



27 juin : La fin du « tout TGV », préconisée par la Commission Mobilité 21, signerait le report à 2030 ou la fin du prolongement LGV Montpellier-Perpignan

Christian Bourquin doit fulminer. D'inaugurations en grand messes du ferroviaire pour la ligne LGV du Contournement Nîmes-Montpellier, il a porté des menaces même pas voilées si la prolongation LGV Montpellier-Perpignan n'était pas lancée dans la foulée du grand chantier LGV qui démarre. Or, Jean-Marc Ayrault a indiqué souscrire globalement aux recommandations du rapport de la Commion Mobilité 21. Au mieux, il s'agirait d'un report du projet à 2030 comme pour nombre d'autres projets.

Economie, économie... Le rapport de la Commission Mobilité 21 sur les infrastructures (train, autoroutes), remis le jeudi 27 juin, fait déjà grincer les dents et vise justement les projets LGV. Une grande vitesse chère, mais aussi coûteuse pour le public.... Alors que les lignes Corail représentent 80% du trafic, contre 10% pour la grande vitesse, le rapport préconise rénovation et optimisation des lignes existantes qui ferait déjà gagner du temps de transport.

La France compte 2037 km de lignes à grande vitesse et 591 en construction. Début 2007, le coût moyen au kilomètre était estimé à 17 M€, pour une emprise de 40 m (largeur totale) et une plateforme de 14 m, soit environ trois fois le coût de construction d'une autoroute 2x2 voies. RFF, en mai 2009, a établi le prix kilométrique entre 8 M€ et 66M€ en fonction des ouvrages d'art nécessaires. Ainsi la LGV Poitiers Limoges, à voie unique, coûte 12,9 M€/km, tandis que la LGV PACA revient à 57,57 M€/km.

Christian Bourquin fermera-t-il les robinets du financement régional nécessaire aux projets connexes d'aménagement autour des infrastructures ferroviaires ?

SV