

## Les projets de LGV au régime forcé

**L'abandon de projets de lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) annoncé par le gouvernement inquiète des élus, réjouit les opposants et pousse le gouvernement à faire des précisions. Réactions suite aux propos du ministre délégué au Budget, Jérôme Cahuzac, le 11 juillet sur France 2.**

La remise en cause par le gouvernement de futures lignes à grande vitesse, pour cause de rigueur budgétaire, inquiète certains élus régionaux mais conforte les anti-LGV qui avancent depuis longtemps des arguments économiques et environnementaux.

"Nous sommes conscients que les finances publiques sont contraintes, mais la quatrième ville de France ne peut pas être tenue à l'écart du réseau européen de la grande vitesse", a ainsi déclaré le maire socialiste de Toulouse, Pierre Cohen, réagissant aux propos tenus par le ministre délégué au Budget, Jérôme Cahuzac.

Ce dernier, aussi député du Lot-et-Garonne, a prévenu le 11 juillet 2011 au JT de France 2 le 11 juillet 2012 que **"le gouvernement n'aura pas d'autre choix que d'abandonner certains projets"**. "Il faudra élaguer", a-t-il averti, s'interrogeant sur l'intérêt de prolonger certaines lignes de TGV "pour un gain de temps marginal", alors qu'il serait peut-être plus urgent de consacrer cet argent à l'entretien des lignes ferroviaires secondaires.

### "Priorité aux RER et aux TER"

"Ce que le gouvernement a annoncé me paraît raisonnable, réaliste. Il faut prendre tout ces projets, les examiner du point de vue de l'environnement, de l'énergie, de leur utilité, de leur urgence et il y aura à ce moment-là des priorités définies", déclarait le 13 juillet le patron de la SNCF, Guillaume Pepy. "Ma conviction, c'est que la priorité de la SNCF ça doit être les trains de la vie quotidienne c'est à dire les RER en Ile-de-France, les TER en province et le réseau existant", a-t-il assuré.

Or, le Grenelle de l'environnement, qui vise à favoriser le rail sur la route, a prévu la construction de 14 LGV supplémentaires (2.000 km), d'ici à 2020. 2 500 km sont également à l'étude pour le plus long terme. Seules quatre nouvelles lignes sont aujourd'hui financées et assurées d'être réalisées : la phase 2 du TGV Est entre Metz et Strasbourg, Le Mans Rennes, Tours Bordeaux et le contournement Nîmes Montpellier.

### Inquiétude des élus

L'incertitude plane notamment sur les deux prolongements au-delà de Bordeaux (vers Toulouse et Hendaye), la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), Marseille-Nice (PACA) ou Lyon-Turin.

Pour le président PS de la Région Aquitaine, Alain Rousset, le prolongement vers l'Espagne "est non seulement une priorité mais c'est aussi une obligation internationale puisque l'Europe ne financera que s'il y a une jonction" avec l'Espagne. Il a également souligné jeudi que Toulouse était "l'un des poumons industriels de la France".

Concernant la liaison Lyon-Turin, "c'est un projet majeur avec des dimensions européennes et environnementales évidentes", a indiqué à l'AFP un porte-parole du ministère des Transports. Ce projet est lié "par des accords internationaux ainsi que par un traité. La parole de nos deux pays est engagée et il n'a jamais été question de revenir sur cette parole", affirme le ministère.

La France et l'Italie ont en effet signé en 2001 un accord décidant la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin. Cet accord est devenu traité en 2002 après sa ratification par les Parlements des deux pays. Un deuxième accord, signé en janvier 2012, fixe les conditions de conduite du projet de liaison ferroviaire ainsi que les conditions dans lesquelles cet ouvrage, au terme de sa réalisation, sera exploité.

"L'accord du 29 janvier 2012 ne constitue toutefois pas l'avenant prévu par le traité de Turin (de janvier 2001) pour l'engagement des travaux définitifs", précise le ministère. "Il faudra un autre autre accord, qui tiendra compte des financements disponibles, notamment au plan européen", ajoute-t-il.

La LGV Lyon-Turin, contestée en Italie, permettra de diviser par deux le trajet Lyon-Turin, qui se fera en deux heures, et mettra Paris à un peu plus de 4 heures de Milan contre 7 actuellement. Sa mise en service est prévue en 2023. La première phase du projet, au coût total de 24,7 milliards d'euros, prévoit un nouveau tunnel long de 57 kilomètres reliant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse en Italie.

## **"Mettre de l'ordre"**

Dans son récent rapport sur l'état des finances publiques, la Cour des comptes relève que le volet "Transports" dans le Schéma national des infrastructures de transports (Snit) "aurait un coût total estimé à 260 milliards d'euros", dont les deux tiers consacrés au ferroviaire.

La rue Cambon s'interroge notamment sur la création de nouvelles LGV "qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière ni la rentabilité socio-économique ni l'intérêt environnemental ne sont établis".

Le nouveau ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier, a affirmé vouloir "mettre de l'ordre dans le Snit". Ce sera la tâche d'une commission chargée de "hiérarchiser les projets, de définir un mode d'emploi ainsi que sa faisabilité financière", a-t-il annoncé (lire notre précédent article).

"Sans avoir les financements, il est aberrant de parler d'un projet de huit milliards entre Toulouse et Bordeaux pour seulement une élite qui se déplace de métropole en métropole", a déclaré à l'AFP le porte-parole de la coordination anti-LGV dans le Lot-et-Garonne, Charles d'Huyvetter.

"Mais différer pour longtemps certaines LGV impose que l'on prenne en compte les personnes qui se trouvent sur les tracés et dont les biens seront dévalorisés, parfois impossible à vendre", prévient le député socialiste de Gironde, Gilles Savary, spécialiste des questions de transports.

**Nathalie Arensonas Mobilicités (avec AFP)**