

# Les transports sur de bons rails

Fini le tout TGV et la construction effrénée d'autoroutes. Un rapport parlementaire propose d'en revenir à des aménagements plus modestes et économes.

## mobilité

Est-ce la fin de la gabegie ? Pour la première fois, en effet, un rapport parlementaire, commandé par les pouvoirs publics – *Mobilité 21, pour un schéma national de mobilité durable* – et remis au Premier ministre le 27 juin, ose briser le tabou du tout TGV et du tout autoroute. Ainsi, dans la préface, Philippe Duron, député (PS) du Calvados et surtout président de la commission en charge de ce rapport, écrit noir sur blanc : « *L'approche de la loi d'orientation et d'aménagement du territoire de 1995, qui consistait à proposer à tous les territoires un accès à l'autoroute et à la grande vitesse ferroviaire, n'a pas résisté longtemps à un examen sérieux.* »

Il est vrai que les dépenses jusqu'ici programmées en matière de transports étaient considérables : plus de 245 milliards d'euros à l'horizon 2030-2040 ! Intenable quand on sait que la capacité de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) est seulement de 2 milliards d'euros par an... Résultat, le rapport Duron remet au goût du jour non seulement une notion politique quelque peu oubliée – la hiérarchisation des priorités –, mais aussi des modes de transport délaissés mais très proches du quotidien des Français : les trains express régionaux (TER), les routes nationales et même... l'autocar !

### HIÉRARCHISER LES PRIORITÉS

Éva Sas, la seule députée écologiste de cette commission, en est convaincue : « *En hiérarchisant, on a réussi à privilégier la modernisation de l'existant par rapport à de grands projets pharaoniques, souvent inutiles.* » C'est, en effet, l'objet du chapitre 6 du rapport, intitulé « *Proposition pour une hiérarchisation des grands projets* ». D'abord, en répartissant ceux-ci en deux scénarios : le premier est évalué entre 8 et 10 milliards d'euros, le second entre 28 et 30 milliards. Dans les deux cas, le classement comprend trois grandes catégories : les priorités qui doivent intervenir avant 2030, celles envisagées entre 2030 et 2050 et les projets à horizon plus lointains (après 2050). Autant dire une révolution dans un pays qui confondait de plus en plus l'intérêt général avec l'empilage de projets

régionaux, élaborés souvent sous la pression d'édiles locaux voulant chacun avoir sa gare TGV et son autoroute.

Même s'il est probable que les pouvoirs publics retiendront finalement le scénario « optimiste » (le second), la diminution des projets est tout de même drastique. Ainsi, alors que le Grenelle de l'environnement de 2007 prévoyait le lancement de 70 grands projets de transports, il n'en subsiste plus que sept à l'horizon 2030 : les deux lignes de train à grande vitesse (LGV) reliant Bordeaux à Toulouse et Roissy à la Picardie et seulement cinq tronçons autoroutiers. Passent ainsi à la trappe – après 2030, autant dire aux calendes grecques – des projets



« C'EST LE DÉBUT DE LA SAGESSE ET PEUT-ÊTRE LA FIN DE LA DÉMESURE. » JEAN GADREY, ÉCONOMISTE

jugés aussi dispendieux que « non prioritaires », comme les liaisons LGV Limoges-Poitiers, Bordeaux-Hendaye, l'accès français de la ligne Lyon-Turin, le canal Seine-Nord Europe, des autoroutes comme l'A51 entre Grenoble et Gap ou encore l'A26 entre Troyes et Auxerre. « *C'est le début de la sagesse et peut-être la fin de la démesure* », commente l'économiste Jean Gadrey, qui était le témoin principal de notre enquête publiée en avril (*La Vie* n° 3527 du 4 avril, *Stades, TGV, aéroports... : la folie des grandeurs*).

### FAVORISER LA PROXIMITÉ

D'ailleurs, ce spécialiste, qui a publié plusieurs ouvrages sur les nouveaux indicateurs de richesse et l'impasse du dogme de la croissance, estime que « *ce changement est dû à la conjonction de bonnes et de mauvaises raisons : la meilleure prise en compte des arguments écologiques et sociaux, mais aussi l'impérieuse nécessité pour le gouvernement de réduire l'endettement public* ».