

Hiérarchisation des projets ferroviaires : La force de la raison

Après le temps de l'inventaire vient le temps de la hiérarchisation des projets. L'effervescence politique qui sait monopoliser la communication a pu instrumentaliser une stratégie de pression représentative d'organisations citoyennes qu'ils ont eux même fédérés à cet effet. Cette approche voudrait éluder les critères fondamentaux qui doivent présider à des choix d'aménagement du territoire. Ces critères conditionnant les choix sont en priorité à des critères économiques, l'indispensable nécessité d'obtenir une infrastructure structurante pour les territoires demandeurs. Or en ce qui concerne l'essentiel des projets LGV, l'argument majeur avancé est toujours le gain de temps pour rallier Paris. Cet argumentaire met en parfaite évidence le retard politique dans la réflexion des représentants régionaux qui n'ont pris en aucun moment la dimension Européenne. En effet, leur critère est encore la facilité d'atteindre Paris qui pour eux semble toujours le barycentre décisionnel de la France. Pourtant, aujourd'hui, le vrai périmètre d'influence dans l'organisation sociétale se trouve être l'Europe et plus largement les pôles économiques mais surtout financiers de la mondialisation. Ces deux critères hiérarchisant échappent totalement à la politique politicienne. Minimiser ces facteurs pour imposer une vision autre n'a pour effet que de rétablir un ordre historique. Toulouse trop éloigné de Paris ne peut rien en attendre, alors que Bordeaux comme Lyon ou encore Lille sont les satellites directs de Paris qui lui permettent d'obtenir une taille critique Européenne. Au sud, le clivage bidirectionnel ajoute à la confusion. Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon sous l'influence économique de Barcelone voient dans ce rapprochement une opportunité politique. En effet pour l'Espagne et ses courtisans frontaliers, cette composante économique avec la Catalogne Espagnole pourrait bien redéfinir les données politiques nationales. Lyon a déjà su jouer de cette ambiguïté au niveau Transalpin en s'appuyant sur Milan et ainsi obtenir de Paris une implication avec un soutien fort lors des négociations avec l'Europe sur des engagements Transalpins.



La saturation des lignes existantes pourrait justifier l'incompatibilité de circulation de trains de différentes catégories car leurs vitesses auraient été trop différentes. Sur Montauban – Toulouse, maillon le plus chargé de l'itinéraire Bordeaux – Toulouse cette saturation est une vue de l'esprit et ne justifie même pas une LGV parallèle.

Gagner une heure ou une once de bon sens

A ce stade du débat, les élus multiplient les prises de positions politiques pour l'obtention d'une infrastructure majeure sur leur territoire. L'influence de chacune de ces personnalités leur paraît déterminante pour obtenir la fameuse inscription en tête de liste de la hiérarchisation des futurs chantiers. Ce brouhaha est amplifié par le secteur des travaux publics et de l'industrie ferroviaire soucieux de faire partie de la dotation financière du projet défendu. Hélas les circonstances montrent que ces budgets sont parfaitement virtuels et que l'enjeu est de continuer à faire avancer les dossiers pour passer les échéances électorales à venir. Dès lors que la composition des financements n'est pas à produire. Pourtant, écarter les projets dont le financement n'est pas encore assuré serait un critère incontournable. Le deuxième critère réside dans la participation financière Européenne. Ce choix allégeant les finances nationales doit également être pris en compte. A ce niveau, l'Europe propose sa cohérence transnationale. L'Europe ne finance que des maillons permettant d'évoluer vers un réseau standard Européen. Ce critère permet déjà un tri modal. Les infrastructures routières sont déjà en place. Le fluvial rend éligible des infrastructures à grand gabarit ouvrant les bassins Saône – Rhône et celui de la Seine au fluvial à grand gabarit Européen. La hiérarchisation doit impérativement coïncider avec ces critères. La plus grosse part sera à l'évidence ferroviaire. Cette continuité normalisée ferroviaire impose la finalisation de la construction de l'Arc Méditerranéen ainsi qu'une ouverture vers l'Italie. La côte Atlantique qui entre également dans ces critères pourrait être éligible mais des alternatives peuvent exister. En particulier la modernisation de la ligne conventionnelle Bordeaux – Espagne.

Intermodalite.com © 4 Juin 2013

Dès lors, les priorités émergent. Le point incontournable est la maintenance et la remise à niveau de toutes les infrastructures déjà existantes. Tous les modes sont concernés par ce chapitre et les budgets ne sont souvent que du rattrapage de maintenance et non de l'investissement. Passé ce volet, **la première évidence est de terminer quel que soit le mode fluvial, routier ou ferroviaire, les chantiers ouverts.** Des chantiers routiers comme la déviation d'Ax les Thermes ou d'Ussat les Bains, parmi bien d'autres, sont en panne alors que d'importants investissements déjà réalisés risquent de se voir dégradés par ces travaux arrêtés depuis des années. **Les LGV dont la construction est engagée, doivent être conduites obligatoirement à leur terme, tout arrêt même programmé des travaux entraînerait des conséquences économiques et politiques graves pour le Pays.** Ce volet est le chapeau incontournable de la hiérarchisation des futurs projets. Les projets suivants sont dans les circonstances budgétaires actuelles, à l'évidence les projets où interviennent des financements communautaires. L'arc Méditerranéen et la Vallée du Rhône doivent être fluidisés. L'Espagne qui aidée par l'Europe a fait un effort d'équipement conséquent dans son réseau UIC doit voir facilité son rattachement ferroviaire à l'Europe. **Perpignan – Montpellier est une priorité incontournable. Pour les autres projets de LGV, il sera indispensable d'optimiser leur utilisation par des trains à vitesse moyenne et des trains de fret.** Cela impose une remise à plat des études pour adapter les profils de lignes avec des pentes inférieures à dix huit millimètres par mètre. Enfin une modernisation du réseau classique avec **établissement de contournements des zones urbaines pour les produits sensibles est une priorité.** Lyon, Toulouse et Bordeaux sont à l'évidence concernés.