

Les incohérences ferroviaires France - Europe

L'Europe vient de communiquer les choix retenus pour les grands corridors ferroviaires Européens. Ces corridors, s'ils développent les lignes de transport de voyageur performantes, sont également des corridors Fret.

Trois principalement concernent les liaisons en transit au travers de la France :

- Méditerranée : Est de la péninsule ibérique-Italie-Hongrie-Ukraine.
- Atlantique : ouest de la péninsule ibérique, Paris, port du Havre et Strasbourg.
- Mer du Nord-Méditerranée : Irlande-Glasgow au Nord du Royaume Uni-Pays-Bas-Belgique-Luxembourg-Marseille.

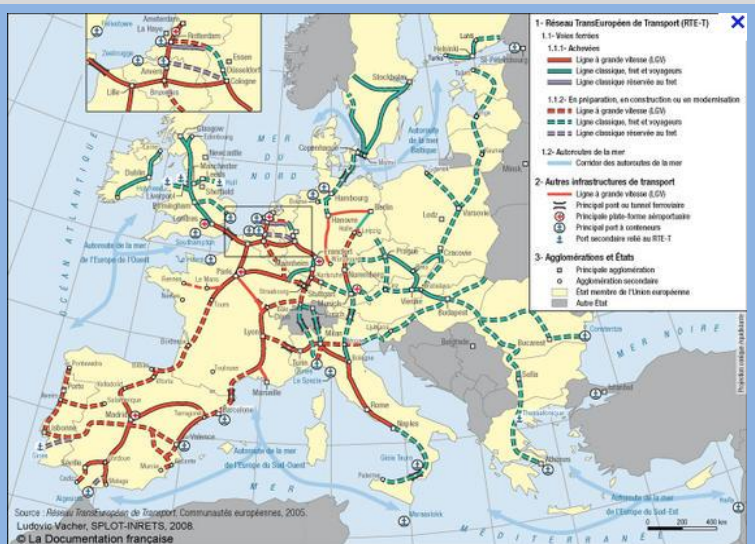
L'un des corridors contourne la France de la Mer du Nord à la Méditerranée en s'affranchissant des contraintes :

- Rhin-Alpes pour connecter les ports de Rotterdam (Pays-Bas) et Anvers (Belgique) au port de Gênes en Italie.

Ces corridors sont complétés par les cinq corridors suivants :

- Le Rhin-Danube pour relier Strasbourg et Francfort à la mer noire et à l'Ukraine.
- Scandinavie-Méditerranée pour relier la Finlande et la Suède à la Sicile.
- L'Orient-Méditerranée Est pour relier Rostock et Hambourg (Allemagne) à la Grèce.
- Le Baltique-Adriatique pour relier Gdansk et Szczecin (Pologne) à Trieste et Venise (Italie)
- Le Mer du nord-Baltique qui relie Tallin, Riga et Vilnius aux ports de Rotterdam et Anvers via la Pologne et l'Allemagne.

Les engagements de financement de l'Europe peuvent être mobilisés à hauteur de 40%. Curieusement, la hiérarchisation des projets Français n'a pas opté pour l'utilisation de ce levier financier car les maillons manquants entre la France et l'Espagne tant en ce qui concerne Montpellier - Perpignan que Bordeaux - Hendaye ont été reportés après 2030.



La planification déjà cartographiée en 2008, démontre la constance de l'Europe qui développe une politique cohérente sur du long terme, ce qui est nécessaire dans la gestion des infrastructures de transport. La pauvreté de l'irrigation Française n'a pas alerté les planificateurs car cette faiblesse reste inchangée sur la carte de 2013. Plus inquiétant, les efforts portent sur la Betuwe Line qui contourne la France par l'Est et sera un axe lourd favorisant les relations entre Gênes et la Mer du Nord.

Les principaux projets d'infrastructures qui seront réalisés d'ici à 2030



Curieusement la hiérarchisation Française des projets n'est pas superposable au programme Européen. Elle devra donc se passer de la participation de l'Europe.



L'autre curiosité Française réside dans les contradictions d'affection d'une future taxe poids lourds qui se veut destinée à financer le transfert de fret vers les modes alternatifs à la route et qui va se trouver mobilisée pour démontrer que la LGV Bordeaux - Toulouse pourra se faire sans partenariat public - privé. Cette clairvoyance politique montre que l'Etat à pris la mesure du peu de rentabilité de la ligne et anticipe un appel d'offre à partenariat infructueux. De plus les décisions faisant avancer le dossier administratif tendent par des effets d'annonce à rassurer les collectivités afin qu'elles tiennent leurs engagements sur le financement de Tours - Bordeaux.