

Rapport sur les infrastructures : on se calme sur les grands projets, et vivent les transports du quotidien

1er février 2018 / Émilie Massemin (Reporterre)



Le rapport consacré aux infrastructures de transport à l'étude — parmi lesquelles plusieurs grands projets inutiles et imposés comme le contournement est de Rouen, les nouvelles lignes TGV dans le Sud-Ouest et l'autoroute A45 — a été publié jeudi 1 février. Reporterre le décrypte et vous le propose en téléchargement.

Soupirs de soulagement du côté des opposants à l'A45 entre Lyon et Saint-Etienne, grincements de dents chez ceux qui luttent contre le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ou le contournement est de

Rouen. Telles pourraient être les premières réactions à la lecture du rapport du **Conseil d'orientation des infrastructures (COI)**, dévoilé ce jeudi 1^{er} février à 10 h et très attendu des réfractaires aux grands projets inutiles et imposés – autoroutes sur des terres agricoles, ligne à grande vitesse écartelant forêts et zones humides, et autres chantiers titanesques destructeurs de biodiversité. « *Tout n'est pas possible, il faut choisir, définir des priorités parmi les projets nombreux espérés par les territoires* », a rappelé Philippe Duron, président du CIO, en introduction de cet épais document de 215 pages consacré à l'entretien et au développement des infrastructures de transport ces vingt prochaines années

- [Télécharger le rapport](#) :



- [Lien de téléchargement](#)

Le rapport se donne plusieurs lignes directrices : la modernisation des « *transports du quotidien* » très dégradés, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (une obligation de la loi de transition énergétique), le tout avec un budget contraint. Partant de là, il propose trois scénarios correspondant à trois niveaux de dépense, du plus bas au plus élevé, et qui conditionnent directement l'avenir des grands projets d'infrastructures :

- **Le scénario 1 prévoit d'affecter 48 milliards d'euros en vingt ans** à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), soit 2,4 milliards d'euros par an. Ce budget, en hausse de 25 % par rapport à la période 2012-2016, reste néanmoins insuffisant pour remettre en état les infrastructures existantes. Surtout, il exige de mettre en pause tous les grands projets pour encore cinq à dix ans, et repousse ainsi leur achèvement à 2050 environ.

- **Le scénario 2**, « *bâti pour permettre de satisfaire les priorités fixées par le président de la République* », **accorde 60 milliards d'euros en vingt ans** à l'AFITF – une hausse de 55 % par rapport à 2012-2016. Il permettrait « *d'améliorer les mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé* » et d'avancer dans les premières phases des grands projets. Plusieurs possibilités de nouvelles recettes sont étudiées pour rendre cette trajectoire possible : affectation d'une part plus importante de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE – la taxe appliquée à la pompe pour le gazole et l'essence sans plomb notamment) à l'AFITF, application plus stricte du principe de pollueur-payeur, notamment pour les poids lourds et les utilitaires, moindres subventions aux transports en commun, etc.

- **Le scénario 3, avec 80 milliards d'euros en vingt ans** à l'AFITF – soit un doublement du budget 2012-2016 – permettrait de réaliser tous les grands projets tout en tenant les objectifs de modernisation de l'existant. Mais « *la majorité du conseil s'interroge sur la possibilité d'atteindre un tel niveau de dépenses dans le cadre financier et budgétaire que connaissent actuellement l'Etat et les collectivités territoriales appelées à financer environ à parité ces projets* ».

Plusieurs projets — Lyon-Turin, GCO de Strasbourg, Canal Seine Nord — passés à la trappe

Partant de là, le rapport passe en revue les projets déjà à l'étude et qui ont vocation à être cofinancés par l'AFITF. Mais pas un mot sur le **grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg**, qui a obtenu une prolongation jusqu'à 2026 de sa déclaration d'utilité publique (DUP), **malgré l'avis défavorable du Conseil national de protection de la nature**. Ceux qui se battent contre des chantiers financés par des sociétés de projet publiques *ad hoc* – à savoir le **Grand Paris Express**, le **Charles de Gaulle Express** et le **canal Seine Nord** – resteront aussi sur leur faim.

Ce principe exclut également le **Lyon-Turin**. Le rapport indique seulement qu'il n'y a pas d'urgence à développer les nouvelles voies d'accès au tunnel, en particulier entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne. « *Il semble peu probable qu'avant dix ans, il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui seront au mieux à engager après 2038* », peut-on lire dans le document.

Mais ce rapport, entre autres chantiers, évoque le sort de plusieurs grands projets inutiles et imposés suivis de longue date par *Reporterre*.

- **Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) saucissonné et étalé**

Le GPSO consiste en la réalisation d'une nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse, et d'une autre entre Bordeaux et l'Espagne passant par Dax, pour un total de 417 kilomètres. Mauvaise nouvelle pour les opposants à ce vaste chantier **qui menace aussi bien la zone humide du bassin du Ciron, responsable du microclimat du Sauternes, que la forêt du parc naturel régional des Landes de Gascogne** : le rapport valide au moins la portion Bordeaux-Toulouse. *« Même si dans le cadre des discussions certains membres ont pu s'interroger sur la possibilité de mettre en œuvre d'autres solutions (...) qui permettraient d'apporter une réponse aussi satisfaisante et peut-être moins coûteuse pour la collectivité, le conseil dans son ensemble ne conteste pas l'intérêt d'une liaison à grande vitesse entre la ville capitale et la quatrième métropole nationale et en soutient la réalisation la plus rapide possible. Il exprime en revanche en la matière une position beaucoup plus nuancée pour la ligne nouvelle Bordeaux-Dax. »*

Pour autant, selon le conseil, le projet doit faire l'objet d'un phasage et étalé dans le temps. Première étape, s'attaquer aux travaux nécessaires en sortie nord de Toulouse et en sortie sud de Toulouse, dès cette année selon les scénarios 2 et 3, ou à partir de 2028 dans le scénario 1. Ensuite, engager le chantier pour la section Toulouse-Agen sur la période 2023-2027 (scénarios 2 et 3) ou 2033-2037 (scénario 1). S'atteler également à la réalisation de la section Bordeaux-Agen sur la période 2023-2027 (scénario 3), 2028-2032 (scénario 2) ou après 2038 (scénario 3). Les travaux de la portion Bordeaux-Dax, eux, sont repoussés après 2038.

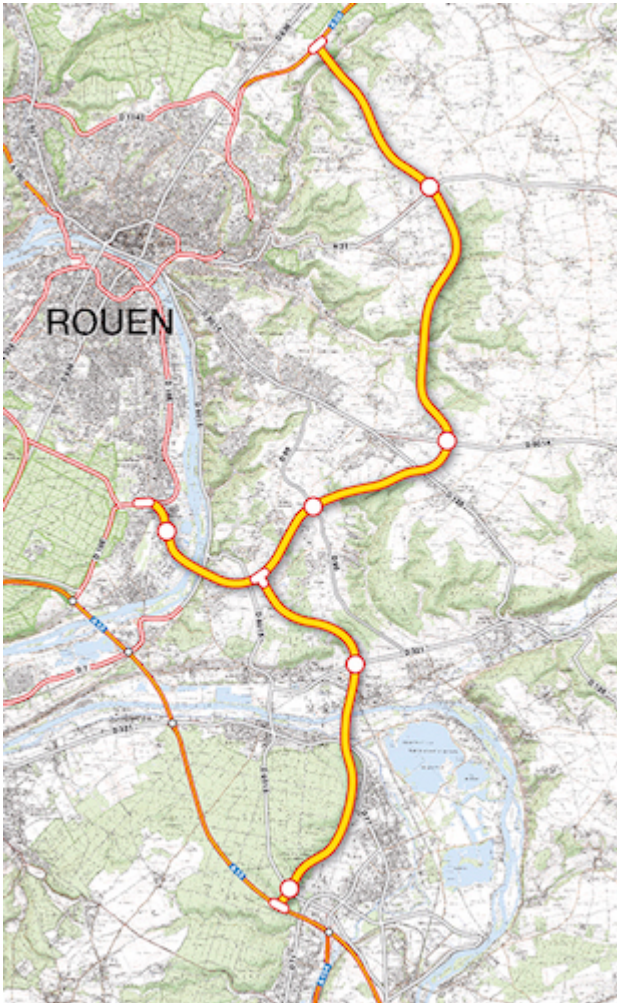
- **La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan retardée**



Le projet de ligne nouvelle ferroviaire de 155 kilomètres entre Montpellier et Perpignan, apte à la grande vitesse, est censé alléger la section actuelle Montpellier-Béziers, déjà saturée. Ce projet a déjà donné naissance à une aberration, **la gare de La Mogère, au sud de Montpellier, bâtie sur des terres agricoles en pleine zone inondable.**

Le conseil estime que ce projet *« présente des opportunités intéressantes »* mais estime irréaliste sa réalisation rapide et suggère la réalisation d'études pour améliorer la circulation des trains sur la portion de voie saturée entre Montpellier et Béziers. Il recommande le report du chantier pour la nouvelle section Montpellier-Béziers à la période 2023-2027 (scénario 3 et 2, selon les priorités retenues) voire 2033-2037 (scénario 1 et 2, selon les priorités retenues). La section Montpellier-Perpignan ne devrait pas voir le jour avant la période 2028-2032 (scénario 3) ou 2032-2037 (scénario 2) et pourrait même être repoussée après 2038 (scénario 1).

- **Le contournement est de Rouen validé**



Ce projet crée un contournement par l'est de l'agglomération rouennaise en reliant l'A28 au nord (au niveau de Quincampoix) à l'A13 au sud (au niveau d'Incarville), avec un barreau de raccordement à Rouen **pour la desserte directe des zones d'activités**. « Le conseil s'est montré partagé sur ce dossier qui rencontre une opposition locale forte et soulève des questions importantes d'intégration environnementale », peut-on lire dans le document. Las, « la situation actuelle [le conseil évoque en annexe du rapport une « congestion quasi permanente des voies d'accès à l'agglomération »] est assez significativement insatisfaisante pour que la poursuite du projet paraisse opportune ». Il est donc recommandé de poursuivre les études et procédures et d'engager le projet dès cette année jusqu'en 2022 (scénarios 2 et 3) ou un peu plus tard, sur la période 2023-2027 (scénario 1).

- **L'A45 soumise à un « débat public multimodal »**

Le projet consiste à créer une nouvelle liaison Lyon et Saint-Etienne pour soulager « l'actuelle A47 surchargée et dangereuse » telle qu'elle est décrite dans le rapport. **Tant pis pour la centaine d'espèces protégées recensées sur le tracé**. La signature du contrat de concession, qui suppose une participation publique de 800 millions d'euros (ou plutôt 1,5 milliards d'euros selon les opposants), est toutefois suspendue. « Ce projet continue de diviser très fortement tant les élus que la société civile de la région Auvergne-Rhône-Alpes », observe le conseil. La commission Mobilité 21, elle, avait pointé le risque que cette nouvelle infrastructure aggrave encore les embouteillages déjà importants aux abords de l'agglomération lyonnaise.

Le rapport recommande donc à l'Etat d'organiser un débat public multimodal dès 2019, dont l'objectif serait d'évaluer et de mettre en cohérence tous les projets de transport du territoire (A45, mais aussi contournement ferroviaire de Lyon et accès au tunnel Lyon-Turin). Et d'attendre les conclusions de ce débat avant de signer le contrat de concession.

- **Lire les réactions au rapport : Le rapport sur les infrastructures plutôt bien accueilli par les associations**

Source : Émilie Massemin pour *Reporterre*

Photos :

- . chapô : [Pixabay](#) (CC0)
- . TGV : [Flickr](#) (8Uhr/CC BY 2.0)

- Emplacement : [Accueil](#) > [Editorial](#) > [Info](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Rapport-sur-les-infrastructures-on-se-calme-sur-les-grands-projets-et-vivent>