

# Tribune libre - Les LGV : un gouffre financier



1 avril 2014 - Aqui Pierre Recarte Vice président du CADE



Le TGV a fêté ses trente ans d'existence. Derrière les flonflons, les cols blancs qui se montent du cou pour saluer cette prouesse technique, ce symbole du savoir-faire français, d'autres n'hésitent pas à écorner l'image du mythe en jetant une lumière crue sur la réalité. Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF, dès septembre 2010, s'alarme : « Trop de TGV risque de tuer la SNCF et le système ferroviaire français. » Un endettement insupportable Ce système repose sur l'endettement dénoncé régulièrement par la Cour des comptes. « Plus on a fait de la grande vitesse, plus on a fait de la dette » disait le bras droit de Guillaume Pepy. Au lieu d'apurer les comptes, comme l'a fait l'Allemagne, dans les années quatre-vingt-dix, nos dirigeants politiques ont poursuivi une politique suicidaire en multipliant les lignes. Ils ont d'abord dissimulé la dette dans le SAAD (Service annexe d'amortissement de la dette), puis Réseau ferré de France, créé en 1997 a servi de paravent en « emmurant » 20,4 Mds€ de la dette. Aujourd'hui, malgré les dotations de l'Etat, la dette ferroviaire dépasse les 40 Mds€ et n'est pas prête de s'éteindre.

Avec les quatre projets de LGV en cours, les Assises du ferroviaire ont estimé que « cet endettement devrait quasiment doubler en l'espace de quinze ans » et le député Hervé Mariton redoute un déséquilibre « difficilement quantifiable ».

Ce même député met en garde l'Etat : « Les nouvelles lignes risquent de n'être finançables ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes. »

A la recherche de financements innovants L'Etat, en partie, est responsable de cette situation. Face à une crise sans précédent, il peine et tarde à augmenter les ressources du financeur des infrastructures, l'AFITF, le recul sur l'écotaxe en est la triste illustration. L'Etat pousse RFF à augmenter les péages ferroviaires pour équilibrer ses comptes, la SNCF est contrainte de répercuter cette hausse sur le prix du billet. Bilan : la fréquentation sur les TGV diminue.

Les poches vides, nos responsables recherchent d'autres sources de financement pour conjurer le risque de voir leur rêve brisé par le manque d'argent public.

Les scandaleux « PPP », au service des actionnaires du BTP, ne paraissent plus d'actualité. Après y avoir recouru pour financer la Tours-Bordeaux, Alain Roussel, président de la région Aquitaine y voit a posteriori « une mécanique infernale qui ne profite qu'aux quatre majors du BTP ». Allez comprendre la volte-face !

On parle désormais d'appel aux fonds souverains qatariens ou singapouriens, de financements innovants type projets bonds européens, nouvelles bombes à retardement...

Un coût pharaonique pour des projets non rentables Une grande vitesse revient très cher et le coût ne cesse de grimper au fil des ans pour atteindre 31 millions d'euros le kilomètre pour les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) et même 51 millions d'euros dans la traversée du Pays Basque. Les coûts s'envolent au point « d'excéder largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport » comme le souligne le rapport Mobilité 21. Des montants qui n'effraient personne sauf le contribuable déjà très sollicité en ces temps de crise...

De nouvelles lignes pour transporter 31 000 passagers/kilomètre sur le GPSO. C'est cela le rêve ?

En 2013, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective constate une large surestimation des trafics avec, un écart moyen de - 26 % entre la réalisation et la prévision à l'enquête d'utilité publique.

Il faut bien se rendre à l'évidence, toutes les lignes rentables offrant un grand potentiel de trafic ont été construites. En 2011, Guillaume Pepy estimait que 30% des LGV n'étaient pas rentables et que la France ne pouvait plus se permettre de multiplier ces projets onéreux.

Oui, les LGV sont des dévoreuses de budget. Par défaut d'entretien, nous sommes arrivés à une situation insupportable, à la limite de l'asphyxie pour les lignes traditionnelles. « Il est souhaitable que nous sortions de cette logique du toujours plus vite », comme le recommande Jacques Auxiette dans son rapport remis au Premier ministre.

Le réseau secondaire est « vieillissant et sclérosé ». Il est temps de s'en occuper et non pas de s'en préoccuper en remettant à demain une rénovation indispensable. Il manque chaque année 1,5 milliard d'euros pour assurer une maintenance correcte de nos lignes.

Comment expliquer cette obstination irraisonnée de certains politiques à vouloir construire de telles infrastructures qui bénéficient à une « élite circulaire » ?

Marc Fressoz, auteur de FGV, faillite à grande vitesse apporte le début d'une réponse : « Ce sont d'abord les élus qui considèrent que s'ils n'ont pas le TGV dans leur ville, leur département, leur région, leur territoire ne vaut rien, que c'est un territoire de seconde zone. Il faut avoir le prestige du TGV sinon on n'est pas à niveau. »

Pourtant l'aménagement des lignes existantes constitue une solution alternative moins coûteuse et dévastatrice mais les décideurs, l'Etat et RFF feignent de l'ignorer...

Référence : Pierre Recarte « Les Grandes Voraces. » Collection Question d'Actu. Editions Nuvis. 2014