

Revue de presse – juillet 2013

Philippe Martin recadre Arnaud Montebourg sur les gaz des schiste

LE MONDE | 11.07.2013 à 10h47 | Par Marie-Béatrice Baudet

C'est le premier coup de poing sur la table de Philippe Martin. Mercredi 10 juillet, le nouveau ministre de l'écologie a fermement recadré son confrère du gouvernement Arnaud Montebourg qui, la veille, avait à nouveau vanté les mérites de l'exploitation du gaz de schiste.

S'exprimant, mardi 9 juillet, devant la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, le ministre du redressement productif avait prôné la création d'une entreprise publique pour exploiter la manne énergétique qui dormirait, selon lui, dans le sous-sol français.

Lire aussi : [Arnaud Montebourg veut créer un groupe public pour exploiter le gaz de schiste](#)

Soucieux de ne pas en faire trop dans la provocation, surtout depuis la "jurisprudence Batho", il avait expliqué s'exprimer à "titre personnel", restant opposé – c'est le mot d'ordre au gouvernement – à l'usage de la fracturation hydraulique "mauvaise pour l'environnement". Persuadé que de nouvelles techniques allaient rapidement voir le jour, M. Montebourg annonçait tout de même l'arrivée prochaine du "gaz de schiste écologique".

"La question de l'exploitation "écologique" des gaz de schiste ne se pose pas", lui a rétorqué M. Martin. "Ma feuille de route, celle que m'a fixée le président de la République, est de conduire la transition écologique et énergétique afin, notamment, de réduire la dépendance de la France aux énergies fossiles", a-t-il précisé. Avant de tacler M. Montebourg : "Ma position n'est pas personnelle, c'est celle du gouvernement."

Si Arnaud Montebourg avait pris soin de ne pas franchir la ligne rouge qui aurait pu lui valoir plus qu'un simple recadrage, le timing de ses déclarations était pour le moins incongru. Il s'est exprimé au moment même où Jean-Marc Ayrault annonçait des investissements d'avenir fortement teintés de vert destinés à reticoter les liens avec les écologistes et les ONG, mécontents de l'éviction de Delphine Batho du ministère de l'écologie. Pas question donc de les prendre à rebrousse-poil.

MONOMANIAQUE

Après un déjeuner, mercredi, avec la ministre du logement, Cécile Duflot (EELV), M. Martin a écrit sa réponse à M. Montebourg, validée par Matignon, et qui lui a valu, comme il l'explique au Monde, "les félicitations de Jean-Marc Ayrault, quelques heures après".

"Il devait absolument marquer son territoire, explique un député PS. Arnaud Montebourg a voulu le tester comme il a testé Delphine Batho à plusieurs reprises. Rappelez-vous que lors de la conférence environnementale de septembre 2012, le ministre du redressement productif lisait ostensiblement un magazine dont la "une" expliquait pourquoi il fallait exploiter les hydrocarbures non conventionnels."

La bagarre est loin d'être finie. D'ici quelques jours, il est fort probable que le Conseil d'Etat transmette au Conseil constitutionnel une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) sur la loi du 13 juillet 2011 interdisant la fracturation hydraulique. Un feuilleton juridique lancé en janvier par la compagnie américaine Schuylbach dont deux permis miniers ont été recalés. La possible abrogation du texte mobilise le Medef et les industriels qui font le siège de Matignon

et de l'Elysée pour obtenir un assouplissement de la loi.

"Arnaud Montebourg est leur principal soutien", explique José Bové. "C'est la première chose dont il a voulu parler avec le nouveau ministre de l'écologie, raconte ce proche de M. Martin. Il lui a demandé de revoir le dossier gaz de schiste... Sur ce sujet, il est monomane."

Marie-Béatrice Baudet

François Hollande et l'habit vert

Elle se fait débarquer. Ils restent. La socialiste Delphine Batho quitte le ministère de l'environnement en dénonçant les coupes dans son budget et en refusant de cautionner "un tournant de la rigueur qui ne dit pas son nom".

Les écologistes, eux, choisissent de rester dans le bateau, mais en réclamant un "second souffle". C'est tout le paradoxe de ce coup de tonnerre gouvernemental, le premier du quinquennat.

Sur le fond, l'avertissement est sévère : une partie du parti majoritaire ne supporte plus la politique antidéficits conduite par François Hollande. Delphine Batho a beau avoir la réputation d'être une solitaire, elle dit tout haut ce que beaucoup pensent à la gauche du parti socialiste : la rigueur est en train de conduire la majorité au suicide car elle fait le désespoir du peuple et le lit de l'extrême droite.

La rapidité avec laquelle le ministre du budget, Bernard Cazeneuve, est monté au créneau pour réfuter le mot "rigueur" rappelle l'énergie déployée par les responsables socialistes à nier le tournant qu'ils avaient été contraints de prendre en 1983 et qui avait marqué le début de l'ascension du Front national.

A l'époque, personne n'avait été dupe, et l'union de la gauche s'était fissurée. Les communistes avaient claqué la porte du gouvernement pour ne pas porter la responsabilité du naufrage, mais sans parvenir pour autant à incarner une alternative car ils étaient déjà sur le déclin.

Ce n'est pas le cas des écologistes qui, aujourd'hui, dans toutes les grandes villes de France, ont réussi à verdir l'urbanisme et les transports. Idéologiquement, ils ont le vent en poupe. Tactiquement, ils ont sagement évité l'erreur commise par le PC en choisissant de garder un pied dedans tout en restant critiques.

Car ils savent que François Hollande a besoin d'eux. S'il ne peut se permettre de lever le pied sur les déficits, au moment où les taux d'intérêt augmentent, le président ne peut pas non plus rester le nez collé dessus, sauf à prendre tous les coups.

Pour ne pas se retrouver pris en tenaille entre une gauche socialiste revendicatrice et des écologistes insatisfaits, il doit vite incarner un projet, proposer une visée susceptible de fédérer la gauche au-delà des vicissitudes du moment.

Le credo social-démocrate qu'il revendique de plus en plus ouvertement, lui, est d'un faible secours car il n'a absolument rien à redistribuer. Le défi écologique est plus intéressant car au-delà des économies d'énergie à réaliser, il y a un projet de société à porter et une réflexion économique à conduire.

A la tête du parti socialiste, Martine Aubry avait été plus prompte que lui à réaliser la synthèse socialo-écologique, sans doute parce qu'elle était fortement nourrie de son expérience lilloise. Mais l'intelligence du rapport de force devrait conduire François Hollande à vite combler son retard.

Revêtir l'habit vert est devenu pour lui la seule façon de reprendre la main.

Françoise Fresso

Transports : l'Etat met un frein à la grande vitesse

Le Monde.fr | 12.07.2013 à 10h33 | Par [Mathilde Gérard](#)

En présentant son [programme d'investissements d'avenir](#), mardi 9 juillet, Jean-Marc Ayrault a repris à son compte les préconisations du [rapport Mobilité 21](#), présidé par le député socialiste Philippe Duron et remis fin juin au gouvernement : les projets de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) sont repoussés à après 2030 (à l'exception des quatre projets de lignes déjà engagés et de la ligne Bordeaux-Toulouse) et la priorité est donnée à la modernisation des lignes existantes. D'ici à 2030, 30 milliards d'euros, tous financeurs confondus (Etat, collectivités locales, [Union européenne](#)) seront ainsi consacrés à l'amélioration des [services](#) et au développement des "[transports](#) du quotidien", que [François Hollande](#) souhaite privilégier.

Cette orientation signifie-t-elle un arrêt aux projets de grande vitesse sur le territoire ? "La France ne tourne pas le dos à la grande vitesse", a tempéré [Jean-Marc Ayrault](#) en présentant ses orientations. Interrogé par l'AFP, le ministre des transports, Frédéric Cuvillier, nuance : "Seul le 'tout TGV' est abandonné, c'est-à-dire les annonces de chantiers pharaoniques au mépris des besoins des autres territoires." Une allusion à la [politique](#) du précédent gouvernement, dont le Grenelle de l'environnement prévoyait en 2009 la mise en chantier d'une [quinzaine de nouvelles LGV en trente ans](#). Pour un pays dont le réseau ferroviaire a bâti sa fierté sur ses lignes à grande vitesse, la position du gouvernement actuel représente donc bien un tournant.

- **Un réseau déjà dense**

Avec 2 024 km de lignes à grande vitesse, la France est déjà bien équipée en LGV ([voir la carte du réseau ferroviaire sur le site de RFF](#)). Les quatre chantiers de lignes déjà lancés, qui doivent [voir](#) le jour d'ici à 2017 (Tours-Bordeaux, Metz-Strasbourg, Le Mans-Rennes et le contournement de Nîmes et de Montpellier) porteront la taille du réseau à 2 794 km. "770 km de chantiers [déjà lancés], nous n'avions jamais connu cela", relativise ainsi le directeur de Réseau ferré de France (RFF), [Jacques Rapoport](#).

En [Europe](#), seule l'[Espagne](#) distance la France en matière de grande vitesse avec 3 000 km déjà existants et une dizaine de LGV en construction. Mais seuls 16 millions de passagers empruntent un "AVE" (Alta Velocidad Española) chaque année, un chiffre relativement faible par rapport à d'autres pays. En [Allemagne](#), 1 200 km de lignes sont accessibles en grande vitesse. Outre-Rhin, les investissements prévus concernent essentiellement l'amélioration du confort sur les lignes actuelles, avec une nouvelle génération de trains plus longs et plus spacieux à [partir](#) de 2017.

En Grande-[Bretagne](#), la seule LGV existante est celle reliant Londres à Paris. Un projet de "High Speed 2" est en cours de discussion et pourrait, après 2030, [connecter](#) Londres, Birmingham, Leeds et Liverpool. Quant à l'[Italie](#), elle dispose d'une ligne à grande vitesse longue de 1 000 km entre Turin et Salerne et de quelques tronçons sur le trajet Turin-Venise. Comparée à ses voisins européens, la France dispose donc d'un solide réseau de lignes à grande vitesse.

- **Des lignes à la rentabilité incertaine**

Dès 2011, un [rapport parlementaire présidé par Hervé Mariton](#) critiquait la fragilité financière

des projets de nouvelles lignes, notamment leur *"faible niveau d'autofinancement"*. Il préconisait déjà un rééquilibrage des investissements en faveur de la *"maintenance et du renouvellement du réseau existant"*.

Les lignes les plus rentables, comme Paris-Lyon ou Paris-Marseille, sont déjà exploitées. *"Les premiers TGV ont été construits sur des liaisons où il y avait un grand potentiel de trafic, [explique Marc Fresso](#), auteur de *Faillite à grande vitesse* (Ed. du Cherche-Midi). Paris-Lyon a été rentabilisé très vite d'autant que les coûts de construction ont été parfaitement maîtrisés."* Pour de futures liaisons, les perspectives de trafic sont plus incertaines, à l'exception probable de la ligne Bordeaux-Toulouse, qui relierait les 5^e et 4^e métropoles de France. Aux doutes sur le trafic potentiel, s'ajoutent de nouvelles normes environnementales et de sécurité qui renchérissent le coût de construction et d'entretien des lignes.

Si les liaisons sont de moins en moins rentables pour le gestionnaire des lignes, Réseau ferré de France (RFF), elles sont de plus en plus chères pour la SNCF, qui exploite les trains. L'entreprise ne cesse ces dernières années de [mettre](#) en cause le péage qu'elle paie à RFF pour [faire](#) passer ses trains sur ses lignes. L'augmentation de la facture a été de 6 % en moyenne chaque année entre 2007 et 2013, *"avec des pointes à + 11 % en 2010 et + 11,7 % en 2011"*, selon [Les Echos](#). La SNCF paie également une lourde facture énergétique en raison de la hausse des prix de l'électricité.

A ces charges, s'ajoute une baisse du nombre de passagers transportés sur les grandes lignes (- 0,5 % en 2012) et notamment de la clientèle professionnelle, touchée par la crise économique. En conséquence, le chiffre d'affaires de l'activité TGV France est en baisse ([- 2 % sur le premier trimestre 2013](#) par rapport au 1^{er} trimestre 2012). Même si la SNCF compense en partie ce recul par une hausse de ses activités à l'étranger, le [chiffre d'affaires global de sa branche SNCF Voyages](#) (qui regroupe l'ensemble des activités grandes lignes : TGV, Ouigo, Eurostar, Thalys, etc.) n'a progressé que de 2,5 % en 2012 (contre + 5,9 % en 2011), tandis que la marge opérationnelle a reculé de 62 %. Pour 2013, les perspectives s'annoncent mauvaises : au 1^{er} trimestre, le chiffre d'affaires de SNCF Voyages a baissé de - 0,8 % au par rapport à la même période en 2012.

[Lire aussi : "La SNCF baisse ses prix pour faire revenir les voyageurs"](#)

- **Des trains à plus de 200 km/h sur un réseau modernisé ?**

"L'effort qui a été fait sur le TGV a réduit la part consacrée à la modernisation du réseau et aux trains du quotidien", regrette [Philippe Duron](#) dans son rapport Mobilité 21. *"Une ligne TGV à 12 milliards d'euros, c'est quatre fois le remplacement de tous les trains [Corail de France](#)"*, a renchéri Matignon pour [justifier](#) ses orientations. Le coût de la LGV PACA, écartée des arbitrages, a par exemple été estimé à 14 milliards d'euros pour 200 km de ligne reliant Marseille à Nice. La liaison Lyon-Turin, qui fait l'objet d'une [vive opposition citoyenne et d'associations écologistes](#), a elle été [chiffrée à 26,1 milliards d'euros par la Cour des comptes](#).

Des lignes chères, parfois jugées peu utiles dans les bassins de [population](#) concernés, et dont la rentabilité n'est pas garantie... Matignon a donc préféré [cibler](#) le confort des lignes existantes dans son programme d'investissements. Alors que les trains Corail du début des années 1980 sont toujours en service, une commande de nouvelles rames d'au moins *"500 millions d'euros"* sera lancée cet été, a promis Jean-Marc Ayrault. Une deuxième tranche d'investissements sera programmée en 2016 pour [finir](#) de [renouveler](#) l'ensemble du parc.

En parallèle, la SNCF étudie la possibilité de [faire rouler](#) plus vite ses trains classiques. Actuellement, les Corail circulent en moyenne à 160 km/h, tandis que les TGV atteignent 320 km/h par exemple sur la liaison Paris-Strasbourg. Auditionné par l'Assemblée nationale en mars,

le président de la SNCF, Guillaume Pepy s'est déclaré [ouvert à un modèle de trains intermédiaires](#), roulant à une vitesse de 220-250 km/h. Un tournant alors que "dans le passé, la SNCF était intellectuellement très fermée à cette idée", expliquait Guillaume Pepy. Mais la réflexion sur ce terrain est encore embryonnaire, notamment en termes de matériel et d'infrastructures nécessaires.

- **Le défi de la dette**

Le propriétaire des infrastructures, RFF, avait été créé en 1997 pour [servir](#) de réceptacle au passif de la SNCF et [satisfaire](#) aux exigences de l'Union européenne. Mais il accuse aujourd'hui une dette de plus de 32 milliards d'euros. Cette dette produit chaque année 1,4 milliard d'intérêts à [payer](#). A l'horizon 2020, à l'issue des quatre chantiers LGV en cours, le député Philippe Duron calcule que la dette de RFF pourrait se [chiffrer](#) à plus de 60 milliards d'euros. La SNCF cumule, elle, 7,3 milliards d'euros de dettes. Une réforme en cours du système ferroviaire prévoit de [rapprocher](#) la SNCF et RFF dans une même structure, avec pour principal enjeu de [limiter](#) la dérive de la dette. [Revoir](#) à la baisse l'appétit français en matière de grande vitesse est un des premiers ingrédients pour éviter les dérives.

Lire notre analyse : ["Guillaume Pepy face au défi de la dette de la SNCF"](#)

- **La complexité des montages financiers**

Chaque nouvelle construction de ligne nécessite un mille-feuille financier d'une grande complexité : partenariats public-privé, subventions publiques reposant sur trois piliers – l'Etat, l'Union européenne et les collectivités locales. La LGV Tours-Bordeaux ([7,8 milliards d'euros](#)) actuellement en cours de construction implique par exemple la participation de quarante-sept collectivités de cinq régions différentes. Le département de Gironde s'est ainsi endetté sur cinquante ans et a dépensé 46 millions d'euros pour ce projet en 2013. La LGV est son principal poste d'endettement. "On en arrive à cette situation assez rocambolesque d'[avoir](#) contraint des collectivités à [aller financer](#) des 'barreaux' (lignes) qui ne les concernent pas directement, a expliqué à l'AFP le ministre des transports, Frédéric Cuvillier. Pour le moment, c'est vrai que Toulouse paie pour Tours-Bordeaux."

Dans son [rapport sur la LGV Est](#), la Cour des comptes note que "le plan de financement a été long à [mettre](#) en place en raison du nombre de collectivités concernées, soit seize dans les régions [Champagne-Ardenne](#), [Lorraine](#) et [Alsace](#), auxquelles s'ajoutait la région [Ile-de-France](#). La recherche des cofinancements et la compétition entre les collectivités pour l'accès au TGV ont fragilisé le pilotage du projet. Celui-ci y a perdu en cohérence tandis qu'étaient avalisés des choix d'investissements critiquables." La Cour des comptes émet par ailleurs des doutes dans ce rapport sur les retombées économiques de la ligne à grande vitesse pour les régions traversées. De quoi [faire](#) hésiter d'autres collectivités locales à [investir](#) dans de nouveaux projets de lignes.

- [Mathilde Gérard](#)
Journaliste au Monde