

LA COUR DES COMPTES ET LE TGV : UNE INCOMPÉTENCE CONSTERNANTE !

Trains Intercités : on verra plus tard...

Suite à la publication du rapport Duron (FNAUT Infos 235), les décisions du gouvernement étaient très attendues. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, reconnaît lui-même que le statu quo n'est plus tenable : la moyenne d'âge du matériel roulant est de 35 ans, la fréquentation a baissé de 20 % depuis 2011 et le déficit d'exploitation, assumé par la SNCF, pourrait passer à 450 millions d'euros en 2016 (il était de 200 millions en 2010).

Mais le gouvernement a réagi avec une prudence proche de l'immobilisme et reporté les décisions au-delà des prochaines élections régionales.

Il a certes annoncé, mais sans plus de décisions, que le matériel roulant de jour serait renouvelé sur les lignes principales pour 1,5 milliard d'euros d'ici 2025 (500 millions sont déjà affectés à la mise en service de 34 rames en 2016). Mais le matériel de nuit n'est pas concerné : à l'exception des relations Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour de Carol, l'avenir des trains de nuit est donc aujourd'hui sérieusement compromis.

Le préfet François Philizot est chargé de négocier avec les régions, d'ici 2016, les « modalités d'évolution » des trains Intercités, en clair leur transformation en trains TER, voire en autocars.

Enfin l'exploitation de certaines relations Intercités par d'autres opérateurs que la SNCF, suggérée par la commission Duron elle-même, est écartée. L'Etat, autorité organisatrice des Intercités et soi-disant « stratège » mais sans projet, a prolongé de 5 ans le monopole de la SNCF : pas question de « précipitation », dit le gouvernement (quand il s'agit de libéraliser le transport à longue distance par autocar, il craint nettement moins la précipitation).

Ainsi le manque de vision et d'ambition du gouvernement se confirme face au déclin annoncé du rail face à l'avion à bas coût, à l'autocar et au covoiturage. On est loin des propositions de la FNAUT, qui réclame la reconstitution d'un réseau cohérent de dessertes Intercités couvrant l'ensemble du territoire et exploité dans un esprit de service public, ou encore des initiatives très volontaristes de la Deutsche Bahn, qui a repensé son offre pour contrer l'offensive des autocaristes en Allemagne.

Bruno Gazeau



Dans un rapport publié en octobre 2014, la Cour des comptes s'interroge légitimement sur la rentabilité des lignes à grande vitesse, et la FNAUT partage certaines de ses analyses. Mais ce rapport, intitulé « la grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence », est de fait un procès à charge du TGV. Les magistrats de la Cour, dont on attendait plus de sérieux et d'objectivité, se sont portés au-delà de leur compétence ferroviaire. Une multitude d'oublis, d'erreurs factuelles, d'hypothèses irréalistes et de comparaisons fantaisistes discréditent une large part de leurs recommandations. Après le « tout-TGV » délirant du Schéma national des infrastructures de transports de 2011, est-il vraiment raisonnable de tomber dans un « zéro-TGV » régressif ?

Spécialistes des finances publiques, les magistrats de la Cour des comptes sont bien dans leur rôle quand ils s'interrogent sur la rentabilité des LGV et s'inquiètent de la dérive des coûts d'exploitation du TGV et de l'évolution défavorable de son modèle économique.

Ils dénoncent ainsi avec justesse « les effets incertains du TGV sur le développement économique », « le contournement des critères de rentabilité socio-économique » par les responsables politiques pour lesquels le TGV est une solution miracle aux difficultés des régions, et « des annonces qui tiennent lieu de décision de principe » : « le processus de décision n'est que partiellement rationnel »...

Ces mises en garde judicieuses concernent, la Cour le laisse entendre, tous les grands projets de transports (autoroutes urbaines et interurbaines, canal Seine-Nord, nouveaux aéroports). Mais elles s'appliquent particulièrement bien au projet de LGV Poitiers-Limoges, condamné avec sévérité par la Cour mais

relancé récemment par le Chef de l'Etat. Pourtant, des investissements sur la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et, ultérieurement, son raccordement à la LGV POCL, à Orléans ou Châteauroux, seraient plus rationnels (FNAUT Infos 152 et 214).

Le rapport de la Cour peut ainsi apparaître comme une démarche vertueuse. Mais quand ils s'érigent en experts de l'exploitation ferroviaire ou de l'environnement, sans même tenir compte des réfutations de la SNCF ou de l'ADEME, les magistrats de la Cour des comptes commettent trop d'erreurs factuelles pour que leurs recommandations soient réellement convaincantes.

Et quand ils évaluent l'utilité collective d'un projet de LGV et son financement, ils négligent des paramètres aussi essentiels que les conditions de la concurrence intermodale, l'aménagement du territoire, le déficit de notre balance commerciale, les coûts externes et la fiscalité écologique.

LES ERREURS DE LA COUR DES COMPTES

La FNAUT et le TGV

Une vision malthusienne du TGV

La Cour reconnaît que, sans l'apparition du TGV, le trafic ferroviaire voyageurs, sérieusement affaibli par l'essor de l'automobile, aurait irrémédiablement décliné : « la démocratisation de l'avion à partir des années 1960 lui aurait donné le coup de grâce ». Mais elle ne cesse ensuite de développer une vision malthusienne du TGV et d'en proposer des alternatives moins attractives et peu compétitives, alors que le train est plus concurrencé que jamais (avion low cost, autocar, co-voiturage et, plus récemment et encore de manière marginale, location de voitures entre particuliers).

Elle évoque les effets négatifs du TGV sur le réseau classique mais en ignore les effets positifs : de nombreuses lignes classiques ont été modernisées et électrifiées pour accueillir le TGV, ou ont été désaturées au bénéfice du TER et du fret.

Une référence obsolète

Quand elle dénonce une « fuite en avant » dans une multitude de projets de LGV, la Cour se réfère au très irréaliste Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011 (FNAUT Infos 191). Une référence obsolète, car seuls 4 projets importants, défendus par la FNAUT (FNAUT Infos 214), étaient encore envisagés lors de l'élaboration du rapport : Bordeaux-Toulouse/Dax, Montpellier-Perpignan, Marseille-Nice et le POCL (que nous proposons de compléter par deux barreaux, Orléans-Courtalain et Dijon-Saulieu, pour créer du même coup deux grandes transversales à grande vitesse Lyon-Nantes/Rennes et Lyon-Strasbourg).

Cette référence constante au SNIT a faussé la perception de la Cour et l'a amenée à prendre des positions très hostiles à l'extension du réseau des LGV, fondées sur des données erronées et finalement peu crédibles car tous les projets sont mis dans le même sac. A trop vouloir prouver...

Des erreurs grossières

La Cour méconnaît diverses réalités techniques et commerciales de base.

Selon elle, le créneau de pertinence du TGV se limiterait aux trajets de 3h maximum, ce qui l'amène à éliminer la LGV Bordeaux-Toulouse permettant un trajet Paris-Toulouse en... 3h10.

Or ce fameux seuil est un mythe : si le trajet dure 4h, le TGV capte, en moyenne, entre 45 % et 55 % du marché avion + train ; si le trajet dure 5h, il conserve entre 25 % et 30 % de ce marché. Avant

la mise en service de la LGV Méditerranée, le TGV reliait Paris à Marseille en 4h20 et sa part du marché train + avion était déjà de 40 % ; elle est aujourd'hui de 70 % pour un trajet effectué en 3h-3h20 suivant le nombre d'arrêts : pourquoi n'en serait-il pas de même sur Paris-Toulouse ? La Cour se contredit d'ailleurs, puisqu'elle craint que le TGV ne fasse perdre beaucoup clientèle à l'aéroport de Toulouse !

Selon la Cour, si le TGV concurrence l'avion, il concurrence peu la voiture. C'est inexact : l'autoroute A6 Paris-Lyon a vu le trafic stagner entre l'ouverture de la LGV en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 (alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes). Par la suite, sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout, envisagée initialement, n'a jamais vu le jour malgré une reprise du trafic après le contrechoc pétrolier de 1986.

En affirmant que le TGV ne doit rouler que sur des LGV, la Cour le confond avec l'Aérotain ou le Maglev. L'interopérabilité du TGV est la base de son succès car elle évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivaut à une heure de trajet supplémentaire. Comment un point aussi fondamental a-t-il pu échapper à la Cour ? Après l'ouverture de la LGV Paris-Le Mans, le trafic Paris-Brest a augmenté de 30 % mais, jusqu'à l'électrification de la ligne Rennes-Quimper, le trafic Paris-Quimper a stagné en raison de la correspondance (pourquoi quai à quai en 10 min) imposée à Rennes car, aux yeux des voyageurs, elle annulait le gain de temps (1 h) entre Paris et Le Mans.

Au Japon, contrairement à ce qu'affirme la Cour, les trains à grande vitesse circulent aussi sur des lignes classiques, au prix d'une modification de l'écartement des voies métriques : le matériel Shinkansen roule ainsi, à des vitesses comprises entre 80 et 130 km/h, sur les lignes Fukushima-Shinjo (149 km) et Morioka-Akita (127 km). En Espagne, des matériels à écartement variable (CAF et Talgo) roulent couramment sur LGV puis sur des lignes conventionnelles à écartement large.

La Cour se contredit volontiers. Elle note ainsi, page 17 du rapport, que la faible fréquence des arrêts du TGV contribue à son taux élevé de remplissage mais déplore, page 18, le nombre trop élevé des arrêts sur les LGV.

Autre erreur de la Cour, la nouvelle signalisation ERTMS permettrait de passer de 12 à 26 le nombre des TGV circulant par sens et par heure sur la LGV Paris-Lyon et rendrait donc son doublement par la LGV POCL inutile : pour les experts ferroviaires, ce chiffre est fantaisiste, 15-16 étant un maximum.

La FNAUT n'hésite pas à l'affirmer, on a encore besoin de grands travaux ferroviaires. Elle refuse le tout-TGV d'hier et le zéro-TGV à la mode aujourd'hui.

Elle n'a jamais adulé le TGV. Dès 1984, elle a présenté au conseil d'administration de la SNCF un rapport très critique sur le TGV et a été la première à en dénoncer les défauts et les effets pervers : l'abandon du réseau classique jusqu'en 2005, les gares à la campagne, la tarification abusive du TGV Nord introduite en 1993, la dégradation de la desserte des villes moyennes (FNAUT Infos 199). Elle a déposé un recours contre la DUP de la LGV Poitiers-Limoges.

Elle n'a jamais caché ses hésitations face à certains projets de LGV, mais elle a finalement dégagé une position évitant tout dogmatisme. Elle n'a pas confondu le principe des LGV et l'exploitation du TGV, ou cette exploitation telle qu'elle est mise en œuvre et telle qu'elle pourrait l'être, comme le font souvent les contempteurs du TGV.

Et elle a toujours affirmé que l'extension future des LGV, essentiellement à quelques itinéraires internationaux et la desserte de grandes métropoles (Toulouse, Nice), devait être accompagnée par la modernisation des grands itinéraires classiques : une bonne partie du territoire ne peut rester dépendante de la route et de l'avion.

Rappelons que, tout en critiquant les défauts du TGV, nos associations se sont efforcées d'obtenir l'amélioration du réseau des LGV. Dès la fin des années 70, Jean Chouleur, un des fondateurs de la FNAUT, a proposé une interconnexion des LGV en région parisienne ; le projet retenu diffère peu de sa proposition qui avait fait sourire. Dix ans plus tard, c'est Pierre Bermond, vice-président, qui a lancé l'idée « décentralisatrice » du TGV Rhin-Rhône.

ABesançon, la FNAUT Franche-Comté a obtenu une connexion entre la gare TGV excentrée et la gare centrale. La FNAUT PACA a milité avec succès pour une liaison entre la gare centrale et la gare TGV d'Avignon. La FNAUT Pays de la Loire est à l'origine du projet VFCEA, fermement soutenu par la FNAUT Bourgogne, qui connectera la gare du Creusot-TGV et la ligne Chagny-Nevers. La FNAUT a soutenu la réouverture de la ligne Bourg-Bellegarde aujourd'hui utilisée par le TGV Paris-Genève. Elle a soutenu le tracé médian du projet de LGV POCL, finalement retenu par RFF.

Suggérée par la FNAUT Pays de la Loire, le raccordement entre les deux branches de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (virgule de Sablé) permettra des relations rapides Rennes-Angers.

La rentabilité du TGV

Venons-en à la rentabilité et aux possibilités de financement des LGV. Quand elle analyse la rentabilité des LGV, la Cour s'inquiète de la dérive des coûts d'exploitation du TGV par la SNCF, mais elle ignore totalement les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence intermodale. Or la rentabilité du TGV, loin d'être une propriété intrinsèque du rail, dépend cruciallement de ces conditions : l'avion et l'automobile bénéficient en effet d'avantages fiscaux considérables qui faussent la concurrence. L'Etat a porté de 7 à 10 % le taux de TVA sur le transport public, mais le kérosène est épargné par la TICPE, et les taxes sur le gazole et l'essence sont loin de couvrir les coûts externes (congestion, accidents, nuisances, émissions de GES) du trafic automobile : non seulement les modes de transport les plus énergivores sont favorisés, non seulement les atouts écologiques du train ne sont pas valorisés, mais le rail est pénalisé.

Il n'est pas choquant que la construction des LGV soit subventionnée par l'Etat et les collectivités territoriales, comme le sont les autres infrastructures de transport. C'est notamment le cas de toutes les routes et des autoroutes urbaines et interurbaines gratuites.

Le financement des LGV

Pour la Cour enfin, qui commet la même erreur que la commission Mobilité 21, les ressources disponibles sont limitées et ne permettent plus d'étendre le réseau des LGV. C'est faux : *ce n'est pas l'argent public qui manque, c'est la volonté politique de mettre en place une fiscalité écologique digne de ce nom*. Un centime de taxe additionnelle sur le litre de gazole rapporte 400 millions par an à l'Etat, soit 8 milliards sur 20 ans, le coût d'une LGV de 300 km. La sous-taxation du gazole par rapport à l'essence, 17 centimes par litre, coûte à l'Etat environ 7 milliards par an...

L'intérêt de la fiscalité écologique est de pouvoir rapporter des sommes considérables et de permettre de financer à la fois l'extension du réseau des LGV, la modernisation du réseau ferré classique et l'équipement en transports urbains en site propre, donc de *sortir d'une vision malthusienne des grands investissements de transports*.

Rappelons que les Suisses ont financé leurs nouvelles traversées alpines, en particulier les tunnels du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri, par une écotaxe poids lourds, la RPLP, afin de reporter sur le rail les deux-tiers du trafic routier de fret nord-sud (1 200 000 camions par an). La Cour aurait pu étudier utilement l'exemplaire politique suisse des transports.

La Cour estime que le nombre de gares desservies par le TGV est excessif. Or ce nombre, 230, n'a rien d'extravagant, contrairement à ce qu'elle laisse entendre (il n'y en a d'ailleurs que 190 en France même) : de fait, il est peu significatif car beaucoup de ces gares ne sont desservies qu'à faible fréquence ou saisonnièrement, c'est le cas des stations balnéaires ou de sports d'hiver. En Allemagne (357 000 km², soit les deux-tiers seulement de la superficie de la France), l'ICE dessert plus de 150 gares.

La Cour affirme qu'entre Rennes et Brest, le TGV s'arrête plus souvent et est plus lent que le TER : la simple consultation de quelques fiches horaires aurait permis d'éviter cette erreur.

Sur les parcours terminaux sur lignes classiques, c'est précisément une desserte assez fine, spécialement sur l'Arc méditerranéen ou en Bretagne, qui assure le succès du TGV, car la population y est dispersée le long des littoraux. Réduire le nombre des arrêts ferait perdre de la clientèle et pénaliserait les villes moyennes, déjà défavorisées par la dégradation des dessertes Intercités : un réseau TGV « Guillaumat », réduit aux LGV, n'est ni judicieux commercialement, ni acceptable pour la desserte des territoires.

L'ENVIRONNEMENT NÉGLIGÉ

La Cour ne se préoccupe pas plus de l'environnement que des territoires. Elle condamne ainsi la LGV Bordeaux-Toulouse au motif qu'elle affaiblirait l'aéroport de Toulouse (après avoir affirmé que sur Paris-Toulouse, le TGV ne pouvait concurrencer l'avion).

La Cour affirme péremptoirement que la construction d'une LGV émet autant de gaz à effet de serre (GES) qu'une autoroute. Elle oublie qu'une fois construite, une autoroute induit un trafic fortement émetteur de GES alors qu'inversement, une LGV absorbe massivement des trafics routiers et aériens, eux-mêmes générateurs de GES, et évite ainsi des investissements routiers et aéroportuaires.

Une expertise récente réalisée pour RFF et la FNAUT par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry (*Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*, mars 2013) a démontré l'impact écologique très positif des LGV. La « durée de compensation » des émissions de GES liées à la construction par l'effet des transferts modaux, calculée pour les projets pertinents cités plus haut, varie de 5 à 10 ans suivant ces projets. Il est regrettable que les rédacteurs du rapport aient ignoré cette expertise essentielle (FNAUT Infos 214).

La FNAUT souhaite au contraire que des villes moyennes (Voiron, 38) disposent d'au moins un aller-retour quotidien avec Paris (mais la SNCF refuse alors qu'elle pourrait gagner de nouveaux clients).

A noter que le taux de remplissage des TGV sur leurs parcours terminaux pourrait être amélioré si, comme le demande la FNAUT, ils étaient librement accessibles aux usagers du TER.

La Cour affirme également que le nombre d'arrêts des TGV sur les LGV est excessif lui aussi, ce qui allonge les temps de parcours et fait perdre de la clientèle. Mais elle ne prend pas en compte la fréquence de ces arrêts et se garde bien de préciser lesquels il faudrait supprimer...

Pour conforter son analyse, la Cour cite en exemple le Shinkansen qui circule sur la LGV Tokyo-Osaka (515 km) en ne desservant que... 17 gares ! Un contresens absolu : le TGV ne dessert que 2 gares sur Paris-Lyon (425 km).

Par ailleurs, si le Shinkansen transporte 1,5 fois plus de voyageurs sur la ligne Tokyo-Osaka que tous les TGV français, c'est tout simplement parce que cette ligne dessert un corridor de 500 km où est concentrée une population de 70 millions d'habitants. Imaginon ce que serait le trafic du TGV si toute la population française était concentrée sur l'axe Paris-Lyon !

Après avoir, à tort, estimé faible l'impact du TGV sur les émissions de GES, la Cour compare son estimation de cet impact (erronée selon l'ADEME) à celui du car, comme si le car pouvait remplacer le TGV, malgré sa lenteur, sans inciter les voyageurs à prendre l'avion. Elle en conclut qu'il faut développer les services de cars pour, dit-elle mystérieusement, « mieux intégrer la grande vitesse aux choix de mobilité des Français », proposant ainsi de concurrencer le TGV dont elle déplore que sa fréquentation stagne !

Enfin, selon la Cour, la mise à 200 km/h des lignes classiques serait l'alternative écologique à la construction de nouvelles LGV. C'est une illusion : cette vitesse, déjà possible sur un millier de km (38 sections bien tracées), ne pourrait être atteinte, à un coût raisonnable, que sur environ 500 km supplémentaires (une quinzaine de sections), pour des gains de temps marginaux : 2 min pour une section de 30 km. Et la faible rentabilité de ces opérations ne permettrait pas de les rentabiliser.

L'Allemagne a longtemps privilégié la mise à 200 km/h de ses lignes classiques et a construit deux fois moins de LGV que la France : bien que les distances y soient plus courtes, la part de marché de l'avion y reste largement prépondérante (FNAUT Infos 214).

LA DETTE FERROVIAIRE ET LE TGV

Le TGV est le seul secteur ferroviaire rentabilisable. Mais il est admis, par la Cour des comptes, les écologistes et certains économistes (Jean-Pierre Prud'homme, Yves Crozet, contemporains du TGV) que la dette ferroviaire SNCF + RFF (32,5 milliards d'euros fin 2010, 42 fin 2013, 44 fin 2014) est essentiellement une « dette d'infrastructure », due à la construction accélérée de LGV insuffisamment subventionnées au départ puis insuffisamment rentables.

Dans un article paru le 29 juin 2014 dans Les Echos, Denis Huneau, ancien directeur de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), démontre qu'il n'en est rien. Son argumentaire chiffré est basé notamment sur le rapport Mariton de 2004, les bilans « LÔTI » des LGV établis sous le contrôle du CGEDD et le rapport Savary de 2014 relatif au projet de réforme ferroviaire.

La dette ferroviaire n'est pas le résultat d'une politique d'investissement déraisonnable.

Le coût des LGV mises en service entre 1981 et 2011 (2 100 km) se monte à environ 17 milliards en monnaie courante (la dette est contractée « au fil de l'eau » en monnaie courante, les paiements sont également assurés en monnaie courante) dont 11 seulement ont été supportés par le secteur ferroviaire, un montant très inférieur à la dette actuelle de 44 milliards.

La LGV Paris-Lyon a été entièrement financée par la SNCF. Par la suite, le coût des LGV pour le système ferroviaire a été fortement allégé par des subventions publiques, allant de 5 % à 30 % pour la LGV Atlantique et 75 % pour la LGV Est, ce qui a permis de réduire l'endettement initial.

Le coût des 700 km de LGV en construction (les fameux 4 « coups partis ») est lui aussi d'environ 17 milliards

en monnaie courante, dont 5 seulement à la charge du système ferroviaire, le taux de subventionnement moyen de ces 4 LGV étant d'environ 70 %.

La charge totale du système ferroviaire sera donc de $11 + 5 = 16$ milliards en 2025, à comparer aux 60 milliards de la dette prévue à cette date.

Enfin, même si les LGV récentes ne sont pas aussi rentables financièrement que la LN1 Paris-Lyon (un taux exceptionnel de 15 %, d'où son remboursement intégral dès 1992), elles ont toutes une rentabilité significativement positive pour le secteur ferroviaire.

Les excédents d'exploitation du TGV permettent de rembourser peu à peu la dette ferroviaire, en 20 ou 30 ans suivant les LGV considérées (dont la durée de vie excède les 100 ans). Les contributions publiques étant accordées à fonds perdus, la construction des LGV n'entraîne donc pas de spirale d'endettement, la dette d'infrastructure est amortissable.

Mais alors, d'où vient la dette ferroviaire, qui augmente d'environ 2 milliards d'euros par an ?

De la « mauvaise dette » initiale, non apurée par l'Etat en 1997, et par la suite des déficits d'exploitation du réseau.

Les recettes fournies par les voyageurs et les chargeurs ne suivent pas la dérive continue des coûts de production de la SNCF (productivité insuffisante, masse salariale en hausse malgré la baisse des effectifs). La dette s'accroît donc, malgré les bénéfices des TGV et la prise en charge du déficit des TER par les Régions (celle du déficit des Intercités par l'Etat est marginale). Le budget de RFF a été souvent voté en déficit, les péages payés par les TER et surtout les trains de fret ne couvrant pas leurs coûts d'usage du réseau (seul le TGV paie les siens) et la régénération du réseau étant à la charge de RFF.

plus rentables, ce qui réduit le montant des péages perçus par RFF (le trafic perdu en fret a compensé le trafic voyageurs gagné grâce au TGV ; en Allemagne tous les trafics ont progressé).

Mais les solutions proposées par la FNAUT n'ont rien d'utopique :

- recours à la fiscalité écologique pour assainir la concurrence intermodale, permettre à la SNCF de regagner du trafic sur ses concurrents, et à l'Etat de mieux financer le réseau ferré, comme en Suisse et en Allemagne ;

- introduction de la concurrence dans le système ferroviaire, permettant de réduire les coûts de l'exploitation des trains et des travaux sur le réseau.

Ligne classique ou ligne nouvelle ?

Faut-il améliorer les performances d'une ligne existante ou construire une ligne nouvelle ? Ecartant toute position dogmatique, la FNAUT estime qu'il faut raisonner au cas par cas et préconise, par exemple, une ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et une ligne existante améliorée Paris-Limoges (FNAUT Infos 214).

Un débat analogue est en cours en Suisse romande : faut-il moderniser la ligne Lausanne-Genève, selon le projet actuel Léman 2030, ou créer une ligne nouvelle ? La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) préconise la deuxième solution.

Selon Michel Béguelin, ancien secrétaire des cheminots SEV et ancien conseiller aux Etats, les travaux prévus jusqu'en 2025 (extension de la gare de Lausanne, 4ème voie Lausanne-Renens, voies de croisement à Chambésy et Mies) sont pertinents, mais « les travaux prévus ultérieurement (élargissement à 3 ou 4 voies), c'est du rafistolage qui va coûter très cher et perturber le trafic sans apporter une capacité supplémentaire » : l'axe restera saturé et son exploitation fragile, le moindre incident entraînant des retards importants.

Inspirée par la mise en service d'une nouvelle ligne diamétrale à Zurich, la CITRAP propose de créer une ligne à deux voies entre Lausanne et Genève, sans gare intermédiaire, sur un tracé nouveau parallèle à l'autoroute et parcourable à grande vitesse. Les 6 arrêts abandonnés en 2004 sur la ligne existante, qui serait allégée du trafic de bout en bout, pourraient alors être rétablis.

Selon l'ingénieur Rodolphe Weibel, « construire le long de l'autoroute pose moins de problèmes que le long de la ligne historique, proche des habitations.

Les réactions à la proposition de la CITRAP sont variées. Pour les uns, « le programme Léman 2030 est acquis, il ne faut pas lâcher la proie pour l'ombre, une ligne nouvelle ne peut être envisagée qu'à plus long terme ». Pour d'autres, « il faut d'abord vérifier la validité d'un scénario de croissance importante de la mobilité ».

Pour d'autres encore, tels Roger Nordmann (PS), « il est judicieux de voir loin ; en matière ferroviaire, il faut penser en termes de générations. L'analyse de la CITRAP est très juste, il est probablement plus efficace et moins cher de créer une nouvelle ligne que de bricoler la ligne actuelle. Mais il faut aussi des jonctions entre les deux lignes pour permettre des trains semi-directs comme entre Berne et Zurich et pour faciliter la gestion des incidents » (source : Tribune de Genève, 19 juin 2014).

LA DETTE FERROVIAIRE ET LE TGV

Les difficultés à financer de nouvelles LGV sont nombreuses :

- un subventionnement par l'Etat et les collectivités territoriales à un niveau satisfaisant est devenu difficile ;
- les exigences environnementales croissantes augmentent les coûts des LGV à construire ;
- ces LGV sont moins rentables que les LGV existantes ou en construction ;
- la concurrence s'exerçant sur le TGV s'est accrue et diversifiée (avion à bas coût, autocar, covoiturage) ;
- l'inflation des coûts de production du système ferroviaire s'est accentuée ;
- le réseau ferré est sous-utilisé, la SNCF se recentrant sur les services les

Il est devenu politiquement correct d'accuser le TGV de ruiner le système ferroviaire. Ministres, parlementaires (Gilles Savary), présidents de SNCF Mobilité et SNCF Réseau, écologistes et certains économistes ne s'en privent pas. Cette accusation est-elle justifiée ?

Le TGV a certes exigé de grands investissements qui ont endetté lourdement la SNCF puis RFF. Mais on oublie un peu vite qu'il a aussi rapporté beaucoup d'argent à la SNCF, qui l'a utilisé pour financer le déficit de ses autres activités, surtout le transport du fret, et sa croissance à l'étranger et sur la route. L'exploitation du TGV est la seule activité ferroviaire qui dégage aujourd'hui des bénéfices.

A en croire tous ceux qui critiquent le TGV, le rail sera sauvé grâce à l'abandon du « tout-TGV ». C'est une vision illusoire. Non seulement le « tout-TGV » s'est estompé (depuis 2005, les investissements de RFF ont été multipliés par 2,5 ; selon son président Jacques Rapoport, l'ensemble du réseau aura été modernisé en 2025), mais ce seul abandon ne provoquerait pas l'indispensable réduction des coûts d'exploitation de la SNCF (seule l'introduction d'une concurrence maîtrisée pourra y contribuer). Les investissements routiers en seraient les premiers bénéficiaires. Un seul exemple : le conseil général de la Vienne refuse catégoriquement de participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges et affirme que sa priorité est la mise à 2x2 voies de la RN 147-149.

D'autre part, le TGV conserve une pertinence socio-économique dès lors :

- que les services ne seront pas limités à quelques LGV radiales mais irriteront l'ensemble du territoire ;

- que les LGV futures seront choisies rationnellement (voir FNAUT Infos 214), en particulier en sélectionnant les projets d'intérêt européen et en maillant le réseau des LGV pour renforcer les liaisons entre grandes villes de province, et non au gré des fantaisies de grands élus en mal de grands projets ;

- enfin qu'une politique intermodale sera mise en œuvre et que les conditions de concurrence entre le rail d'une part, l'avion et la voiture d'autre part auront été rééquilibrées et assainies par la mise en application d'une fiscalité écologique qui est tout sauf punitive.

Ce n'est pas le TGV qui est à bout de souffle, c'est la politique française des transports. Il est temps de donner à la SNCF, à l'opposé de sa stratégie de croissance externe, la seule mission de valoriser l'exploitation du réseau mis à sa disposition par la collectivité.

Jean Sivardière

La FNAUT reconnaît les points positifs du rapport de la Cour. Son analyse des mécanismes de lancement des LGV et sa critique sévère de la LGV Poitiers-Limoges (un projet « non prioritaire, non financé mais poursuivi avec vigueur ») et des gares nouvelles (encadré ci-contre) sont très pertinentes.

Elle dénonce aussi, comme la FNAUT, les fantasmes des grands élus qui croient que le TGV va faire des miracles dans leur région. Fantasmes qui concernent tous les grands projets d'infrastructures.

Mais dans son rapport superficiel qui s'inscrit dans l'air du temps, la Cour accumule les critiques systématiques du TGV et manque trop de rigueur, d'impartialité et de cohérence. Les contradictions sont nombreuses : tantôt le TGV va trop vite, tantôt il se traîne ; à Toulouse, il menacerait l'aéroport mais pas l'avion. Son évaluation environnementale ignore les nuisances routières et les accidents.

Tous les arguments sont bons à ses yeux pour « descendre » le TGV. Elle affirme par exemple qu'un car plein de voyageurs émet moins de CO₂ par passager x km qu'un train presque vide (sic) : on s'en doutait...

Elle souligne, laissant entendre que le TGV est élitiste, que le TER transporte bien plus de voyageurs que le TGV, ou encore qu'un habitant d'une ville de moins de 100 000 habitants utilise, en moyenne, 11 fois moins le TGV qu'un parisien, mais que peut-on en déduire de manière rigoureuse ?

La Cour refuse d'admettre que des LGV performantes sont nécessaires pour permettre les reports modaux souhaitables. Hérité du 19^{ème} siècle, le réseau ferré classique, même modernisé, ne sera jamais compétitif avec l'autoroute, encore moins avec l'avion.

De manière difficilement compréhensible, la Cour n'a tenu aucun compte des observations de l'ADEME contestant en particulier sa méthode de calcul des émissions de GES.

Il est tout aussi étonnant que la Cour recommande de limiter le nombre des gares desservies par le TGV sans présenter une évaluation chiffrée des conséquences commerciales et financières d'une telle orientation qui risque d'être contre-productive pour la SNCF et serait coûteuse pour les Régions. Certes le TGV passe 40 % de son temps sur des lignes classiques, cela peut choquer, encore fallait-il démontrer avec rigueur que cela affecte sa rentabilité.

La Cour reste généralement dans le flou : elle critique le trop grand nombre de LGV existantes ou en cours de construction, mais se garde bien de

Gares campagnardes

La Cour a examiné, comme la FNAUT lui avait demandé à plusieurs reprises, le positionnement absurde des gares nouvelles TGV : une série de bévues, heureusement évitées sur les LGV Bretagne et Tours-Bordeaux, qu'il faut aujourd'hui corriger à grands frais en Lorraine ou à Avignon et qui, d'Agén à Montpellier, se reproduisent sous la pression d'élus locaux plus préoccupés de prestige que de l'intérêt des voyageurs, avec la connivence de l'Etat et de RFF (FNAUT Infos 167, 231, 234). La Cour critique ces gares, coupées pour la plupart du TER (alors que 20% des voyageurs utilisent un TER en correspondance avec le TGV) et des transports urbains et départementaux.

désigner les LGV qu'il ne fallait pas construire et les arrêts à supprimer sur les LGV et les lignes classiques.

Il est regrettable que la Cour, peu curieuse, ait limité ses consultations aux acteurs « officiels » du transport. Les associations ont été ignorées alors que les voyageurs, dont elles connaissent bien les besoins et les comportements, sont les premiers concernés.

Le rapport apparaît finalement comme un texte de circonstance. Il reprend sans esprit critique certaines idées avancées par la SNCF : ne faire circuler les TGV que sur les LGV, donc transférer les services d'aménagement du territoire aux Régions, et lui laisser les seules activités rentables.

De même il reprend les idées du ministre de l'Economie, sans se préoccuper des conséquences de la libéralisation des services interrégionaux d'autocars sur les services ferroviaires.

En définitive, les préconisations sans nuances de la Cour sont dangereuses car, conçues dans une démarche purement comptable et à court terme, sans vue d'ensemble socio-économique et écologique, elles négligent les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire, et la nécessité urgente de prendre en compte la lutte contre la pollution de l'air et le défi climatique.

La Cour devrait étudier aujourd'hui la possibilité d'un financement public simultané des LGV et de la modernisation des lignes existantes grâce à la fiscalité écologique (une mesure facilitée aujourd'hui par la chute brutale du prix du pétrole) : une hausse du coût d'usage du TGV serait ainsi évitée et la fréquentation du TGV serait maximisée.

Nos critiques du rapport ont été transmises à Didier Migaud, premier président de la Cour des comptes : il n'a pas réagi.