrivées. Nous militons pour que les Alsaciens se réapparent leur fleuve, une des plus grandes voies d'eau européennes. »

Et le voyage retour ? « Avec une logistique moderne », rit Jean Klinkert. « À l'époque, les bateliers utilisaient

les voies et les chemins de halage. Mais ils ont été transformés en pistes cyclables, dédiés à la mobilité douce. » ■

STÉPHANE FREUND

► Plus de détails sur le site www.hirsebreifahrt.ch (*). « Au fil du Rhin », association transfrontalière qui agit pour la valorisation de la bande rhénane en réunissant notamment un mécénat de compétences



La bouillie de millet servie dans la bonne humeur en 2006. ARCHIVES DNA