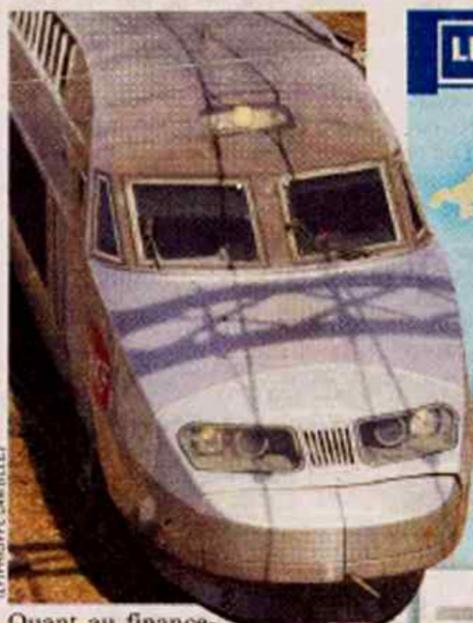


Ces projets TGV qui risquent de ne jamais voir le jour

TRANSPORT. Le schéma national des infrastructures de transport prévoit de réaliser 2 000 km de lignes TGV d'ici à 2020. Un rapport d'experts, transmis au Parlement, pointe du doigt les problèmes de financement.

Le prolongement du TGV vers Nice, la ligne Limoges-Poitiers, la branche sud de la LGV Rhin-Rhône, Paris-Calais ou la traversée du Béarn. Ces projets au coût élevé, à la rentabilité douteuse et au montage financier compliqués, risquent selon des experts, de ne jamais voir le jour. Pourtant, ils figurent tous au schéma national des infrastructures de transport (Snit). Discuté au Parlement au plus tôt à la fin du mois, ce schéma prévoit la réalisation de pas moins de 2 000 km de lignes à grande vitesse d'ici à 2020, plus que la totalité du réseau actuel (1 888 km) ! Sans compter les 2 500 km supplémentaires à tracer après cette date. Ce Snit, qui a retenu une vingtaine de projets pour un coût pharaonique de 103 Mds€, soulève le scepticisme. Mi-mai, Hervé Mariton, député UMP de la Drome, a sévèrement critiqué le manque de financement de ce schéma. Et aujourd'hui députés et sénateurs recevront un document dans lequel le groupe de réflexion TDIE (transport, développement, intermodalité, environnement), qui regroupe élus et professionnels, émet des réserves sur le futur réseau TGV.

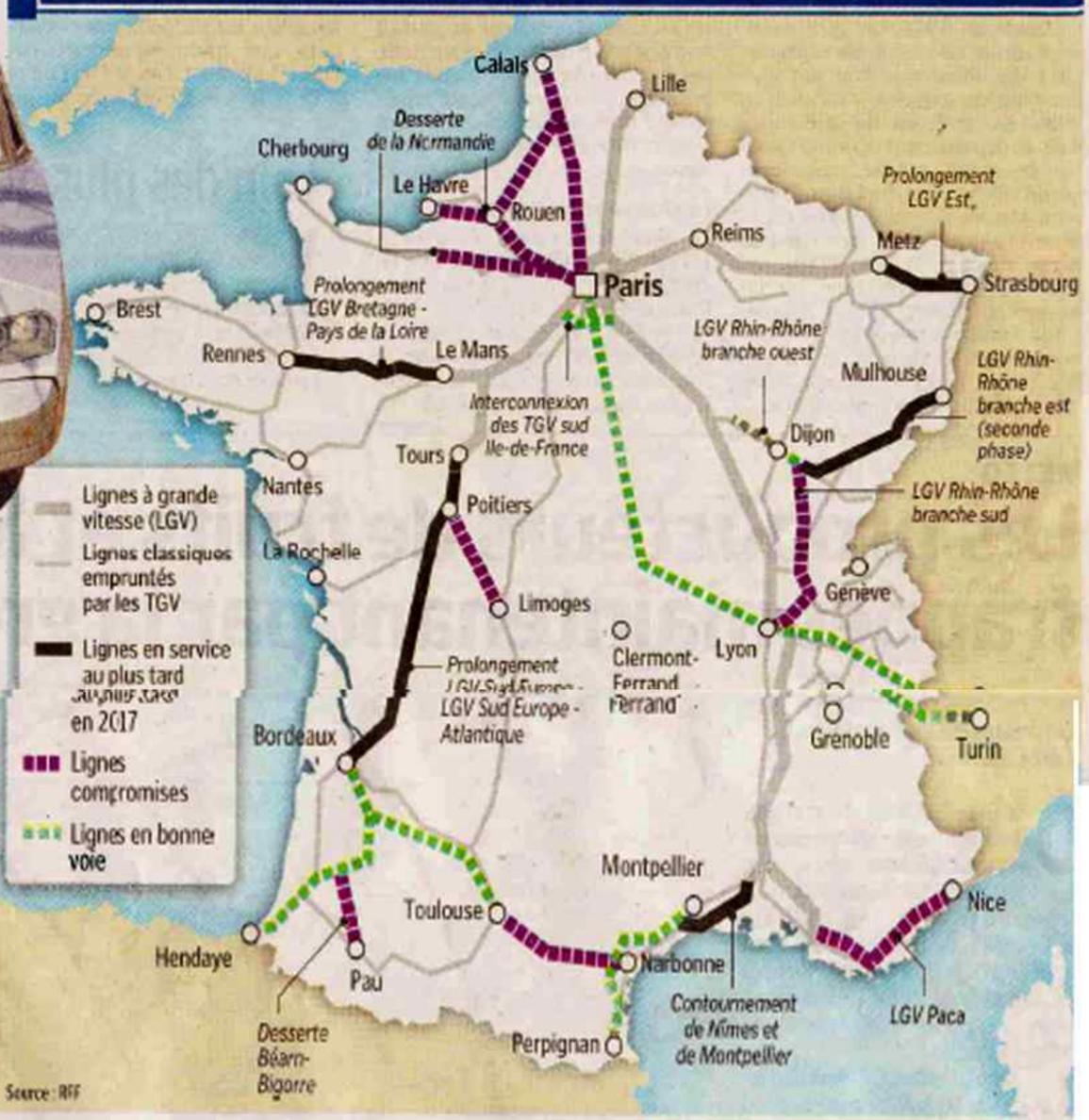


IL PHOTOPHORE L'AVANCE

Quant au financement, le gouvernement n'aborde pas à ce stade la question. Or, selon TDIE, le Snit « ne peut, sauf à perdre en crédibilité, occulter la difficulté prégnante du financement. [...] Certains projets risquent de ne pas être retenus malgré leur pertinence, parce qu'ils apparaissent infinanciables », d'autant que « les financements publics de l'Etat comme des collectivités [...] demeureront rares tout au long, au minimum, des vingt prochaines années ». Le gestionnaire RFF (Réseau ferré de France) et la SNCF répètent que leur priorité est de rénover le réseau existant, pour lequel il manque déjà de l'argent. « Ce programme de LGV, c'est comme si on construisait de nouvelles ailes à un château dont on n'aurait pas les moyens de refaire la toiture », résumait un proche de Guillaume Pepy.

SÉBASTIEN LERNOULD

LES PROJETS DE LIGNES À GRANDE VITESSE



Source : RFF

Des lignes pertinentes mais infinanciables

Dans une synthèse de huit pages, TDIE pointe du doigt l'absence de hiérarchie des projets et d'études de trafic. D'ici à 2020, TDIE propose de donner à priorité « aux liaisons européennes, aux dessertes des régions peuplées extérieures et aux dessertes des aéroports internationaux ». Le groupe de travail recommande aussi d'aménager « un maillage inter-villes complémentaire aux principales LGV qui combinerait les adaptations de lignes classiques et les éléments de lignes nouvelles ».

« Les finances de l'Etat ne permettent pas de tout faire »

THIERRY MARIANI • secrétaire d'Etat aux Transports

« Les LGV sont des projets prioritaires », explique le secrétaire d'Etat aux Transports, Thierry Mariani. Le gouvernement veut « toutes les réaliser ». Mais il faudra « développer des partenariats public-privé », prévient le ministre, pour assurer le financement des projets.



(L'ESPRESSO DE OLIVIERA)

Sur les vingt-huit projets de ligne à grande vitesse recensés dans le schéma national des infrastructures de transport (Snit), combien pourront être réellement financés ? THIERRY MARIANI. Le Snit est un document de planification, pas de programmation, et il est volontairement ambitieux. Les LGV sont des projets prioritaires. Seront-elles fi-

nançées ? Oui. Nous voulons toutes les réaliser. Peut-être que cela ne sera pas possible pour certaines. Mais je tiens à faire remarquer que, pour la première fois, trois chantiers se déroulent en même temps. C'est un effort sans précédent de l'Etat.

Comment tout financer si les collectivités locales ne sont pas en mesure de payer ? Pour la ligne Bretagne-Pays de la Loire, le contournement de Nîmes et Montpellier, les collectivités de gauche comme de droite sont au rendez-vous. Concernant le financement de la LGV Tours-Bordeaux, la défection de la région Poitou-

Charentes n'empêchera pas le gouvernement de lancer l'opération. Les collectivités locales doivent investir, c'est dans leur intérêt. De toute façon, les finances de l'Etat ne permettent pas de tout faire. C'est pour cela aussi que nous avons développé les partenariats public-privé.

Certaines nouvelles lignes seront peu rentables à exploiter. N'est-ce pas un cadeau empoisonné que vous faites à la SNCF ? Peut-être que, dans certains cas, vous avez raison. Mais, si la France est la principale destination des investisseurs, c'est pour la qualité de ses infrastructures, qui ne se mesure pas seulement au niveau de la rentabilité sur telle ou telle ligne. Les bénéfices seront énormes au niveau de l'aménagement du territoire.

PROPOS RECUEILLIS PAR SIO

Des lignes chères et peu rentables

« On a fait les lignes les plus faciles à construire et les plus intéressantes à exploiter. Maintenant, il reste les autres », résume un dirigeant du système ferroviaire. Les plus compromises ? Les projets de TGV aux coûts exorbitants pour une rentabilité aléatoire. Explications. ■ **75 millions d'euros par kilomètre.** Traversant des zones urbaines denses, certaines lignes atteindraient des sommes folles. Ainsi, le tracé de la LGV Paca (200 km) entre Marseille et Nice nécessite de percer des tunnels sous les grandes villes. Résultat : la facture serait d'au moins 15 Mds€, soit 75 M€ par kilomètre ! Soit trois fois plus que le coût moyen. ■ **Un tiers des TGV déficitaires.** La SNCF a vu la rentabilité de ses TGV divisée par deux. Un tiers de son réseau est déjà déficitaire. « Ce n'est pas avec une LGV entre Limoges et Poitiers qu'elle va améliorer la situation », grince un expert. Autre problème, les droits de passage des trains. A propos de

Tours-Bordeaux, le patron de la SNCF, Guillaume Pepy, relevait en mars que « les péages prévus, assez dissuasifs, ne permettraient pas de faire circuler davantage de trains pour rentabiliser la ligne ». ■ **Le manque de fonds publics.** Qui va payer les 100 Mds€ des futurs TGV. Réseau ferré de France (RFF) ne devrait à terme prendre en charge qu'entre 10 % et 30 % des projets en fonction de leur rentabilité. Les collectivités territoriales ? Elles « ne pourront jamais assurer tous les financements prévus », martèle Jacques Auxiette, de l'Association des régions de France. De plus, le consensus des élus est essentiel. A cause de querelles politiques, le tour de table de Tours-Bordeaux a été bouclé dans la douleur. L'Etat ? Criblé de dettes, il compte sur les partenariats public-privé (PPP) mais « le secteur privé n'investira que sur les projets les plus profitables, et ses possibilités ne sont pas plus infinies », prévient Pierre-Louis Rochet, ancien directeur international de la SNCF.

SIO