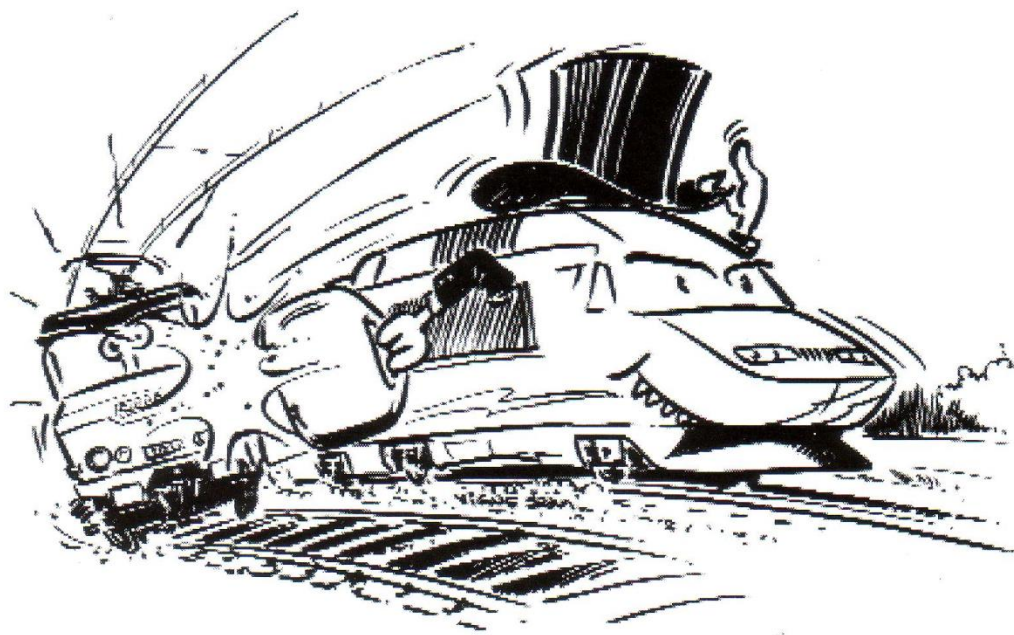


LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : DU MYTHE A LA REALITE

DIX RAISONS DE DIRE NON A LA LGV



CADE - SEPTEMBRE 2013

RESUME

Les objectifs du modèle TGV des années 1970 étaient d'irriguer le territoire par un réseau ferré modernisé en alternative au développement du réseau aérien. Dans les années 2000, des effets néfastes sont constatés principalement « l'effet tunnel ».

Si pour certains grands élus la grande vitesse est regardée encore comme un des marqueurs incontournables de la modernité, « *il est souhaitable que nous sortions de cette logique du toujours plus vite* » (Rapport Auxiette).

La LGV n'aménage pas le territoire, elle le « déménage » en renforçant la métropolisation. Les grandes villes sont les seules gagnantes, toutes les études le prouvent. Elle ne désenclave pas, au contraire elle risque de désorganiser le territoire par « l'effet tunnel ».

C'est une réponse inadéquate à la demande de mobilité. La priorité sociale est de permettre à tous de se déplacer au quotidien, à courte ou moyenne distance, avec des transports publics fiables, réguliers, de qualité et financièrement accessibles et non de construire une infrastructure pour 8% des usagers du train qui empruntent le TGV.

Le report modal est un enjeu majeur pour notre société. Les « effets de la grande vitesse » se manifestent entre 350 et 450 km avec des temps de parcours de 2 heures. Les TGV sur LGV font moins bien que des TER ou des Corail bien cadencés. Pour le fret : la part modale du ferroviaire chute, en France, depuis 1998. « *La relance du fret ne peut se produire que par une volonté affirmée des opérateurs ferroviaires [...] et d'une mobilisation efficace des acteurs économiques* » (Mobilité 21).

L'impact économique pour les villes moyennes est illusoire (études Delaplace, SETEC), une ville peut être attractive sans LGV (étude université Paris Dauphine). La LGV ne dynamise pas l'emploi, il n'y a aucune corrélation entre le taux de chômage et le fait qu'une ville soit desservie ou non par une LGV. Pendant la phase de chantier, elle ne crée pas d'emplois pérennes mais des emplois souvent temporaires et peu qualifiés.

C'est un saccage environnemental qui détruit milieux naturels, terres agricoles et forêts. La LGV cloisonne les milieux, perturbe l'hydrographie, pollue sols et eaux et génère des nuisances acoustiques majeures. Le bilan carbone n'est qu'un alibi, sujet à caution. « *La construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste* » (Etude suédoise de l'université de Linköping).

Toutes les études et les rapports prouvent que les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables. « *Les projets de LGV sont souvent extrêmement coûteux et d'une efficacité socio-économique controversée* » (Mobilité 21). Les LGV constituent, du fait de leur charge financière pour la puissance publique, « un casse-tête en matière de financement ».

Avec des alibis fallacieux, avec un entêtement qui confine à l'absurde, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant pourtant adapté à l'aménagement équitable du territoire.

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE :

DU MYTHE A LA REALITE

Le développement du système TGV date des années 1970 et poursuivait un double but :

- Irriguer le territoire national par un réseau ferré modernisé s'inscrivant dans une perspective volontariste d'aménagement du territoire.
- Mettre ce réseau en situation d'alternative au développement du réseau aérien en plaçant les principales métropoles du territoire national à quelques heures de la capitale dans le cadre d'une vision « hyper centralisatrice »¹.

Géographes et économistes discutent encore du résultat de la première option. D'abord reconnu positif, ce n'est que vers les années 2000 que le principal effet négatif lié au facteur vitesse a été mis en évidence. En effet, le système a polarisé positivement les extrémités des lignes : en général, des métropoles régionales, aux dépens des pôles urbains intermédiaires. C'est « l'effet tunnel ».

De plus, la grande vitesse à la française (>250 km/h) ne supporte pas le partage des lignes avec des convois lents, malgré les affirmations de ses défenseurs. Cela serait possible avec les vitesses pratiquées par nos voisins européens. Cette vitesse élevée engendre un « effet de souffle » lors des croisements. Ceci a conduit à vouloir créer systématiquement des lignes nouvelles dédiées à la grande vitesse plutôt que de réutiliser le réseau existant.

Aujourd'hui, les TGV circulent à environ 300 km/h, le « modèle » de demain, l'AGV, est prévu pour circuler à environ 360 km/h.

Si l'on peut comprendre la fascination des ingénieurs pour la vitesse, on comprend difficilement que certains responsables politiques ne remettent pas en question la « Grande Vitesse » dans le contexte de la crise écologique et climatique actuelle.

C'est pourtant ce que recommande Jacques Auxiette dans le rapport remis au Premier ministre² : « *Il est souhaitable que nous sortions de cette logique du "toujours plus vite".* » Malheureusement pour certains grands élus la grande vitesse est regardée encore comme « *un des marqueurs incontournables de la modernité* »³.

La même modernité convoquée il y a quarante ans au sujet de Concorde, le parallèle est frappant et fait se poser cette question : les LGV ne seront-elles pas au ferroviaire ce que fut Concorde à l'aéronautique civile ? Une magnifique réussite technologique, défendue par des porteurs de projets aux profils similaires (et dotés du même aveuglement) et remise dans les placards de l'Histoire par les chocs pétroliers successifs. Les LGV seront-elles aujourd'hui les victimes de la transition énergétique ?

¹ Pierre Delacroix, président d'honneur de la SEPANSO et de FNE.

² Un nouveau destin pour le service ferroviaire français

³ Rapport Mobilité 21, p 20.

1. Des gains de temps au détriment de la desserte des territoires

La « doctrine LGV » c'est le gain de temps. C'est « l'effet vitrine » dont use et abuse RFF pour justifier ses projets. Les gains de temps de parcours sont calculés par rapport à l'existant c'est-à-dire souvent par rapport à des lignes souvent vétustes et « à bout de souffle ». L'honnêteté voudrait que ces calculs soient réalisés par rapport à des lignes rénovées et modernisées.

La grande vitesse implique que le train ne s'arrête pas, il faut aller vite d'un point à un autre !

Les habitants des villes qui ne bénéficient pas de la desserte par le TGV perdent la qualité du service offert jusque-là par le réseau classique. Car le TGV, en écrémant la clientèle la plus rémunératrice des lignes classiques, entraîne un abandon progressif des lignes qui assuraient auparavant une desserte répondant aux besoins des usagers. La SNCF les déclare alors déficitaires et les supprime.

Un exemple éclairant : la LGV Est

Voilà le constat effectué par Vincent Doumayrou⁴ :

« Toutes les villes situées entre Epernay et Strasbourg, y compris Nancy, perdent des liaisons avec Paris, ainsi que toutes les villes entre Epernay et Charleville-Mézières. Les seules gagnantes sont les villes situées entre Strasbourg et Mulhouse [...]. Il n'y a plus aucun train direct de Paris pour Charleville-Mézières, Nancy, même en pointe hebdomadaire [...]. Par ailleurs, le remplacement des trains Corail par des TER provoque une baisse des fréquences et un allongement des temps de parcours sur un certain nombre de parcours non desservis directement par TGV [...].

Cette situation rend plus difficile certains trajets intermédiaires en obligeant les voyageurs entre grandes villes à prendre le TGV [...]. Les habitants des villes moyennes (Commercy, Toul, Longwy, Neufchâteau, Verdun) doivent se rendre à Nancy en voiture pour prendre le TGV vers Paris [...]. Quant aux relations avec l'étranger, elles sont aussi accélérées, mais Nancy et Metz, auparavant points d'arrêts de trains Paris-Francfort et Paris-Munich respectivement, perdent toute relation directe (en grandes lignes) avec l'Allemagne. C'est là encore un effet pervers de la conception « aérienne » des dessertes du TGV [...]. Les décideurs planifient en quelque sorte le déficit du train classique et le succès du TGV ! [...].

Nous parlerons donc à propos du TGV Est de politique du TGV à tout prix, celle qui consiste à mettre en place un avion sur rail sans réfléchir aux conséquences sur le réseau classique et l'aménagement du territoire.»

Cette réflexion pourrait s'appliquer à l'ensemble des LGV en service. En agissant comme « un aspirateur de trafic », la LGV participe à l'assèchement de la desserte des villes moyennes au démantèlement du réseau ferré classique, à sa dévitalisation et, à terme, à son abandon progressif.

⁴ Vincent Doumayrou, *La fracture ferroviaire*, Les Éditions de l'Atelier.

Ce constat est partagé par le rapport Auxiette :

« Il s'agit pour l'Etat de définir quel doit être le maillage territorial ferroviaire au niveau national et quels sont les temps de parcours qui doivent être garantis afin de rendre le mode ferroviaire attractif. Ces deux principes construiront la seule vraie réflexion qui permettra de sortir du faux débat selon lequel il importe d'aller toujours plus vite d'un point à l'autre du territoire et qu'il n'y a pas d'avenir en dehors du TGV. »

2. Un « déménagement » du territoire et non un aménagement

Une ligne à grande vitesse repose sur des circulations entre grandes métropoles, distantes de 200-400 km. Tous les experts s'accordent pour dénoncer les effets pervers de la grande vitesse sur l'aménagement territorial.

Un renforcement de la métropolisation

Dans l'étude « *Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* »⁵, le cabinet SETEC fait un certain nombre de mise en garde :

« La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à accentuer les dynamiques et les disparités territoriales : elle accompagne et renforce la métropolisation [...] et peut par contrecoup participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grands centres urbains (par "effet-tunnel" par exemple). »

Trois ans après la mise en service de la LGV Méditerranée, les mêmes auteurs⁶ constatent les mêmes effets :

« La LGV Med comme les autres LGV a aussi renforcé la métropolisation [...] Les effets quantifiables sur le développement et l'aménagement des territoires desservis sont encore modestes même pour Aix et Marseille [...] mais en même temps, l'analyse bibliographique montrait que, pour toutes les LGV, ces effets étaient peu nombreux et peu directs. »

Il semble bien que les décideurs politiques aient parfaitement compris que la LGV est un atout pour les seules grandes métropoles et un handicap pour les villes moyennes. Alain Juppé déclare ainsi :

« Dans dix à quinze ans, Bordeaux se trouvera au centre d'une immense toile ferroviaire reliant le nord et le sud de l'Europe. Il s'agit là d'un levier extraordinaire de développement qui doit nous permettre de hisser la ville au rang de métropole européenne. »

Avec des liaisons à grande vitesse qui mettront Paris à deux heures de Bordeaux (en principe en 2015) et Toulouse à une heure de Bordeaux (échéance incertaine), pour la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) « *c'est une opportunité de développement sans précédent qui a donné naissance à Euratlantique.* »

⁵ Lien internet : <http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Effets-territoriaux-de-la-grande-vitesse-ferroviaire.pdf>

⁶ « Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée »

<http://associationtgvdeveloppement.fr/docs/1Etudes%20pr%E9paratoires/Etudes%20des%20effets%20potentiels%20sur%20les%20territoires/LGV-PACA-EffetTerritoire-Volet2-juin04.PDF>

À l'instar d'Euralille ou d'Euroméditerranée à Marseille, Euratlantique est une vaste opération d'aménagement urbain pour faire émerger « une nouvelle centralité ». Cette opération va remodeler profondément un millier d'hectares et s'étendra sur les deux rives de la Garonne. Elle englobera la construction de 500 000 m² de bureaux, de nombreuses surfaces commerciales et 1 million de m² pour 15 000 logements. Le projet Arena (une salle de spectacles et 28 000 m² de commerces) complètera ce complexe immobilier.

Cette Opération d'Intérêt National (OIN) a pour objectif de créer, d'ici à 2030, un centre d'affaires international et de nouveaux quartiers. À terme, le centre-ville gagnerait 30 000 habitants et plus de 20 000 emplois seraient créés.

C'est ainsi que les métropoles deviennent de véritables « aspirateurs d'emplois ». Germá Bel, professeur d'économie à l'Université de Barcelone, spécialiste des infrastructures, déclare à propos de la LGV Perpignan-Barcelone : « *Le TGV sucera l'activité économique des petites villes au profit des grandes*⁷. »

En 1990, Michel Delebarre, ministre des Transports, l'évoquait déjà :

« Le pire des scénarios, ce serait celui où une minorité de privilégiés pourraient circuler d'une ville à l'autre entre des centres d'affaires situés autour des gares, parfaitement équipés pour répondre à leurs besoins d'activités et de loisirs, îlots de prospérité enclavés dans des agglomérations abandonnées à leurs problèmes et à leurs embouteillages. »⁸

Malheureusement, ceci n'est plus un mauvais scénario ; c'est une conséquence à peu près certaine du développement des LGV en France et en Europe.

Un argument fallacieux : « le désenclavement »

Pour obtenir le financement des projets de LGV par les collectivités territoriales, les décideurs n'hésitent pas à faire miroiter des retombées positives au regard des enjeux liés au désenclavement et à la compétitivité des territoires.

Les experts sont nettement plus circonspects et dénoncent les effets néfastes des LGV. Ainsi le cabinet SETEC (déjà cité) fait cette mise en garde :

« La grande vitesse ferroviaire peut aussi entraîner des risques pour le développement et l'aménagement. Plusieurs risques peuvent exister pour certains territoires :

- **Un « effet-tunnel »** (c'est-à-dire l'absence de dessertes pour des territoires traversés – exemple d'une partie de la Picardie sur la LGV Nord) ou un niveau de desserte insuffisant (Meuse TGV en 2007) ;
- **Une désorganisation territoriale et des dysfonctionnements spatiaux**, dus aux modifications des proximités ou la création de flux nouveaux mal maîtrisés, qui peuvent entraîner dans certains cas :
 - une baisse de l'influence d'une ville centre sur son bassin d'habitat et d'emploi,
 - une périurbanisation non maîtrisée... »

⁷ Référence internet : <http://www.la-clau.net/info/5380/incertitudes-sur-limpact-economique-du-tgv-en-catalogne-5380>

⁸ *La Vie du rail* du 1^{er} au 7 novembre 1990.

Les déplacements rapides ont permis l'émergence d'une nouvelle catégorie socio-professionnelle, « les navetteurs » pour lesquels la LGV permet de vivre dans une agglomération et de travailler dans une autre (exemple de monorésidentialité : habiter à Tours et travailler à Paris tous les jours).

Avec le « rapprochement » des métropoles, il y a fort à parier que c'est le sort réservé aux habitants des villes moyennes intermédiaires qui parsèment notre territoire...

3. Une réponse inadéquate à la demande de mobilité

Quand on élabore une politique d'aménagement du territoire pertinente et durable, il faut non seulement en examiner ses effets économiques ou écologiques mais aussi sa portée sociale. Celle-ci implique que les politiques publiques n'engendrent pas de dysfonctionnements sociaux, par exemple en excluant certaines populations de l'accès aux services publics.

Quelle demande de mobilité ?

Les données les plus récentes sont celles recueillies entre 2007 et 2008 lors de la dernière ENT D (Enquête Nationale Transport et Déplacement)⁹. Que révèle cette enquête ?

« La mobilité à grande distance¹⁰ [...] demeure très inégalement répartie au sein de la population, près de la moitié des personnes enquêtées n'ayant pas voyagé au cours des trois mois précédant le passage de l'enquêteur. Une partie de la population voyage donc de plus en plus, tandis qu'une part constante ne voyage pas. »

L'accent est mis sur le fait que ce type de mobilité « non contrainte », c'est-à-dire non obligatoire, est beaucoup plus sensible aux paramètres socio-économiques que la mobilité locale, et en particulier aux ressources financières résiduelles des ménages.

En revanche, la demande de mobilité locale au quotidien est forte et émane de l'ensemble de la population. La commission Mobilité 21 en a pris conscience : « *C'est bien le service rendu qui est essentiel.* » Elle estime ainsi qu'un schéma de mobilité durable doit avoir pour objectif d'assurer le niveau de service dont les territoires et leurs populations ont réellement besoin dans une approche qui, pour être soutenable, doit être adaptée aux situations.

La priorité sociale est de permettre à l'immense majorité de nos concitoyens de se déplacer au quotidien, à courte ou moyenne distance, avec des transports publics fiables, réguliers, de qualité et financièrement accessibles.

⁹ Enquête conduite par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS). Les données sont téléchargeables sur internet : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/article.php?id_article=1263

¹⁰ Déplacements réalisés par les individus à plus de 80 km à vol d'oiseau de leur domicile.

Pour répondre à ces besoins prioritaires, il convient d'optimiser le réseau ferroviaire pour obtenir un relèvement des vitesses de circulation. Fiabilité, régularité et qualité du service sont plus importants que de simples gains de vitesse pouvant être obtenus avec l'aménagement du réseau existant à moindre coût, et avec une empreinte écologique bien moins importante.

Pourquoi les promoteurs des lignes à grande vitesse tournent-ils le dos à ces objectifs, et favorisent-ils au contraire le déplacement occasionnel d'une frange aisée de la population, une « élite circulatoire » ?

Des LGV pour qui ?

La réponse pourrait se résumer ainsi : 8% des usagers du train empruntent le TGV et « *la très grande vitesse reste un marché de niche*¹¹ ».

Ainsi, le développement des LGV peut être considéré comme une véritable régression sur le plan social puisqu'il ne fait qu'accroître les inégalités. Les habitants des villes qui ne bénéficient pas de la desserte par le TGV perdent la qualité du service offert jusque-là par le réseau classique.

Comme le fait remarquer Vincent Doumayrou :

« L'arrivée du TGV fait augmenter le trafic mais l'augmentation concerne d'abord les couches sociales moyennes et moyennes supérieures et avant tout les déplacements d'affaires. »¹²

Le TGV est un moyen de transport qui s'adresse à une population qui se déplace de toute façon. Après l'ouverture de la première ligne TGV (Paris-Lyon), la fréquentation a beaucoup augmenté, mais selon François Plassard :

« Si les personnes habituées à se déplacer bougent davantage, comparativement peu de nouvelles personnes se déplacent. »¹³

Les TGV sont très chers par rapport aux trains Corail, et le prix du billet fait du TGV un transport de luxe. Alors que les LGV sont financées par toute la collectivité, le risque est d'en exclure les catégories sociales les moins aisées. Or la hausse des prix du billet est déjà programmée.

Dans un rapport d'information¹⁴, le député Hervé Mariton prévient :

« L'augmentation des péages ferroviaires est indispensable pour se rapprocher de la vérité, pour le moment très éloignée des coûts. »

Actuellement, les péages ferroviaires représentent déjà 30% du prix du billet.

¹¹ Extrait du rapport Auxiette.

¹² Vincent Doumayrou, *La fracture ferroviaire*, Les Éditions de l'Atelier p.168.

¹³ François Plassard, *La mobilité induite par les infrastructures*, colloque des 7 et 8 novembre 1996, Conférence européenne des ministres des Transports, 1998, p. 129.

¹⁴ Référence internet : http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i0875.asp#P254_24663

De son côté, Guillaume Pepy, président de la SNCF, confirme au journal *Libération*, le 17 décembre 2008 :

« La construction accélérée du réseau LGV entraînera une hausse des péages et au final une hausse du prix du billet à grande vitesse. Un seul kilomètre de LGV coûte 15 à 20 millions d'euros¹⁵ ; il sera financé par le contribuable et le voyageur. »

On le voit donc, du fait de l'augmentation forte et inéluctable du prix des billets, une partie de la population ne pourra plus accéder au TGV à moyen terme. On est très loin des slogans racoleurs de RFF, diffusés dans la presse ou par voie d'affiches :

« Avec les LGV, vous pourrez aller travailler plus facilement, partir en week-end au bord de la mer et voir votre famille plus souvent. »

Ces perspectives ne s'adressent malheureusement qu'à une petite minorité de la population française que les spécialistes des transports nomment aujourd'hui « l'élite circulatoire ».

Dans de telles conditions, une LGV présente-t-elle réellement un caractère d'intérêt général ?

4. LGV et report modal

L'enjeu de la transition écologique et énergétique, l'exigence d'une mobilité sûre conduisent à donner la priorité aux modes de déplacements et de transports alternatifs à la route. C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics tentent de réduire la circulation routière et les émissions de GES au profit d'autres moyens de transport plus respectueux de l'environnement. Le report modal est donc actuellement un enjeu majeur pour notre société. Comment la LGV y participe-t-elle ?

Report modal des voyageurs

Peu d'études sur le sujet et beaucoup d'approximations.

Nous emprunterons certains de nos propos à Julien Marcault, auteur d'un mémoire sur le report modal de la route vers la LGV Est¹⁶.

L'auteur souligne d'emblée la difficulté à appréhender la notion de report modal. Sur les déplacements longue distance interviennent plusieurs « déterminants » : le coût, le motif et la durée du déplacement mais aussi « le contexte individu » (âge, CSP, lieux de résidence, habitude...).

L'analyse de l'enquête TGV Atlantique a identifié trois zones de pertinence du TGV sur les relations centrées sur Paris.

¹⁵ M. Pepy est au-dessous de la vérité. En effet, le calcul réalisé à partir des estimations publiées dans le SNIT pour les projets à engager avant 2020 donne un coût moyen HT de 27,27 millions d'euros.

¹⁶ *Le potentiel résiduel de report modal depuis la route vers le TGV Est*, Mémoire pour l'obtention du Master CIMO (Cité et Mobilité), octobre 2010.

- Une première zone distante de 240 km de Paris. Les 45 minutes de réduction de temps de trajet par rapport au train classique sont insuffisantes au basculement et la voiture est privilégiée pour sa souplesse d'utilisation :
« *Tout semble s'être passé comme si la mise en service du TGV Atlantique s'était traduite par une dégradation de l'offre ferroviaire.* »
- La zone intermédiaire couvre les distances à Paris allant de 300 à 600 km avec des temps de parcours TGV de 1h30 à 4h. On assiste globalement à des gains de parts de marché par rapport à la route et surtout à l'avion. Cette zone est nommée l'aire des « effets du TGV » et concerne les distances allant de 350 à 450 km avec des temps de parcours proches de deux heures.
- Enfin, la zone éloignée distante de plus de 700 km de Paris (hors Bordeaux) pour laquelle l'avion renforce sa position dominante dès 1993 malgré la mise en place du TGV. Sur ces distances, le TGV ne semble pas apporter d'avantage concurrentiel.

Pour le TGV Est :

- A moins de 250 km de Paris, le TGV est aussi peu compétitif par rapport à la route.
- Entre 250 et 450 km de Paris et un gain de temps d'environ 1h40 par rapport à l'automobile, le TGV devient très compétitif et influe fortement sur le choix modal.
- Au-delà de 450 km de Paris, dans le sens où le TGV dessert au plus loin de Paris la gare de Colmar et le temps de trajet n'excède pas 3 heures, ce créneau reste encore très compétitif par rapport à la route et surtout à l'avion.

Cela rejoint le constat fait par la direction de la SNCF par rapport à l'aérien :

« *A 4 heures de temps de parcours, nous obtenons 45 à 50% de parts de marché. A 3h de temps, nous sommes au moins à 65%. A 2 heures, nous parvenons à 90%.* »

Ce constat appelle cependant un certain nombre de remarques.

- Tout d'abord une partie des voyageurs captés par les LGV provient d'abord des « trains grandes lignes » du réseau classique, ce qui n'apporte donc rien en termes de report modal.
- La mise en service d'une ligne à grande vitesse s'accompagne d'un abandon des dessertes locales ce qui a tendance à jeter sur les routes des personnes qui auraient pu emprunter le train. Ainsi, sur des liaisons comme Paris-Reims, l'arrivée du TGV s'est accompagnée d'une dégradation du réseau ferroviaire existant (Corail), avec pour conséquence un fort report vers la voiture particulière.

La grande vitesse n'est pas la panacée en matière de report modal.

Pour concurrencer la route, les TGV sur LGV font moins bien que des TER ou des Corail bien cadencés. Ce sont les « trains du quotidien » qui sont susceptibles d'assurer le meilleur report modal à la condition de fournir un service de qualité irréprochable.

Avec les lignes construites ex nihilo, la part du routier augmenterait en raison de la position excentrée des gares nouvelles et des détours imposés quotidiennement aux riverains.

Le coût de déplacement reste un obstacle et un frein dans l'usage du TGV. Le prix du billet est 30% plus cher que pour une ligne classique et est appelé à augmenter du fait de la hausse des péages. Selon un audit du cabinet Boston Consulting Group, le prix moyen du billet TGV a augmenté deux fois plus vite que l'inflation depuis 2002.

On comprend dès lors qu'avec l'essor des compagnies aériennes low cost, le TGV risque de perdre à l'avenir des parts de marché jusqu'à l'augmentation fatale du prix de l'énergie.

Enfin, rappelons que la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieux peu denses, ainsi que pour les trajets de courtes distances et les trajets terminaux chaque fois que le recours à un autre mode s'avère peu efficace ou économiquement dissuasif.

Report modal du fret

La part modale du ferroviaire chute en France depuis 1998, jusqu'à atteindre en 2010 son niveau historique le plus bas. Comparativement, l'Allemagne, grâce à une forte présence de son fret ferroviaire à l'international, a pu bénéficier d'une forte croissance ces dix dernières années.

En matière de fret ferroviaire, la commission Mobilité 21 observe que « *les investissements consentis sont loin d'avoir permis à ce jour le développement souhaité* » et pointe « *de réels problèmes d'adaptation de l'offre ferroviaire aux besoins du marché* ».

Si le fret requiert « *un réseau en état de garantir la sécurité, la régularité et la fiabilité des circulations [...] la véritable stratégie ne peut dépendre de la seule mise à niveau des infrastructures* ». La relance du fret ne peut se produire que par « *une volonté affirmée des opérateurs ferroviaires, en tout premier lieu de l'opérateur public, et d'une mobilisation efficace des acteurs économiques.* »

La commission soulève cependant une grave inquiétude en affirmant qu'en l'absence d'effets attendus « *beaucoup s'interrogent ouvertement sur l'intérêt de poursuivre durablement un soutien important au transport ferroviaire de fret* ».

Concernant le fret à grande vitesse, CAREX prévoit la mise en place, à l'horizon 2012-2015, de TGV fret entre les aéroports de Lyon, Roissy, Liège, Amsterdam et Londres. Quel est l'avenir de ce mode de transport, dont les rames spécifiques ne peuvent accueillir plus de 100 tonnes de fret palettisé ? Pour l'instant, mieux vaut rester dans l'expectative.

En ce qui concerne le fret postal ferroviaire, La Poste et la SNCF ont décidé de créer un opérateur commun de fret postal à grande vitesse en France et en Europe. Il devait être opérationnel fin 2008, mais en 2009 La Poste annonce la suppression de 25% des TGV postaux (10 sur les 40 liaisons hebdomadaires) et, pour justifier cette décision, elle invoque l'augmentation du coût de traction dû, selon elle, à une hausse du coût des sillons et de la maintenance des voies.

De même, la Sernam (ex-filiale de la SNCF) a décidé de ne plus utiliser le fer pour le transport du courrier¹⁷. Elle le remplace par 25 poids lourds chaque nuit en se plaignant des tarifs élevés et d'un manque de régularité et de flexibilité des trains.

Comme on le constate, les LGV à elles seules ne résoudront rien. L'expérience le montre : partout où des sillons sur les lignes anciennes ont été libérés par la construction de LGV, aucun progrès dans le transport de marchandises n'a été noté.

Si l'on veut abattre « le mur de camions », il faudrait prendre des mesures courageuses.

Il serait peut-être temps d'enclencher une sorte de décroissance du transport en favorisant les circuits courts, en relocalisant les productions, en encourageant une agriculture de proximité en lien avec les consommateurs et en incitant les populations à changer leurs habitudes de consommation. Il faudrait taxer lourdement les déplacements « à vide » des camions et les transports « indécents ». On ne pourra longtemps tolérer que les productions des « pays riches » de l'Europe soient conditionnées en Afrique du Nord ou dans les pays de l'Est avant de revenir dans leur pays d'origine.

Ces mesures seraient susceptibles de diminuer significativement le fret routier, mais :

- L'écotaxe poids lourds n'est toujours pas en place.
- Le décret portant la limite du poids total roulant autorisé de 40 tonnes à 44 tonnes pour les véhicules de plus de quatre essieux est effectif depuis fin 2012.
- Le transport maillé couvrant toute la France avec un service de wagon à la demande (« wagon isolé ») a été supprimé fin 2010.

Il faut se rendre à l'évidence : « *La grande ambition du fret ferroviaire est abandonnée.* » Ce constat accablant et désolant est fait par le Cese.

¹⁷ Références internet : <http://www.ni-ici-ni-ailleurs.com/ext/> et http://www.challenges.fr/actualites/entreprises/20110301.CHA3573/sernam_stoppe_son_trafic_ferroviaire_a_grande_vitesse.html

5. Un impact économique illusoire

Une ville peut être attractive sans LGV

Une analyse du quotidien *Les Echos* du 1^{er} juillet 2010¹⁸, faite à la suite d'une étude menée par l'Université Paris-Dauphine sur les villes préférées des Français, montre que les agglomérations du Sud (Toulouse, Montpellier...) et certaines villes moyennes (Bayonne, Arcachon...) ont une attractivité bien plus importante que des villes comme Lille, Calais, Le Mans... pourtant desservies par des LGV.

En d'autres termes, les villes les plus attractives sur le plan résidentiel ne font pas partie des villes les plus dynamiques sur le plan de l'économie « productive ». Ceci étant, la concurrence territoriale ne porte plus seulement sur l'économie « productive » mais aussi sur l'économie « résidentielle ». Avec l'essor de l'économie résidentielle, il devient tout aussi important pour un territoire de capter des richesses que de les créer.

Le leurre du « miracle économique »

Nombre d'élus survalorisent les retombées espérées des LGV sur les économies locales. Ils affirment qu'une LGV et une gare feront naître une technopole dans laquelle viendront s'implanter des entreprises innovantes.

Le rapport réalisé par Marie Delaplace¹⁹ et ses collaborateurs pour le Conseil régional de Champagne-Ardenne démontre que l'impact économique d'une LGV est illusoire.

Extraits de ses conclusions :

« Il n'y a pas d'effet TGV systématique [...]. En termes de développement économique global, les effets positifs sont loin d'être systématiques. Le TGV ne suffit pas pour attirer des entreprises. Lorsqu'il joue un rôle, celui-ci est secondaire. Son arrivée qui se traduit par des relocalisations d'entreprises locales au sein de l'agglomération peut favoriser le maintien de certaines de ces entreprises, mais n'empêche pas toujours les délocalisations.

En matière de tourisme, les effets du TGV doivent également être relativisés. Si le TGV permet de valoriser essentiellement les sites qui sont déjà connus, son éventuel impact est limité au tourisme urbain, vert ou sportif de court séjour [...]. Il favorise le développement du tourisme d'affaires, dans la mesure où il constitue un atout supplémentaire pour la destination [...].

Ainsi, une desserte TGV peut, dans certains cas, être associée à un certain dynamisme des villes, mais c'est loin d'être systématique. En outre, certaines villes non desservies sont particulièrement dynamiques. »

¹⁸ Référence internet : <http://archives.lesechos.fr/archives/2010/LesEchos/20710-145-ECH.htm> (accès payant).

¹⁹ Marie Delaplace, universitaire, économiste et urbaniste, est professeur d'urbanisme à l'Université Paris-Est-Marne-la-Vallée, membre de l'Institut français d'urbanisme et du Lab'Urba, spécialiste de l'impact des LGV sur le développement local et régional.

Effectivement, Toulouse et Rennes, non desservies par une LGV, sont classées première et deuxième ville de France pour leur dynamisme économique. Grenoble n'a pas attendu le TGV pour se développer et Valence, avec la LGV, peine à décoller sur le plan économique.

Dans une interview²⁰ donnée au quotidien *Sud Ouest* la chercheuse confirme :

« Entre chercheurs, nous sommes tous d'accord pour dire que la LGV n'a pas d'effets structurants en soi. [...] Dans nos études, lorsqu'on demande (aux entreprises) pourquoi elles se sont implantées (dans les quartiers d'affaires autour des gares), elles invoquent cette offre immobilière nouvelle. Très rarement la LGV. »

Dans une autre étude réalisée par le cabinet d'ingénierie SETEC²¹ pour la LGV POCL, les experts font les mêmes constatations :

« Une LGV ne suffit pas au développement et à l'aménagement. L'histoire a fourni des exemples de villes s'étant fortement développées, malgré leur localisation à l'écart des réseaux principaux [...] Montbard, Le Creusot, voire Vendôme ou le Futuroscope, n'ont pas, ou que peu, bénéficié d'effets significatifs en termes d'aménagement et développement du territoire[...]. L'expérience montre qu'une LGV doit constituer pour un territoire un outil au service d'une stratégie et non un projet en soi. »

Quant au développement économique, il se résume à :

« Un rôle second et diffus sur les localisations d'entreprises : une LGV n'engendre en général que peu de créations ou de départs d'entreprises. »

Au début des années 1980, l'idée communément admise était que les nouvelles gares TGV allaient générer l'essor de nouvelles activités et attirer de nouvelles entreprises. Quelques exemples :

- Proche de la gare de Villiers-Vendôme, sur la LGV Atlantique, est inauguré en 1990 le parc technologique de l'Oratoire (230 hectares) ; L'objectif : atteindre, en l'an 2000, 5 000 emplois. Vingt et un ans après, elle n'accueille que 20 entreprises pour un total de 500 emplois.
- Ne parlons pas du fiasco de la zone d'activités près de la gare dite des betteraves sur la LGV Nord.
- Faut-il parler des échecs du projet Coriolis à Montchanin, des aménagements en périphérie de Mâcon pour accueillir des entreprises de tertiaire industriel, des laboratoires de recherche, des activités de haute technologie... ?

Certes, quelques entreprises sont venues s'implanter à proximité des gares TGV, mais leur nombre est resté très limité.

Les retombées ont été minimales. Le bilan que l'on peut dresser aujourd'hui de ces projets d'aménagement est amer.

²⁰ Journal *Sud Ouest* <http://www.sudouest.fr/2012/04/12/lgv-l-impact-economique-n-a-rien-d-automatique-686213-731.php>

²¹ Déjà cité : « Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire », mars 2010
<http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Effets-territoriaux-de-la-grande-vitesse-ferroviaire.pdf>

6. La LGV créatrice d'emplois ?

Selon les promoteurs des LGV, la grande vitesse contribuerait à dynamiser l'emploi des villes moyennes. En fait, il n'en est rien.

Dynamiser l'emploi avec une LGV (?)

La ville de Rodez apporte un démenti à cette affirmation péremptoire.

Rodez, préfecture de l'Aveyron, 24 540 habitants (70 000 dans l'agglomération), soi-disant « enclavée », située sur la ligne Paris-Toulouse et exclue des projets LGV, connaît le taux de chômage le plus bas de France : 5,2% en 2010. Espace de vie dynamique au cœur du triangle Clermont-Ferrand-Toulouse-Montpellier, c'est le premier bassin d'emploi du département et le cinquième de la région Midi-Pyrénées.

D'autres villes moyennes, souvent des préfectures, mal desservies sur le plan ferroviaire, connaissent également des taux de chômage bas. Ce sont, par exemple, Tulle (15 800 habitants, 4,2% de chômage en 2008), Aurillac (28 600 habitants, 4,8% de chômage), Fougères (20 000 habitants, 5% de chômage), Auch (23 500 habitants, 5,1% de chômage).

En vérité, il n'y a aucune corrélation entre le taux de chômage et le fait qu'une ville soit desservie ou non par une LGV, comme le montrent les deux tableaux ci-dessous :

Tableau 1 - Taux de chômage en 2008 dans les villes desservies par une LGV

Villes desservies par une LGV	Taux de chômage 2008
<i>Avignon</i>	9,5%
<i>Reims</i>	7,2%
<i>Metz</i>	7,1%
<i>Aix en Provence</i>	7%
<i>Nancy</i>	6,8%
<i>Grenoble</i>	6,2%

Tableau 2 - Taux de chômage en 2008 dans les villes non desservies par une LGV

Villes non desservies par une LGV	Taux de chômage 2008
<i>Angers</i>	6,7%
<i>Limoges</i>	6,6%
<i>Clermont-Ferrand</i>	6,5%
<i>Nantes</i>	6,2%
<i>Poitiers</i>	6,2%
<i>Rennes</i>	5,2%

(Sources : INSEE)

Sur une longue durée, le taux de chômage des villes desservies par une LGV a évolué parallèlement à celui des villes qui ne sont pas desservies par une LGV.

Tableau 3 - Evolution des taux de chômage dans des villes desservies par une LGV

Villes	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avignon*	13,7	12,1	11	10,4	10,7	11	11,2	11,3	10,5	9,5
Reims**	10,2	8,9	8,2	7,9	8,3	8,7	9	8,9	7,9	7,2
Metz**	9,3	7,9	7,1	7,2	7,7	8	8,3	8,5	7,8	7,1
Aix-en-P*	12,6	10,8	9,7	9,1	9,4	9,3	9,1	8,9	8,1	7
Nancy**	8,9	7,7	6,9	7,1	7,7	8,1	8,2	8,4	7,6	6,8
Grenoble*	10,2	8,5	7,1	7,2	7,8	7,9	7,7	7,5	6,8	6,2

(* Mise en service de la LGV : 2001. ** Mise en service de la LGV : 2007)

(Source : INSEE)

Tableau 4 - Evolution des taux de chômage dans des villes non desservies par une LGV

Villes	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Angers	9,5	8,1	7,7	7,8	8,4	8,5	8,4	8,4	7,6	6,7
Limoges	8,1	6,8	6,1	6,2	6,7	7,2	7,4	7,8	7,1	6,6
Clermont-F.	8,6	7,6	7,2	6,9	7,1	7,5	7,5	7,5	7,1	6,5
Nantes	9,8	8,3	7,5	7,5	7,9	8,1	7,9	7,9	7	6,2
Poitiers	8,5	7,2	6,6	6,4	6,9	7,3	7,6	7,7	6,8	6,2
Rennes	7,3	6	5,4	6,1	6,6	6,4	6,4	6,7	6	5,2

(Source INSEE)

Ce constat est partagé par l'urbaniste Marie Delaplace, spécialiste de l'impact des LGV sur le développement local et régional :

« Nous avons par exemple étudié la croissance de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus de 9 000 habitants sur plusieurs années. Qu'elles soient desservies ou non par une LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV ne se détachent pas, n'évoluent pas différemment. Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement.²² »

Un chantier créateur de milliers d'emplois ?

Pendant la période du chantier, la LGV devrait générer des emplois. Dans quelles proportions ? Selon Alain Juppé, la construction des 303 km de la LGV Tours-Bordeaux représenterait pas moins de 100 000 emplois par an pendant toute la période du chantier, puis 1 000 emplois directs et entre 5 800 et 8 500 emplois indirects²³ !

Le Conseil régional d'Aquitaine, en séance plénière du 15 décembre 2008, vote une motion au sujet de la LGV Tours-Bordeaux, signée par son président Alain Rousset, qui reprend à

²² Journal *Sud-Ouest* : <http://www.sudouest.fr/2012/04/12/lgv-l-impact-economique-n-a-rien-d-automatique-686213-731.php>

²³ *L'Express.fr*, 12/06/2009. Référence internet : http://www.lexpress.fr/region/aquitaine/alliot-marie-et-juppe-s-affrontent-autour-du-futur-tgv-sud-ouest_767223.html

son compte cette estimation farfelue : « *Premier chantier de travaux publics en France avec 100 000 emplois à la clé.*²⁴ »

En 1995, il avait été annoncé 17 500 emplois pour le chantier de la ligne Tours-Bordeaux. Ils sont 4 500 à l'arrivée, dont 1 300 créés pour la durée du chantier. En effet, les emplois sont déjà largement pourvus au sein de l'entreprise concessionnaire et des sous-traitants. Ce sont donc les emplois les moins qualifiés, souvent temporaires, qui reviennent à la main-d'œuvre locale. Ces emplois temporaires ne débouchent sur aucun renforcement, à long terme, du tissu économique des régions impactées, et donc la majeure partie des personnes embauchées se retrouvera au chômage une fois la ligne mise en service.

Selon RFF²⁵, la LGV Rhin-Rhône a généré en cinq ans, pendant la phase de travaux, 6 000 emplois dont 4 000 directs.

Les chantiers devraient bénéficier aux entreprises locales. La réalité est tout autre. Lors du chantier de la LGV Tours-Bordeaux, Cosea, le constructeur, s'est attribué 11 lots infrastructures sur 15... Et quand il a délégué, comme le lot n°9 (un marché de 52 millions d'euros), il a écarté la société charentaise SNGC et ses partenaires au profit du groupement de deux sociétés de Metz et d'une d'Avignon... Pour l'heure, Cosea ne promet que de la sous-traitance avec une intervention « *à la marge, en dernier recours* ». Ce qui fait dire au président du Conseil général de la Charente : « *On méprise nos entreprises et on nous prive de retombées économiques.* »

7. Un saccage environnemental, des nuisances acoustiques majeures

C'est une « imposture écologique » de vouloir travestir les chantiers de LGV, que chacun sait grands destructeurs de milieux naturels, terres agricoles et forêts, en véritables bienfaits pour l'environnement²⁶.

- Une menace pour l'agriculture et la biodiversité

En France, le détournement des sols pour d'autres usages que la culture (autoroutes, lignes à grande vitesse, urbanisation, création de zones d'activités...) supprime l'équivalent d'un département français tous les dix ans.

La construction d'une LGV est dévastatrice pour l'environnement avec une large déforestation et la mise à mal de vastes territoires agricoles, amputant d'autant la capacité de stockage de CO₂ par la biomasse. Elle est responsable d'une perte de biodiversité tout aussi problématique. Ce serait tout particulièrement le cas en Aquitaine avec les deux tracés au départ de Bordeaux, en direction de Toulouse et de l'Espagne.

²⁴ Délibération N° 2008.2973 (P).

²⁵ http://www.rff-cfal.info/wp-content/uploads/2012/05/CFAL-nord-memoire-en-reponse-EPDUP_Vdef-rempref-Ain-16-dec.pdf

²⁶ Philippe Barbedienne, directeur SEPANSO Aquitaine.

- ***Un passage en force, en ligne droite***

Par ailleurs, une LGV n'épouse ni les paysages ni les reliefs. C'est un passage en force, en ligne droite. L'impact environnemental est sans commune mesure avec la construction d'une autoroute, c'est une énorme balafre dégradant irréversiblement les paysages y compris dans des régions hautement touristiques. Ce sont des milliers d'hectares de terres agricoles et de forêts cultivées qui disparaissent.

Ce sont parfois des centaines de petites exploitations, où se pratique souvent une agriculture paysanne respectueuse de l'environnement et du maintien de la qualité des produits, qui disparaissent des ceintures vertes agricoles péri-urbaines.

- ***Une emprise démesurée***

Plus précisément, une LGV, c'est une emprise de 70 à 100 mètres de large, soit 7 à 10 hectares qu'il faut sacrifier par kilomètre de voie, 40 000 m³ de remblais par km, dont 40 à 50% issus d'apports extérieurs. Pour ce qui concerne la LGV Tours-Bordeaux, une moyenne de 16 hectares par kilomètre est consommée et 3 322 ha au minimum de terres agricoles confisqués, plus que la superficie de l'aéroport de Roissy (2 915 ha).

Ce sont aussi 46 millions de m³ de déblais, 30 millions de m³ de remblais, 40 viaducs, 390 ponts, 240 ouvrages hydrauliques et 53 km de protections acoustiques. Par ailleurs, 12 zones « Natura 2000 » sont traversées ou impactées.

Sans même parler des conséquences microéconomiques (la dépréciation non compensée des biens immobiliers pour les habitants des communes traversées, etc.), c'est un cadre de vie dévasté, un environnement en péril.

- ***Des effets néfastes sur les milieux naturels***

Une LGV cloisonne, fragmente les milieux, perturbe l'hydrographie et engendre de très nombreuses pollutions des sols et des eaux (boues fines, chaux et hydrocarbures en phase chantier...). Malgré la qualité des études environnementales effectuées sur le projet Rhin-Rhône, les ouvrages d'art ne suffisent pas pour sauvegarder la biodiversité, selon Jérôme Prunier, docteur en Ecologie de l'Université de Lyon 1. Les effets de coupure négatifs pour la faune sauvage ne sont guère atténués par les quelques passages à gibier consentis çà et là par le maître d'ouvrage.

- ***Une surconsommation énergétique***

Comme tout mobile confronté à des frottements, le train a une consommation énergétique proportionnelle au carré de sa vitesse. Pour une même distance, un TGV circulant à 320 km/h consomme quatre fois plus d'électricité que ce même train roulant à 160 km/h et, puisqu'il faut lui fournir cette énergie en deux fois moins de temps, sa traction demande une puissance instantanée d'alimentation huit fois plus forte.

Pour alimenter les caténaires en 25 000 volts à partir du réseau THT 225 000 ou 400 000 volts, il faut une sous-station tous les 50 km. La demande en énergie nécessite des lignes d'alimentation électrique à haute tension et des centrales souvent thermiques qui viennent encore perturber l'environnement.

- ***Des nuisances acoustiques majeures***

La réglementation, datant de 1999, impose le respect de seuils lors de la construction ou du réaménagement d'une infrastructure ferroviaire. Ces seuils sont établis en bruit « moyenné » (LAeq) et exprimés en décibels.

Les seuils à ne pas dépasser pour les habitations sont : en secteur calme, 60 dB le jour et 55 dB la nuit ; en secteur bruyant : 65 dB le jour et 60 dB la nuit.

Selon RFF, la nuisance sonore est avérée jusqu'à 1,5 km des voies et le « seuil de danger » acoustique est fixé à 90 dB.

Un TGV passant à 320 km/h, c'est 95 dB ; un train à 220km/h, c'est 87 dB environ.

Pourtant, ce ne sont pas ces valeurs qui sont retenues. Tout le piège est là : la norme se base... sur le bruit moyen. Ainsi ? 100 TGV par jour ne produisent qu'un bruit légèrement inférieur à la norme en vigueur : 64,5 dB selon les chiffres de RFF.

8. L'alibi du bilan carbone

Les économies d'émission de gaz à effet de serre (GES) que permet le train par rapport à l'avion, la voiture et le camion sont présentées comme un argument majeur en faveur du train. Certes, à condition d'utiliser le réseau existant.

L'élaboration des bilans carbone

La construction d'une LGV est considérée comme une « dette carbone initiale » compensée par les émissions évitées grâce au report modal. Le bilan carbone est considéré positif lorsque toutes les émissions évitées ont compensé la lourde « dette initiale ».

- ***L'exemple de la LGV Rhin-Rhône***

En 2008-2009 a été réalisé le premier bilan carbone, c'était pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône suivant la méthodologie de l'Ademe²⁷. L'étude estime qu'au bout de douze ans le bilan carbone de la LGV sera positif.

Il ressort que 520 000 tonnes équivalent carbone (TEC)²⁸ seront émis durant un premier cycle de trente ans, dont 53% issus de l'énergie de traction et 42% (220 000 TEC) des

²⁷ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

²⁸ Equivalent carbone = équivalent CO₂ x 0,2727.

travaux initiaux de construction. En déduisant les émissions de GES économisées chaque année durant cette même période, grâce aux reports modaux vers la nouvelle offre ferroviaire, le document conclut à une empreinte carbone nulle dès la douzième année d'exploitation.

La lecture du document laisse perplexe car il faut avaliser les résultats sans avoir aucun moyen de les reconstituer. En moyenne, 1,2 million de personnes devraient être détournées annuellement de la route et de l'air grâce à la nouvelle offre TGV.

Mais l'étude occulte le fait qu'une partie de ce 1,2 million de personnes utilisait déjà le rail avant la mise en service de la LGV et ne tient pas compte des déplacements supplémentaires que les usagers doivent faire par la route pour rejoindre les nouvelles gares. Donc l'équilibre réel est atteint bien après la douzième année !

- ***L'application aux GPSO***

En 2011, un bilan analogue²⁹ a été fait pour les GPSO³⁰ sur la base de la même méthode.

Les travaux consommeraient 850 000 TEC et l'exploitation 24 000 TEC/an.

Cependant, le bilan carbone serait positif après sept ans d'exploitation !

À quoi est due cette discordance ? Au report modal « massif » prévu par RFF... mais dont les estimations ne sont toujours pas divulguées. En prenant des prévisions fantaisistes, tout devient possible, c'est une méthode qui paraît assez prisée par RFF.

Des calculs sujets à caution du fait des limites du bilan carbone

- ***Le progrès technique***

Comme le souligne Per Kageson³¹, ce modèle ne prend pas en compte le progrès technique des véhicules dans les vingt années à venir : propulsion entièrement électrique ou hybridation (avec ce système, de nouveaux bus économisent jusqu'à 30% en consommation de carburant par rapport aux motorisations diesel actuellement utilisées par la RATP). Le gain attendu des émissions de GES dans les vingt-cinq prochaines années grâce aux mutations technologiques est dix fois supérieur à celui attendu du transfert modal sur le rail. D'après Per Kageson, le bilan carbone entre l'avion, la voiture et le train n'est pas si clair dès que l'on intègre le paramètre « progrès technique ».

- ***Le cycle de vie***

Chester et Horvath³², de Berkeley, rappellent que dans les calculs d'émissions de CO₂ des différents types de transport, il faut tenir compte de tout le cycle de vie des moyens nécessaires à l'activité de transport.

²⁹ Référence internet : http://www.gps0.fr/Fiche_thematique_bilancarbone_mars11.pdf

³⁰ Grands Projets du Sud Ouest : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

³¹ Voir Per Kageson: <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

³² Mikhail Chester et Arpad Horvath, « Life-cycle Assessment of High-speed Rail: the case of California », Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley (janvier 2010), [en ligne] <http://iopscience.iop.org/1748-9326/4/2/024008>

L'Ademe a une approche partielle, elle ne tient pas compte de la fabrication des voies de chemin de fer (rails, ballast, caténaies), des gares, du matériel roulant, de la maintenance, de l'entretien du matériel et du réseau et de l'énergie dépensée hors traction (chauffage, éclairage des gares, ateliers, bureaux, ventilation des parties enterrées, groupes électrogènes...).

- ***Le mode de production d'électricité***

Par ailleurs, précise la société Carbone 4, « *le gain en CO₂ est aussi dépendant du mode de production de l'électricité* ». Or, l'Europe installe actuellement plus de capacités de production d'électricité fonctionnant au charbon ou au gaz qu'aux énergies renouvelables ! Aux heures de pointe, toutes les unités de production sont mobilisées et l'appoint des centrales thermiques est nécessaire.

Mais ce qu'on sait moins, c'est que l'un des fournisseurs de la SNCF est Electrabel³³, groupe belge dont les proportions de production entre électricité d'origine nucléaire (36%) et thermique (50%) sont beaucoup plus défavorables que pour EDF (71,8% d'origine nucléaire et 20,7% d'origine thermique).

« *C'est un problème de choix et d'optimisation de l'électricien* », rétorque l'Ademe, occultant soigneusement elle aussi les origines des kWh consommés par les TGV et se gardant bien d'en tenir compte dans son bilan carbone, lequel devient de ce fait strictement théorique.

De plus, un TGV à 320 km/h consomme au moins 50% d'énergie en plus qu'à 220 km/h.

- ***La durée de vie d'une LGV***

Un chargé de mission de TDIE³⁴ divulguait récemment que « *la durée de vie d'une LGV est de treize ans et non de vingt ans comme l'affirmait RFF* ».

Ainsi, un cercle vicieux se met en place : durée de vie plus courte, rénovation plus précoce donc un bilan carbone qui peine à se positiver, augmentation des coûts à répercuter sur le prix du transport ferroviaire donc diminution de la fréquentation et, au final, une lourde hypothèque sur les résultats du bilan carbone.

- ***Le report modal***

Pour arriver à un bilan carbone positif au bout de sept ans sur les GPSO, RFF table sur un report modal « massif ».

³³ Source Intermodalité.com : « Responsabilité SNCF dans la pollution »

http://www.intermodalite.com/uploads/articles/a1_8054775c89d742b0cf335b860406f6e9_1.pdf

³⁴ Transport Développement Intermodalité Environnement est une association de lobbying regroupant RFF, SNCF, les régions, etc.

La société Carbone 4, cabinet conseil en stratégie carbone, souligne que :

« Le pronostic promouvant le report modal du transport passagers de la route vers le train à grande vitesse est à envisager avec prudence [...]. Les études effectuées sur des LGV inaugurées dans le passé montrent que, sur l'ensemble des passagers du train, le taux de report modal en provenance de la voiture et de l'avion est généralement inférieur aux 12% pris comme hypothèse sur la LGV Est. Or, sur la LGV Lyon-Valence, par exemple, ce taux n'est que de 6% ! »

Une étude de l'institut Sweden Nature's Associates³⁵, parue en 2009, explique que les émissions de CO₂ produites par la construction d'une LGV nécessitent de très importants transferts de trafic de la route et de l'avion pour justifier un bilan carbone positif. Cela ne devrait donc être réservé qu'aux lignes à très fort trafic. Le même rapport préconise plutôt l'amélioration des voies existantes.

Une autre étude de l'Université suédoise de Linköping conclut :

« La réduction des émissions de CO₂ liée à la construction des LGV est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste.³⁶ »

Les auteurs déplorent vivement qu'un « consensus politique ait émergé dans le fait qu'investir dans des lignes à grande vitesse pouvait contribuer au développement économique et réduire les émissions de carbone ».

S'adressant à EurActiv, Björn Carlén, représentant de ce groupe d'experts, explique :

« Les raisons positives qui motivent ces investissements peuvent être nombreuses mais la réduction des émissions de CO₂ ne peut en faire partie [...] Les conclusions sont applicables d'une manière équivalente à d'autres pays de l'UE où des investissements similaires existent. »

Comme on le voit, si un bilan carbone a le mérite d'exister, ses résultats sont largement contestables quant à la méthodologie utilisée.

³⁵ Référence internet : <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

³⁶ Jan-Eric Nilsson et Roger Pyddoke, *Höghastighetsjärnvägar-ett klimatpolitiskt stickspår*, Rapport till Expertgruppen för miljöstudier, 2009. Voir la traduction française des conclusions du rapport : http://lgv.limogespoitiers.info/images/stories/Traduc_du_rapport_suedois.pdf

9. Les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables

- La mise en garde du Conseil d'analyse économique

En 2007, le Conseil d'analyse économique³⁷ met en garde l'Etat sur les projets de nouvelles infrastructures ferroviaires :

« L'expérience des projets passés révèle presque systématiquement un optimisme initial excessif. Cet optimisme initial conduit à dégrader fortement, ex post, l'intérêt :

- socio-économique des projets (taux de rentabilité économique final de 12% pour la LGV Atlantique, contre 24% au moment de la décision, de 5% pour la LGV Nord contre une hypothèse de 20%) ;*

- financier pour les maîtres d'ouvrage publics, qui investissent en fonds propres (RFF et SNCF), et in fine pour l'État qui est amené à prendre à sa charge la couverture de leur dette non remboursable par l'usager.*

En moyenne, le taux de rentabilité interne socio-économique se dégrade, au fil des phases d'études du projet, de plus de 10% entre les études préliminaires et la mise en service. »

- Les premières critiques de la Cour des comptes

En 2008, dans son rapport annuel, la Cour des comptes met de nouveau en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV « bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques ».

La Cour rappelle que le coût de construction de la LGV Est Européenne est 25% plus élevé que prévu. Elle souligne aussi que le taux de rentabilité interne socio-économique de la LGV Nord, estimé à 20 %, est seulement de 5 % a posteriori, du fait entre autres « *d'une division du trafic prévu par deux* ». Celui de la LGV Méditerranée est passé de 12,2% à 8,1% car « *les gains de trafic ont été moindres* ».

« Cette dérive résulte autant d'un relèvement du coût des investissements que d'une révision du trafic à la baisse. »

Elle ajoute et cela devient inquiétant :

« Si les bilans socio-économiques et financiers des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon, ils seraient fortement négatifs. »

- Un nouveau rapport sans concessions

En juillet 2012, cette même instance revient à la charge dans un rapport intitulé « La situation et les perspectives des finances publiques »³⁸.

³⁷ Rapports du Conseil d'analyse économique, n°69, Complément A : « La nécessaire cohérence entre les choix faits en matière d'infrastructures de transport et la trajectoire de retour à l'équilibre des finances publiques » (p. 179). Référence internet : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/074000501/0000.pdf>

³⁸ <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2012>

Les projets adoptés dans le cadre entre autres du Grenelle de l'environnement « *pourraient se traduire par une forte croissance des investissements publics dans les prochaines années qui ne paraît pas compatible avec la situation financière du pays. Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables* »

La Cour dénonce des méthodes d'évaluation socio-économique et financière « *insuffisamment transparentes* » qui « *ne guident pas toujours efficacement les décisions.* » Elle rappelle que « *les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante* ».

- ***La charge du rapporteur de la Commission des Finances***

Dans un rapport relatif au SNIT présenté à la Commission des Finances de l'Assemblée nationale³⁹, en mai 2011, le député Hervé Mariton constate :

« Le faible niveau d'autofinancement de ces investissements par le système ferroviaire via les redevances d'infrastructures est cependant un indice important du faible bénéfice socio-économique prévisible. »

Il rappelle que le projet Sud Europe Atlantique⁴⁰ est celui qui a le plus fort taux de couverture des investissements par les recettes de péages. En revanche :

« La réalisation des autres lignes risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes. »

- ***Un constat partagé***

La commission Mobilité 21, elle-même, en convient :

« Les projets de LGV sont souvent extrêmement coûteux et d'une efficacité socio-économique controversée. »

Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le coût de la maintenance serait de l'ordre de 33 000 €/km/an, sans compter le matériel roulant.

Le rapport Auxiette met l'accent sur le coût élevé de la maintenance des LGV, car ces lignes s'usent aussi à grande vitesse. Ce rapport officiel constate que, cinq ans après l'ouverture de la LGV Est européenne, le passage de 300 à 320 km/h augmente de 10% le coût de la maintenance. Il pose alors la question :

« Les 5 minutes gagnées à terme sur l'ensemble du parcours Paris-Strasbourg valent-elles les 6 000 à 8 000 euros par kilomètre de surcoût annuel de la maintenance qu'elles engendrent ? »

En cette période de contrainte budgétaire, il est légitime de se s'interroger sur la pertinence de ces investissements publics faramineux.

³⁹ Rapport Mariton : <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/2011/rapportcompletmariton.pdf>
<http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3450.asp>

⁴⁰ LGV Tours-Bordeaux.

10. « Un casse-tête en matière de financement »

La commission Mobilité 21 considère, à juste titre, que par la charge financière qu'elles représentent pour la puissance publique, les lignes à grande vitesse « *soulèvent d'importantes difficultés de mise en œuvre* », car le coût « *excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport* ».

Même dans une situation normale, les LGV demeurent un « casse-tête » en matière de financement. « *Ce constat est aggravé par la situation économique et financière actuelle de la France* », conclut la commission.

Des modes de financement pénalisant lourdement la collectivité

Les coûts d'investissement gigantesques des LGV et l'état des finances publiques conduisent à recourir à d'autres moyens de financement.

- Le contrat de partenariat

Il a pour principe de confier à un tiers, pour une période en général de vingt à trente ans, la mission de financer, concevoir, construire, entretenir et maintenir un ouvrage ou un équipement nécessaire au service public. Le titulaire du contrat est rémunéré par la perception d'un loyer payé par la personne publique (in fine le contribuable) dont le paiement n'intervient qu'après livraison des biens. Ce mode d'achat présente cependant un coût élevé pour la collectivité, induit par la présence d'un financement privé. Par ailleurs, le montant de l'investissement est consolidé dans la dette publique.

En juillet 2012, la Cour des comptes fait cette recommandation :

« Une vigilance particulière est nécessaire sur l'effet des partenariats public- privé qui reportent la charge de l'investissement sur les dépenses de fonctionnement et sur de longues durées en rigidifiant ainsi les budgets concernés sans que leur soutenabilité pour les finances publiques ait toujours été examinée sur cette période. »

Encore faut-il des perspectives attractives de retours sur investissements pour intéresser le privé à ce mode de partenariat. Or, les liaisons les mieux adaptées à une exploitation cohérente de la grande vitesse sont aujourd'hui réalisées ou en voie de construction.

- Le contrat de concession

Il confie à un tiers pour une période longue (trente ans ou plus) la mission de financer, concevoir, construire, entretenir et maintenir un ouvrage ou équipement en contrepartie du prélèvement sur l'utilisateur d'un péage. Le niveau de rentabilité requis par les opérateurs impose souvent une subvention publique d'équilibre. Cette subvention pèse évidemment sur les budgets publics. Le recours à la concession est fortement encadré par des règles notamment de niveau européen.

Un exemple éclairant, le financement de la LGV Tours-Bordeaux

L'application du partenariat public-privé (PPP) est intéressante à analyser afin de voir comment le contournement de la parité des investissements a été pratiqué.

La LGV Tours-Bordeaux a donné lieu à un « contrat de concession de travaux et de service public » engageant le concédant RFF, représentant l'Etat français, et le concessionnaire Vinci, pour une période de 50 ans dont 6 ans de réalisation et 44 ans d'exploitation.

Vinci est le maître d'œuvre du groupement Lisea, composé de Vinci, la Caisse des Dépôts et AXA Private Equity. Il assure la conception, la construction, l'entretien de l'infrastructure et son exploitation. Il perçoit en contrepartie les péages pour tout train qui circulera sur la nouvelle ligne.

RFF est maître d'ouvrage. Il réalise les travaux de raccordement en amont et en aval et la deuxième tranche de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. En contrepartie, il percevra les recettes générées par les TGV supplémentaires circulant en amont et en aval de Tours-Bordeaux, par les TER ou les trains de fret.

Des aménagements complémentaires sont nécessaires aux environs de Bordeaux qui seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF. Ils sont estimés à 876 M€ répartis entre RFF, l'Etat et les collectivités territoriales.

Au total, 6 703 M€ (valeur juillet 2009) et 7 816 M€ en euros courants d'octobre 2010.

Si l'on exclut les travaux complémentaires de 876 M€ nécessaires au fonctionnement opérationnel de la LGV Tours Bordeaux, l'apport total des différents organismes étatiques au concessionnaire est de 3 876 M€, soit 4 456 M€ en euros courants.

Voici la répartition proposée en 2010 :

Tableau 5 - Mode de financement de la LGV Tours-Bordeaux

Financeurs	%	M€ 2009	M€ courants
RFF	26,2	1 760	2 052
Concessionnaire (Vinci)	29,1	1 951	2 275
Union Européenne	0,2	10	12
Concours publics	44,5	2 982	3 477
dont Etat	22,5	1 505	1 755
dont collectivités territoriales	22,0	1 477	1 722
Total	100	6 703	7 816

Dans les 29% de Vinci, il semblerait que les intérêts des emprunts soient intégrés, alors qu'ils ne le sont pas pour les autres partenaires.

Dans le projet de protocole de 2008, il était stipulé que RFF devait participer dans la répartition du privé (ce qui est étonnant pour un EPIC⁴¹). Cette participation devait être symbolique, il était prévu que « *La participation définitive de RFF sera déterminée*

⁴¹ Etablissement public à caractère industriel et commercial.

de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de la réalisation du projet, conformément à ses statuts (article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France).⁴² »

Pour comparaison, voici les clés de répartition prévues en 2008 (en millions d'euros valeur 2006).

Financeurs	Montant	%
RFF+Privé	2 820	50,00%
UE	10	0,21%
Etat	1 400	24,82%
Coll. territoriales	1 400	24,82%
Total	5 640	100%

Il est intéressant de noter que les montants associés à ce projet ont suivi une progression étonnante.

En 2006, ce projet est évalué à 5 630 M€. En juillet 2009, son montant passe à 6 703 M€ soit 19 % d'augmentation. En octobre 2010, la somme est portée à 7 816 M€, soit une augmentation supplémentaire de 16,6% au moment de la signature du contrat.

Il est extraordinaire de constater que Vinci, le principal bénéficiaire de l'opération, ne s'engage qu'à hauteur de 29% du projet, ce qui dément la parité des investissements entre partenaires publics et privés, hypothèse de base des contrats de PPP.

Le retour de bonne fortune n'est envisagé que pour RFF et non pour les collectivités territoriales engagées dans un investissement équivalent à celui de RFF.

772 millions d'euros sont apportés en fonds propres par Lisea (société concessionnaire) et le reste en crédit ou dette bancaire garantis par l'Etat ou RFF.

Lisea sera rémunérée par les redevances liées au trafic versées par les entreprises opérant les trains aptes à la grande vitesse qui circulent sur la ligne nouvelle pendant les 44 ans d'exploitation.

Les péages serviront en principe à financer l'entretien de la ligne, mais aussi et surtout le « retour sur investissement », c'est-à-dire les dividendes versés par Lisea à Vinci et à ses associés.

Cet accord, avec la participation financière du concessionnaire réduite, constitue une véritable « arnaque », dont l'Etat et les collectivités se rendent complices. En effet, l'essentiel des charges est supporté par l'une des parties alors que l'autre récupère sans aucun risque 100% des produits de la concession.

⁴² Page 9, article 3 du protocole.

L'Etat, RFF et les collectivités locales, co financeurs, ne perçoivent aucune redevance. Il faudra bien rembourser tous les fonds garantis par l'Etat. C'est le contribuable qui, bien évidemment, sera sollicité pendant 44 ans pour ce faire.

Ainsi, se trouve réalisée avec le plus grand cynisme la théorie de la privatisation des bénéfiques et de la socialisation des pertes.

Autrement dit, « on nationalise les coûts et on privatise les recettes »...

En guise de conclusion, un constat

Selon Jean-Louis Bianco, « *le système ferroviaire français est le patrimoine de la Nation* »⁴³. Il devrait donc bénéficier à tous les citoyens, or les LGV ne sont pas accessibles à 92% des usagers du train.

À la suite d'un Grenelle de l'environnement, lancé avec de bonnes intentions, les projets d'infrastructure de LGV continuent de se multiplier comme si le monde extérieur, le monde réel, n'existait pas.

Avec des alibis fallacieux, avec un entêtement qui confine à l'absurde (jusqu'à envisager le recours à des fonds souverains chinois, qatari ou singapouriens⁴⁴ – en contradiction avec la vision « souveraine » défendue par le rapport Bianco) et avec de faux-semblants répétés, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant pourtant adapté à l'aménagement équitable du territoire.

Comment arrêter ces locomotives emballées ?

Pierre Recarte
Vice-président du CADE

Pierre Recarte est l'auteur avec François Tellier du livre « Les Rails de la déraison. La très grande vitesse en Aquitaine et ailleurs », paru en 2011 aux éditions Nuvis, et d'une « Enquête Permanente sur l'Inutilité de Nouveaux Equipements » (EPINE) consultable sur internet (<http://epine.urrugne.info>).

Le CADE est un collectif regroupant 43 associations de défense de l'environnement du Pays basque et du Sud des Landes.

Site internet : <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/accueil.htm>

⁴³ Ancien ministre des Transports, auteur du rapport *Réussir la réforme du système ferroviaire*, avril 2013.

⁴⁴ Déclaration d'Henri Emmanuelli au quotidien *Sud Ouest* du 15/07/2013.

SOMMAIRE

Résumé.....	2
Introduction.....	3
1. Des gains de temps au détriment de la desserte.....	4
2. Un « déménagement » du territoire et non un aménagement.....	5
3. Une réponse inadéquate à la demande de mobilité.....	7
4. LGV et report modal.....	9
5. Un impact économique illusoire.....	13
6. La LGV créatrice d'emplois ?	15
7. Un saccage environnemental, des nuisances acoustiques majeures.....	17
8. L'alibi du bilan carbone.....	19
9. Les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables.....	23
10. « Un casse-tête en matière de financement ».....	25
En guise de conclusion, un constat.....	28