

Les élus locaux s'inquiètent du report de plusieurs projets de lignes ferroviaires

Une commission doit proposer, jeudi 27 juin, 7 chantiers prioritaires pour 9 milliards d'euros



C'est un des héritages du précédent gouvernement : le schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Un empilage de programmes d'infrastructures ferroviaires, routières et fluviales, issues du Grenelle de l'environnement. Au total, 70 projets dont le financement est évalué à 245 milliards d'euros, 90 milliards étant à la charge de l'Etat. Un plan ambitieux, mais seulement esquissé et qui n'a jamais été financé.

C'est donc au gouvernement de François Hollande de s'atteler à l'impopulaire charge de faire le tri parmi les projets et d'en extraire ce qui est réalisable lors des deux prochaines décennies. Une commission (Mobilité 21), présidée par le député et maire (PS) de Caen Philippe Duron, doit rendre ses propositions jeudi 27 juin. Déjà, des élus locaux tempêtent.



Compte tenu des financements engagés pour les quatre lignes à grande vitesse (LGV) en construction (prolongement de la LGV à l'Est, lignes Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes et Nîmes-Montpellier), la commission estime que seuls sept projets ferroviaires, pour un coût de 9 milliards d'euros, pourront être lancés avant 2030.

Les projets retenus sont plutôt modestes. Tels le noeud ferroviaire de Paris-Gare de Lyon (880 millions d'euros), la traversée souterraine de la gare Saint-Charles à Marseille (2,5 milliards), la création d'un premier tronçon de ligne nouvelle (qui ne serait pas à grande vitesse) vers la Normandie (entre Paris et Mantes, 3 milliards à 3,5 milliards) ou une liaison entre l'aéroport de Roissy et la Picardie...

Aucune nouvelle LGV d'importance ne serait financée. Ni la ligne de Bordeaux vers Toulouse (7,1 milliards) ou vers l'Espagne (6,3 milliards), ni celle reliant Paris à Lyon via Orléans et Clermont, ni l'allongement de la LGV menant de la Franche-Comté vers l'Alsace (1,1 milliard), ni les liaisons vers l'Italie ou l'Espagne via Perpignan...

" Cela signifierait un coup d'arrêt général de la politique ferroviaire française ", s'alarme Jean-Marie Bockel, président (UDI) de la communauté d'agglomération de Mulhouse, qui craint un report de l'achèvement de la ligne Berlfort-Mulhouse. Même inquiétude au Pays basque : " Les conséquences économiques seront considérables si le prolongement de la LGV jusqu'à Bayonne n'est pas fait ", projette Colette Capdevielle, députée PS des Pyrénées-Atlantiques. Furieux d'un probable report du tronçon Montpellier-Perpignan, André Viola, président (PS) du conseil général de l'Aude, a refusé de recevoir, dimanche 23 juin, la ministre déléguée aux personnes handicapées, Marie-Arlette Carlotti.

" Erreur stratégique "

Toutefois, s'il s'avère possible d'augmenter les moyens de l'agence de financement des infrastructures grâce à de nouvelles taxes, à des financements européens ou à un plan de relance (auquel le gouvernement réfléchit), le budget pourrait atteindre entre 20 milliards et 22

milliards. Des projets plus ambitieux pourraient alors voir le jour avant 2030, comme la ligne Bordeaux-Toulouse. " *Il faut trouver de nouvelles sources de financement* ", abonde le maire de Toulouse Pierre Cohen. La région Midi-Pyrénées et sa capitale menacent d'annuler leur participation au financement du tronçon en cours de réalisation entre Tours et Bordeaux en cas de report de la prolongation jusqu'à Toulouse. Dans tous les cas, le prolongement de la ligne jusqu'à Hendaye semble enterré.

D'autre part, la commission propose de financer par phases le développement d'une ligne nouvelle (et non à grande vitesse) entre Marseille et Nice. In petto, nombre d'élus marseillais se réjouissent de voir leur rivale hors du réseau LGV. " *Ce serait une erreur stratégique. Il s'agit du chaînon manquant entre l'Espagne et l'Italie, le nord et le sud de l'Europe. Le potentiel commercial de cette ligne est énorme* ", défend Eric Ciotti, président du conseil général des Alpes-Maritimes. Et l'élu niçois de menacer : dans l'hypothèse d'un report, " *le conseil général ne participera pas à l'aménagement de la gare Saint-Charles. Il n'y a aucune raison que le département paie pour une gare qui ne l'intéresse pas* ".

Les autres projets seraient repoussés à l'après 2030. " *Ce n'est pas un problème, relativise Serge Grouard, maire UMP d'Orléans et défenseur d'une ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Il s'agit d'un projet à 12 milliards. Que la réalisation soit pour 2025 ou 2030 n'a pas d'importance. Il n'y a pas de clivage politique pour des infrastructures qui concernent des villes de toutes couleurs. L'essentiel est que le gouvernement la valide.* "

" *Le gouvernement va trancher pour un financement intermédiaire, assure un expert. Et certains projets seront développés en plusieurs phases.* " Le ministère des transports souligne qu'il ne s'agit que de préconisations et que le gouvernement décidera au final. " *C'est le courage de cet exécutif d'avoir mis fin à une parole démagogique qui disait oui à tous sans en avoir les financements* ", positive Pierre Cohen.

Philippe Jacqué et Eric Nunès

© Le Monde

◀ **article précédent**

Des centaines de personnes rassemblées...

article suivant ▶

" Il faut une grande réforme...