

# Coup d'accélérateur pour les lignes à grande vitesse

Le montant du financement des 2 000 kilomètres de voies nouvelles est évalué à 70 milliards d'euros d'ici à 2020

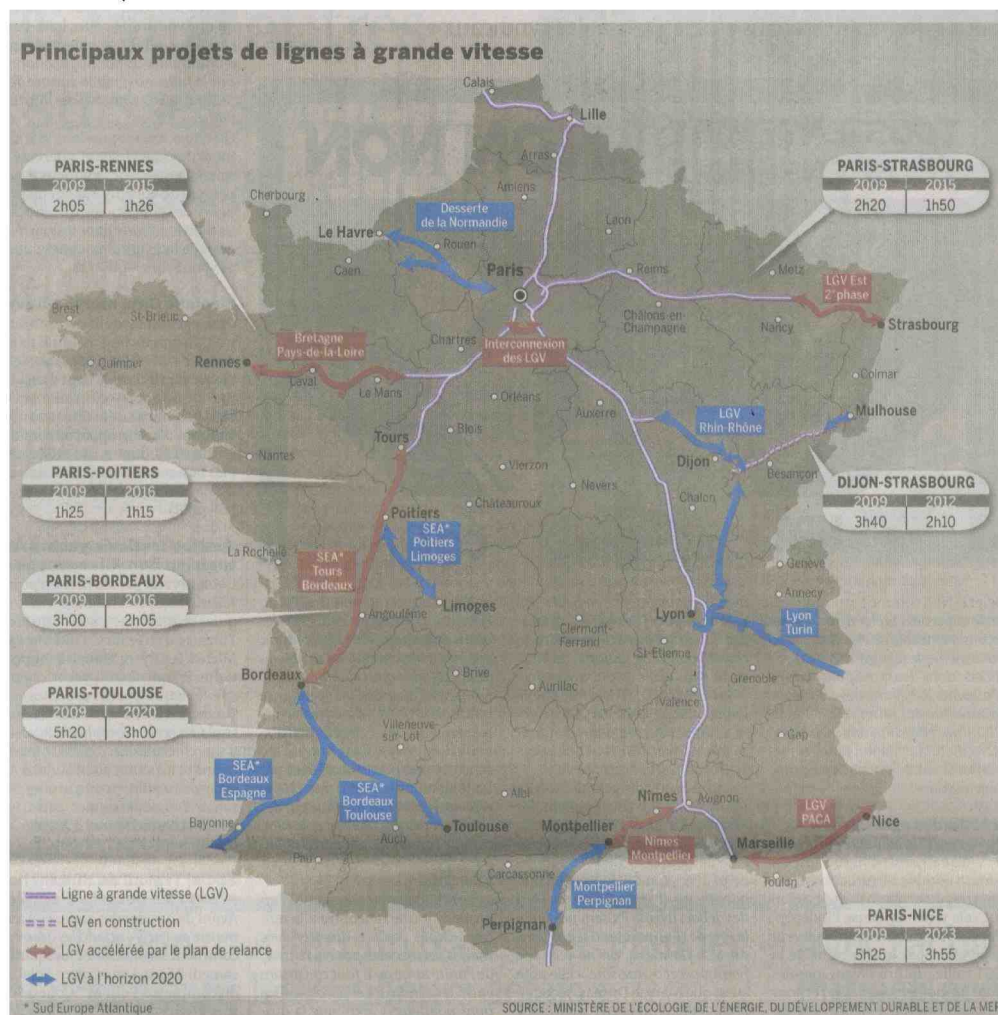
L'objectif est fixé: le réseau ferroviaire à grande vitesse devrait être doublé d'ici à 2020. Pour y parvenir, il faudra lancer 2 000 km de lignes nouvelles. A une échéance lointaine, ce sont 2 500 km qui devront être engagés. Après l'adoption, le 23 juillet, de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement, le gouvernement veut amplifier les projets d'investissements dans le ferroviaire. A la fin juillet, plusieurs décisions ont été prises pour donner le coup d'envoi ou accélérer les projets concernant la poursuite des liaisons vers la Bretagne, le Sud-Ouest, le TGV Est, l'Espagne, la Côte d'Azur ainsi que l'interconnexion en Ile-de-France. Un schéma national des nouvelles infrastructures de transport devrait être adopté d'ici à la fin de l'année.

Après celle du fret en 2003, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs, à partir de décembre, marque la fin du monopole de la SNCF et l'arrivée de compagnies publiques ou privées. Ce changement majeur impose de moderniser le réseau et de renforcer les liaisons vers les pays voisins, notamment l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne. Alors que les études de la ligne Lyon-Turin se poursuivent, deux extensions devaient être achevées d'ici à 2011: entre Perpignan et Figueras (Espagne) et la première branche de la ligne Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse.

Le financement de ces projets devrait être au total de 70 milliards d'euros, en grande partie assuré par Réseau ferré de France (RFF), gestionnaire du réseau. L'Etat, qui a prévu de consacrer 16 milliards d'euros à ce programme, a sollicité les régions et les collectivités locales pour un montant identique. Et par là même relancé la polémique sur la prise en charge des grands équipements (universités, transports, plan de relance...).

## La LGV Bretagne-Pays de Loire.

La prolongation de la ligne du TGV Atlantique est le projet le plus avancé. Pour un montant évalué à 3,4 milliards d'euros, la construction de 182 km de lignes nouvelles et 32 km de raccordements devrait permettre un gain de 37 minutes



entre Paris et Rennes, en 1 h 26. La liaison vers Nantes devrait aussi être réduite de 8 minutes, soit 1 h 52, mais c'est surtout l'ensemble des autres villes de Bretagne qui sera raccourci, notamment Brest et Quimper, à 3 heures de la capitale.

Pour la réalisation de cette infrastructure, RFF a lancé une procédure de partenariat public-privé (LPP) avec les groupes Bouygues, Eiffage et Vinci. Signé le 29 juillet, le protocole de financement associe RFF (40 %) ainsi que l'Etat et les collecti-

vités locales à parts égales: le conseil régional de Bretagne avec les 4 départements bretons, les villes de Rennes et de Saint-Malo, pour 896 millions d'euros, et celui des Pays de Loire (94 millions d'euros). Avec le lancement du chantier

prévu en 2010, la mise en service devrait intervenir à partir de 2014.

**La ligne Sud-Europe-Atlantique (SEA).** De Tours à Bordeaux, la prolongation de la liaison vers le sud-ouest est à la fois la plus longue et la plus controversée. Evalué à

## Polémique autour du financement entre l'Etat et les élus socialistes

SÉGOLÈNE ROYAL a fini par céder. Mais la présidente du conseil régional ne décolère pas contre le « chantage » exercé, assure-t-elle, par l'Etat qui lui demande une contribution de 110 millions d'euros pour boucler le financement de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, Tours-Bordeaux. Dans un échange assez vif avec François Fillon, elle dénonce, dans un courrier du 31 juillet, « une attitude politicienne consistant à conditionner les raccordements assurant les dessertes des villes de Poitou-Charentes [Poitiers et Châtelleraut] à l'apport des collectivités locales (...) ». *L'Etat qui gère mal a les caisses*

*vides et rançonne la région qui gère bien et n'a pas les caisses vides », ajoute-t-elle.*

Le montage financier des lignes à grande vitesse (LGV) repose sur une répartition à parts quasi égales, entre Réseau ferré de France (RFF), l'Etat et les collectivités locales, avec les régions comme chefs de file. Pour la ligne Tours-Bordeaux, M<sup>me</sup> Royal avait proposé une contribution sous la forme d'acquisitions foncières, la réalisation d'ouvrages d'art et de frais d'études. Cette solution a été rejetée par le gouvernement. Dans une lettre adressée le 27 juillet à M<sup>me</sup> Royal, M. Fillon n'excluait pas « en l'absence d'engagement ferme

[de la région] de reporter à une date ultérieure la réalisation de certains raccordements. »

A la veille de boucler l'opération, Alain Rousset, le président du conseil régional d'Aquitaine et président de l'Association des régions de France, a, lui aussi, posé ses conditions. Sollicité à hauteur de 600 millions d'euros – soit « 160 % du budget d'investissement et 28 mois de fiscalité locale », précise-t-il dans sa lettre du 27 juillet au premier ministre –, il veut obtenir l'assurance que les études de la ligne vers l'Espagne seront engagées dès 2011. « Je ne veux pas payer pour la ligne Tours-Bordeaux si je n'ai pas la garantie d'un

*engagement dès 2012 pour le Bordeaux-Toulouse », tempête Martin Malvy, président du conseil régional de Midi-Pyrénées, qui devrait apporter 423 millions d'euros. En fait, il n'a guère apprécié que l'Etat demande à la région de se substituer au département du Tarn qui a refusé sa participation.*

Cette polémique survient à quelques mois des régionales. Les présidents socialistes des conseils régionaux se sont engouffrés dans la brèche ouverte par l'Etat qui peine à financer ses grands projets du plan de relance, en faveur des universités et des LGV. Le débat est d'autant plus vif que le gouvernement s'appête à présenter un pro-

jet de réforme des collectivités territoriales mises en cause pour le niveau élevé de leur fiscalité.

En Bretagne et dans les Pays-de-Loire, en revanche, « le conseil régional a pris les devants et s'est d'emblée affiché comme chef de file pour obtenir un consensus et bâtir un protocole acceptable », affirme Gérard Lahellec, vice-président (PCF) délégué aux transports. Les discussions qui ont porté sur plus de 1 milliard d'euros ont duré près de deux ans avant la signature, le 29 juillet, d'un protocole qui associe, avec l'Etat et RFF, les deux régions, quatre départements et deux agglomérations. ■

M. De