

► Dans ce cahier, les sorties et permanences du dimanche

Vite dit

Dans le mur

Jeudi à Dettwiller, un participant, faisant part de préoccupations environnementales concernant les remblais de 15 m prévus dans la vallée de la Zorn, a affirmé : « Si on continue de construire des remblais, on va droit dans le mur ! » C'est le cas de le dire...

Plus vert

Face aux arguments environnementaux, Emile Blessig a rappelé que « ce projet de TGV est un engagement et un défi majeurs pour notre société. Dans le contexte de mobilité actuel, les réseaux à grande vitesse sont une forme de déplacement plus écologique que ce qui existait déjà. »

La route

En cas de remblais dans la vallée, un participant demande « où ira la faune ? On croise déjà des chevreuils sur la route de Saverne ! » C'est pourtant simple : ils n'auront qu'à suivre la route.

Brouillés

Plusieurs participants s'inquiètent des bans de brouillard, déjà présents en abondance dans la vallée. « Avec les remblais qui font barrière au vent, comment vont-ils se disperser ? » Argument de plus pour se brouiller avec RFF ?

L'exemple

« En zone inondable, le petit citoyen n'a pas le droit de remblayer, alors de quel droit l'Etat le ferait-il ? L'Etat doit montrer l'exemple. » Un conseil qui peut malheureusement s'appliquer à tant d'autres domaines...

Virus

Au problème posé par le député Emile Blessig, demandant « qui peut payer le surcoût pour un viaduc intégral, sachant que l'Etat paie déjà pour le TGV », un participant a trouvé la solution : « On peut revendre les vaccins H1N1 ! » Heureusement, le virus de l'humour est toujours contagieux.

Droit au but

Le maire de Dettwiller, Gabriel Osswald : « Je n'ai rien contre les gens qui jouent au foot. Mais un terrain de foot synthétique vaut 1 million€, pour une durée de vie de 20 ans. Si je fais le rapport avec la durée de vie d'investissement pour un viaduc, on voit vite ce qui vaut le coup. » Petit tacle dirigé vers le député-maire de Saverne, qui vient d'obtenir son terrain de foot synthétique financé en partie par le conseil général ?

L'eau du Rhin

Outre Dettwiller, qui est « la commune la plus vulnérable du bassin aux risques de crue », selon le maire de Hattmatt Jean-Charles Ernst, d'autres communes redoutent les risques accrus d'inondation en cas d'installation de remblais par RFF. En effet, rappelle le maire de Wilwisheim Pierre Fuchs, « lorsque le Rhin inonde sa vallée, l'eau de la Zorn s'écoule beaucoup plus lentement ».

Vallée de la Zorn / Le tronçon contesté de la LGV Est

Seront-ils, oui ou non, les « Gaulois de la ligne » ?

Doit-on hausser le ton ou poursuivre les négociations ? C'est ce que se demandaient jeudi soir les membres du collectif de six communes (*) concernées par le franchissement de la vallée de la Zorn, dans le cadre de la mise en service du TGV Est. La quarantaine d'élus présents, salle du Hohgraben à Dettwiller, ont décidé de laisser une dernière chance à la négociation.

■ « Je vous rappelle que nous ne sommes pas entre nous : il y a la presse ! » Le député-maire de Saverne Emile Blessig réagit à la remarque d'un participant qui s'enquiert des « moyens de pression qu'on a, si la négociation ne fonctionne pas ». Partisan du dialogue, le député ne souhaite visiblement pas faire monter la saucisse : « Je ne crois pas à la confrontation ni à la menace ». Et d'avertir : « Ce serait facile de dire : ils sont les Gaulois de la ligne. Je n'aimerais pas que l'on soit caricaturé en ce sens. » Murmures d'approbation des élus.

Il reste 13 millions d'€ à trouver

Ne pas faire monter la saucisse, d'accord. Mais en attendant, c'est la moutarde qui monte au nez des élus de la vallée de la Zorn, dont certains s'impatientent face à la lenteur des négociations avec RFF. C'est que le dossier de financement de la LGV Est est bouclé depuis septembre. Et qu'il ne tient pas compte des doléances du collectif, qui demande un viaduc intégral pour le franchissement de la vallée de la Zorn (lire l'encadré).

Le temps filant à grande vitesse, le maire de Wilwisheim Pierre Fuchs, porte-parole du collectif, a rassemblé jeudi soir les élus concernés. Objectif : arrêter une position commune en prévision d'une réunion cruciale qui aura lieu au conseil général vendredi prochain, et à laquelle participeront le collectif local, le conseil général, le conseil régional, RFF, la préfecture et le député. Soit tous les acteurs concernés par le dossier de la LGV Est.

Cette réunion fait suite au vote unanime d'une motion par le conseil général, en dé-



En novembre, les représentants de réseau ferré de France sont venus présenter aux élus le site du futur tunnel de Saverne, en prévision du démarrage prochain des travaux de la LGV Est. A cette occasion, RFF avait confirmé qu'il ne mettrait pas plus de 3 millions€ supplémentaires pour le franchissement de la vallée de la Zorn. (Photo archives DNA)

cembre dernier (DNA du 12 décembre), à l'initiative du conseiller général de Saverne Thierry Carbiener. Motion qui invite RFF à la reprise des discussions portant sur le viaduc intégral, mais qu'Emile Blessig trouve « assez prudente. Le conseil général ne prend pas d'engagement, il invite RFF à prendre en compte les problématiques qui se présentent dans la vallée de la Zorn. » Selon la conseillère générale de Hochfelden Marie-Paule Lehmann, cette motion demande néanmoins clairement de « re-préciser les raisons qui ont conduit à exclure le viaduc unique ».

Raisons qui semblent essentiellement financières, comme le résume le député : « On est à 27M€ d'investissement pour ce viaduc. Un viaduc intégral ferait passer les coûts à 43M€. Où trouver la différence ? » Bonne question, de toute évidence. Sur cette

différence de 16M€, RFF a récemment décidé de prendre en charge 3M€ pour améliorer le projet, mais a « laissé entendre qu'il ne pouvait aller plus loin », précise Pierre Fuchs. Reste donc 13M€ à trouver. « C'est une somme importante, par les temps qui courent », admet le porte-parole. Soulignant toutefois que « cet ouvrage n'est pas fait pour cinq ou dix ans, mais au moins pour deux siècles ! Il faut tenir compte de sa durée de vie. »

Et puis, rappelle le maire de Hattmatt Jean-Charles Ernst, « cela représente moins d'1% du budget total » de la LGV Est, estimé à environ deux milliards d'€. Pour combler cette dépense, le collectif compte demander un effort supplémentaire à l'Europe, à la Région et au Département. Quant au maire de Dettwiller Gabriel Osswald, qui accueillait jeudi les

élus dans sa commune, il met en doute le chiffre de 13M€, se demandant : « Est-ce un calcul précis ou une estimation ? »

« Les prochaines semaines seront déterminantes »

Réponse de Thierry Carbiener : « Je suis convaincu que le coût passera sous les 10M€, puisque « dans la conjoncture économique actuelle, les prix ont baissé, il y aura de la latitude ». Rappelant que « via le conseil général, nous arrivons maintenant à réouvrir la porte des discussions pour que cette vallée soit respectée », il conclut : « Les prochaines semaines seront déterminantes ». C'est le cas de le dire, puisque le préfet devrait autoriser bientôt le début des travaux, prévu au printemps de cette année.

Malgré tout, Pierre Fuchs est résolu à poursuivre sur la

Pour mémoire

La polémique est désormais connue. Dans le cadre de la construction de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse (LGV) Est reliant Baudrecourt à Vendenheim, Réseau ferré de France (RFF) a prévu, pour le franchissement de la vallée de la Zorn, trois remblais de 15m de hauteur (pour la RD421, le canal de la Marne-au-Rhin et la Zorn). Ce à quoi un collectif rassemblant élus et habitants de six communes, dont le maire de Wilwisheim Pierre Fuchs est le porte-parole, s'oppose fermement. Arguant des risques d'inondation et des conséquences locales pour l'environnement (paysage, faune et flore). Ils demandent plutôt la construction d'un viaduc intégral (d'un seul tenant) pour leur vallée.

voie du dialogue : « Jusqu'à présent, nous avons voulu que nos démarches restent dans le cadre de discussions et négociations. C'est la meilleure formule. » Appuyé en cela par Emile Blessig : « Je ne souhaite pas qu'on prône des menaces qui n'auront que très peu de poids. Les rapports de force, aujourd'hui, ne me semblent pas suffisants pour entrer dans cette voie. »

Marie-Paule Lehmann s'inquiète pourtant, demandant « de quel temps disposons-nous ? » Car « le temps presse. J'ai peur qu'on nous fasse patienter et qu'ensuite il sera trop tard. » Certains élus, dans la salle, se demandent même s'il n'est pas déjà trop tard... Réponse ces prochains jours.

Emmanuel Viau

(*) Wilwisheim, Dettwiller, Lupstein, Littenheim, Steinbourg, Hattmatt

Un dossier vieux de 16 ans

■ Devant la quarantaine d'élus du collectif pour un viaduc intégral dans la vallée de la Zorn (lire ci-dessus), Pierre Fuchs a évoqué la longue, très longue histoire de ce dossier. Formulant, en ce début d'année, le vœu « que notre souhait d'un viaduc avance ». Et il devra maintenant avancer à très grande vitesse...

Tout a commencé en 1994, lors de la première enquête publique concernant la construction de la LGV Est. « A l'époque, il n'y a pas eu d'opposition au tracé dans notre secteur », rappelle Pierre

Fuchs. « On n'a pas manifesté. Mais dès le début, on a demandé un viaduc intégral de la RD421 jusqu'au franchissement du canal de la Marne-au-Rhin. » Une demande formulée alors aussi par la LPO (Ligue de protection des oiseaux), et qui depuis a été « renouvelée auprès de RFF et des politiques ».

Une seconde enquête publique s'est tenue du 2 février au 6 mars 2009, se rapportant plus précisément au schéma hydraulique de la vallée de la Zorn. A cette occasion, « il y a eu la remise des

pétitions » en faveur du viaduc intégral et comptant mille signatures recueillies par la LPO de Wilwisheim et l'ADUR (Association de défense et d'urbanisme Dettwiller et Rosenwiller).

Par la suite, « le commissaire-enquêteur a remis un avis favorable, mais avec réserve pour tenir compte du problème hydraulique dans la vallée de la Zorn. Il a émis des recommandations concernant des mesures environnementales et hydrauliques. »

Ont suivi plusieurs rencontres avec les dirigeants de RFF et les services de l'Etat,

jusqu'à ce que la préfecture ait décidé « d'exclure le tronçon de 830m du franchissement de la vallée de la Zorn de l'arrêté interpréfectoral autorisant RFF à démarrer les travaux, pour laisser le temps d'examiner les différents problèmes et de continuer la discussion ». La fin de cette exclusion aurait été décidée récemment par la préfecture, selon le maire de Wilwisheim.

Les arguments du collectif pour un viaduc intégral portent sur l'environnement, puisque la traversée de la vallée de la Zorn a été classée

zone d'intérêt écologique faunistique et floristique (et compte trois espèces d'oiseaux protégés). Il est question aussi d'un paysage dénaturé par des remblais de 15m de haut. L'argument de la sécurité est aussi mis en avant, car « la RD421 jusqu'à la voie ferrée est classée zone inondable », dans « un secteur particulièrement vulnérable du point de vue des inondations », rappelle le maire de Hattmatt Jean-Charles Ernst.

Contactée vendredi, la direction de RFF n'a pas, à ce jour, souhaité s'exprimer sur ce sujet. E.V.