

Rapport Duron : le courage de la sagesse



Entre l'ensemble des projets retenus par le SNIT 2011 et le rapport Duron remis ce jeudi 27 juin 2013, soufflent une fois encore le chaud et le froid. Nous avons pour le premier un recensement de 245 Mds € de projets d'infrastructures retenus par le SNIT et réalisables sur 25 ans ; alors que par la courageuse intervention de mobilité 21, le rapport Duron n'entrevoit comme **premières priorités** dans le scénario sécurisé et le plus réaliste, que 8 à 10 Mds € de projets engagés sur la période 2014-2030.

En premières priorités également, le scénario n°2 bien plus optimiste propose d'engager jusqu'à 28 à 30 Mds €. euros.

C'est donc dans cet intervalle de 20 Mds € que le gouvernement va devoir négocier la tranche de travaux à définir avec l'ensemble des élus territoriaux porteurs de projets. Il est même certain que quelques Régions vont aller jusqu'à marchander chèrement la prise en compte de leurs dossiers. Et c'est pour cela aussi que cette liste éventuellement annoncée courant juillet, n'aura jamais rien de définitif puisque ce scénario n°2 intègre l'éventualité tant espérée d'un retour à meilleure fortune.

Ce qu'il faut retenir du rapport Duron sur la mise en œuvre de l'ensemble de projets réalisables dans les années à venir.

Tout d'abord, les projets retenus en premières priorité dans le scénario 1 sont avant tout des cibles économiques liées aux échanges commerciaux extérieurs ou internationaux.

Le scénario 1 retient donc les projets d'amélioration des réseaux routiers ou ferroviaires profitant aux hinterlands des zones portuaires du Havre, de Fos-Marseille et de Nantes St Nazaire.

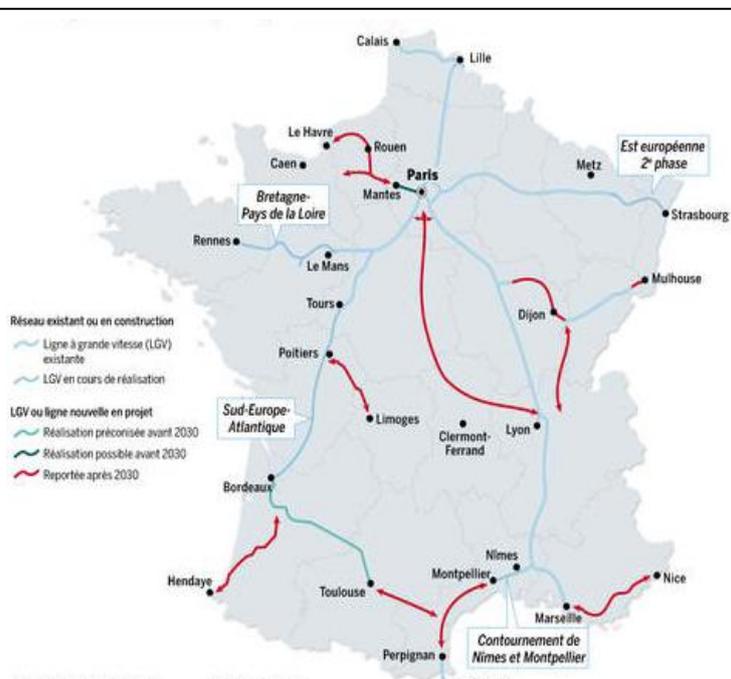
Ce scénario n°1 concerne également en ferroviaire les projets facilitant la circulation des produits à partir de ces mêmes ports avec leurs hinterlands et l'ensemble du territoire. Il s'attaque en priorité aux grands points noirs du réseau ferroviaire, que sont les nœuds centraux de Lyon, Marseille et Paris.

Une provision est également envisagée pour intervenir ponctuellement sur d'autres nœuds à enjeux du réseau ferroviaire tels que Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps ou encore Paris Gare du Nord.

Seule liaison voyageur retenue, le projet de LGV Roissy – Picardie. Il faut noter que le Hub international aéroportuaire, Roissy Charles De Gaulle qui traite des marchandises à forte valeur ajoutée est concerné.

Le scénario 2, toujours entre 2014 et 2030, concerne l'ensemble des projets d'infrastructure déposés en prévision d'une saturation future de l'existant. L'horizon de saturation restant encore non défini.

Dans ce cadre là est retenu en première priorité le projet de LGV Bordeaux – Toulouse, projet pour lequel un rapport concernant l'aménagement de la voie actuelle a déjà été réalisé proposant à moindre coût des performances suffisantes.



Commentaires :

Concernant l'ensemble des projets ferroviaires et plus particulièrement les projets de LGV :

C'est bien du couple incontournable « RFF/ SNCF » c'est-à-dire « infrastructure / exploitant » dont nous devons tenir compte.

Si ce couple en constante adaptation était arrivé à maturité et qu'une visibilité au travers de cette éternelle nébuleuse qu'est la SNCF apportait la garantie d'une réelle rentabilité sur l'exploitation de ce service TGV et l'amortissement de l'infrastructure correspondante, il n'y aurait aucune raison de différer les chantiers LGV après 2030. Le financement en serait facilité.

Tel n'est pas le cas et c'est bien là que se retrouve toute la prudence du rapport Duron, la conjoncture ne permet plus de soutenir indéfiniment la défaillance des structures ferroviaires qui grèvent des projets porteurs dans d'autres circonstances. La modernisation ferroviaire de l'existant tant pour le matériel, que l'infrastructure ainsi que l'amélioration des services doit rester une des priorités d'investissement. Une des vocations du ferroviaire est bien l'accompagnement des territoires même les plus isolés dans leur développement et non pas la création de friches ferroviaires. *Intermodalite.com © 28 juin 2013*