

LE GOUFFRE FINANCIER DES LGV

QU'EN EST-IL DES GPSO ?

Etude réalisée à partir des bilans LOTI qui permettent d'analyser les prévisions faites avant la construction des LGV et la réalité observée au moment de leur mise en service.

- Les coûts des projets sont systématiquement sous-estimés à la conception
- Les trafics prévus sont trop souvent surestimés
- Les coûts du matériel roulant, d'exploitation, de maintenance sont largement sous estimés
- Les rentabilités s'effondrent au fil des projets



LE GPSO

- **DEUX FOIS plus cher que la LGV Est, la dernière construite**
- 56% plus cher que la LGV Méditerranée, pour un trafic moindre
- **Un nombre de passagers au Km le plus bas jamais atteint**
- Un taux de rentabilité socio-économique le plus bas jamais constaté avant réalisation

LES PREUVES



LES COÛTS DES PROJETS SONT SYSTEMATIQUEMENT SOUS-ESTIMÉS



➤ « Sur 1473 km de lignes LGV réalisés pour 15 milliards € 2003 (hors LGV Est 1ère phase) on constate un écart moyen de +19 % entre la réalisation et la DUP (déclaration d'utilité publique) ».

(Rapport de juillet 2013 du Commissariat général à la stratégie et à la prospective)

➤ Pour la LGV Est l'écart est également de + 19% entre la réalisation et le DAM (dossier d'approbation ministérielle)

(Bilan LOTI)

Le coût « *excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport* ». (Mobilité 21)

QU'EN EST-IL DU GPSO ?

LE COÛT KILOMETRIQUE DES LGV S'ENVOLE

	Mise en service	Réalisation M€ 2009	Coût/km
LN1 (Sud Est)	1983	1874	4,9 M€
LN2 (Atlantique)	1990	2941	10,3 M€
LN3 (Nord)	1993	3729	10,7 M€
Interconnexion I de F	1996	1562	15,1 M€
LN4 (Rhône Alpes)	1994	1410	11,6 M€
LN5 (Méditerranée)	2001	4778	19,4 M€
LGV Est 1ère phase	2007	4655	14,8 M€
Projet GPSO Estimation	?	12637 à 12 887 * (M€2011)	<u>30,3 à 30,9 M€</u>
Bordeaux-Espagne Estimation	?	8078 * (M€2011)	<u>32 M€</u> <u>51 M€</u> (Pays Basque)

Sources : Bilans LOTI, CGEDD et RFF *

Avec le GPSO ou Bordeaux-Espagne, il devient exorbitant :
56% plus cher que la LGV Méditerranée et 2 fois plus cher que la LGV Est !

LES TRAFICS PREVUS SONT TROP SOUVENT SURESTIMÉS

En période de croisière, l'écart moyen entre la réalisation et la prévision à la DUP, est de -26%.

En millions de voyageurs	Trafic prévu	Trafic réel	Écarts
LN1 (Sud Est)	14,7	15,8	+7,5%
LN2 (Atlantique)	30,3	26,7	-12%
LN3 (Nord)	38,7	19,2	-50,4%
Interconnexion I de F	25,3	16,6	-34%
LN4 (Rhône Alpes)	19,3	18,6	-3,6%
LN5 (Méditerranée)	21,7	19,2	-11,5%
LGV Est 1ère phase	11,5	12	+4,3%
GPSO	17,7 *	?	?
Bordeaux-Espagne	9 *	?	?

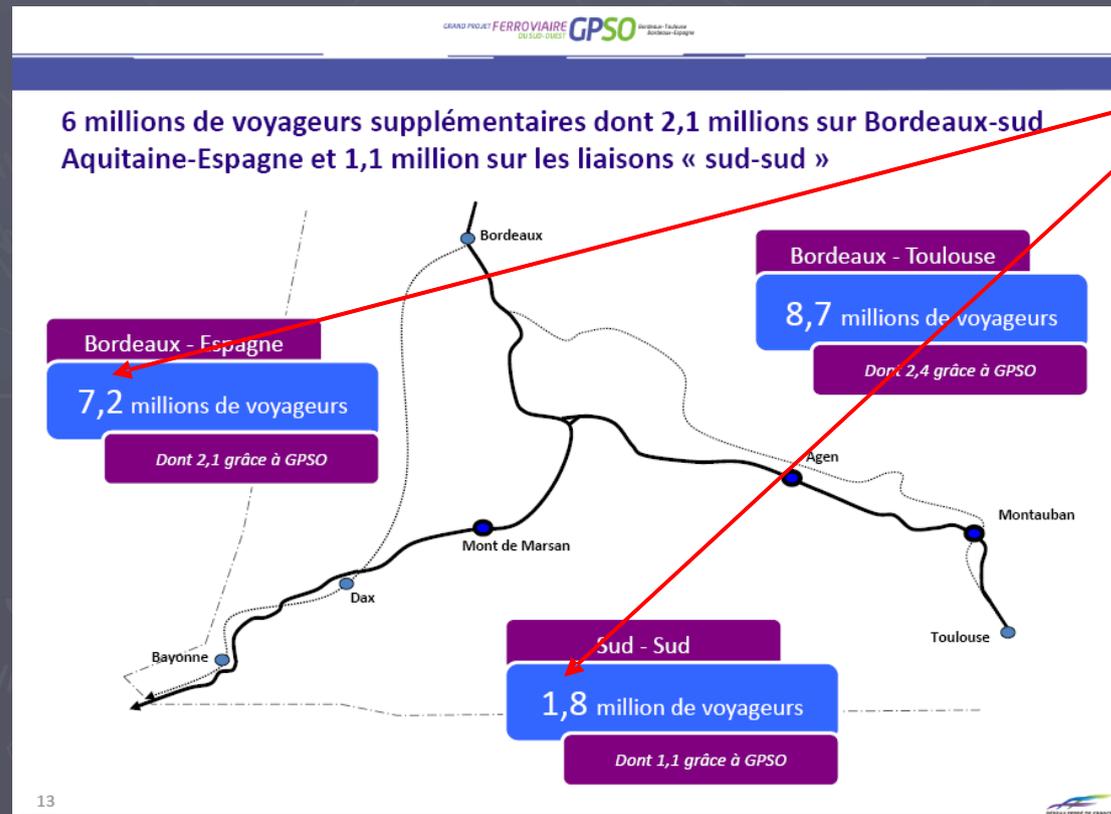
Sources: Bilans LOTI et RFF *

Le GPSO plus cher que la LGV Méditerranée, pour un trafic moindre

SUR LE GPSO AUSSI, RFF SURESTIME LES TRAFICS

En 2006, lors du débat public, RFF estimait le trafic voyageurs, en 2020, sur Bordeaux Espagne à **8,1M**, la SNCF à **5,75 M**.

Trafic en millions de voyageurs		Base 2003	Prévision 2020 scénario retenu
National	SNCF	2,42	4,77
	RFF	2,4	6,55
International	SNCF	0,34	0,98
	RFF	0,6	1,55
TOTAL	SNCF	2,76	5,75
	RFF	3	8,1



9 millions

En 2012, RFF estime le trafic à **9M** de voyageurs sur Bordeaux/Espagne

Source: RFF

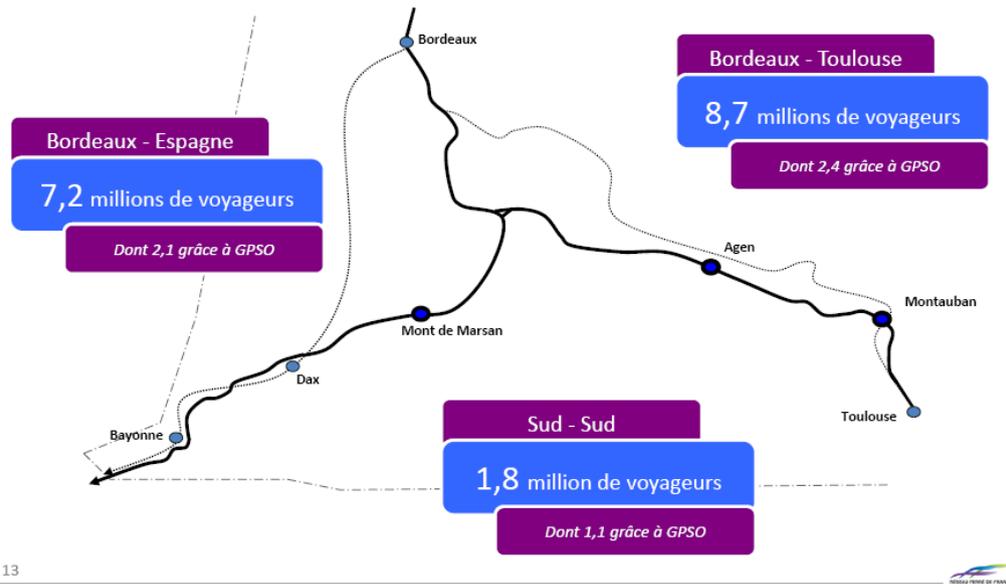
Deux présentations de RFF :

Pont du Casse 10 octobre 2012

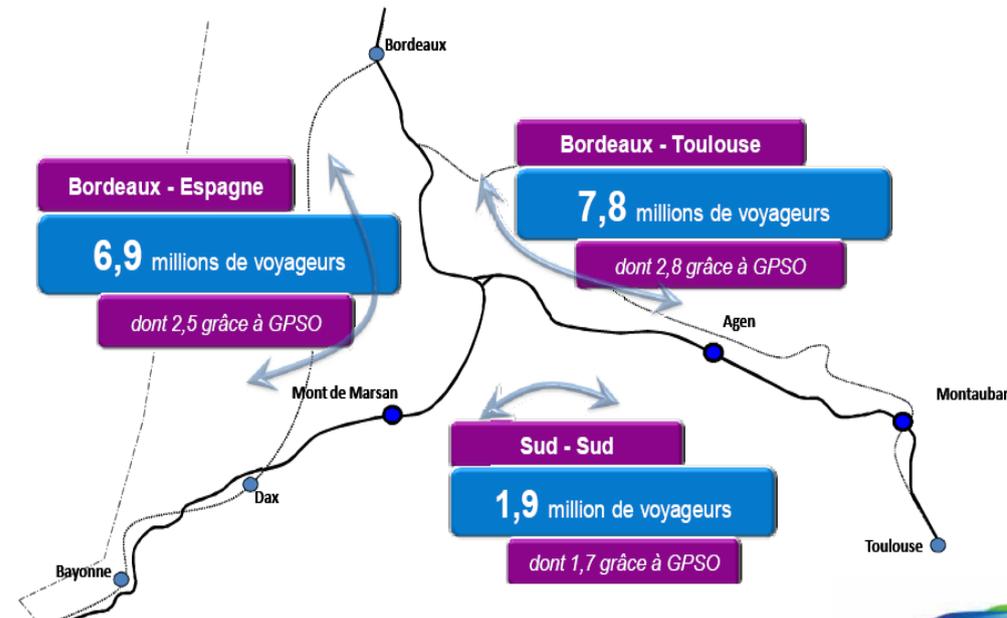
Saint Sébastien 7 novembre 2012

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux Toulouse
Lignes Bordeaux - Agen - Montauban - Toulouse

6 millions de voyageurs supplémentaires dont 2,1 millions sur Bordeaux-sud Aquitaine-Espagne et 1,1 million sur les liaisons « sud-sud »



près de 17 millions de voyageurs fréquenteront les lignes nouvelles



Sources : RFF

17,7M de voyageurs

Sur GPSO

16,6M de voyageurs

5,6M de voyageurs en plus

Grâce au GPSO

7M de voyageurs en plus

En 27 jours, on a perdu, globalement 1,1M de passagers mais le GPSO en a gagné 1,4M soit 33% de plus!

LE COÛT PAR PASSAGER NE CESSE D'AUGMENTER

	Année de croisière	Trafic réel en M voyageurs	Trafic Sur 20ans	Coût par passager
LN1 (Sud Est)	1986	15,8	316	5,93€
LN2 (Atlantique)	2000	26,7	534	4,66€
LN3 (Nord)	2002	19,2	384	9,71€
Interconnexion. I de F	2000	16,6	332	4,70€
LN4 (Rhône Alpes)	2000	18,6	372	3,79€
LN5 (Méditerranée)	2003	19,2	384	12,44€
LGV Est 1ère phase	2009	11,5	230	20,23€
GPSO	?	Prévision : 17,7 *	354	<u>35,69€</u>
Bordeaux-Espagne	?	Prévision : 9 *	180	<u>44,87€</u>

Sources : Bilans LOTI et RFF *

Avec le GPSO et Bordeaux-Espagne le coût par passager devient **MONSTRUEUX !**

LE NOMBRE DE PASSAGERS AU KILOMÈTRE

LGV	Longueur	Passagers DAM Millions	Passagers réalisé Millions	Ecart	Passagers réalisé/Km
Sud Est	409km	14,7	15,8	+7,5%	38 630
Atlantique	282km	30,3	26,7	-11,9%	94 680
Nord)	333km	38,7	19,2	-50,4%	57 657
I.C. Ile de F	187km	25,3	16,6	-34,4%	88 770
Rhône-Alpes	116km	19,3	18,6	-3,6%	160 344
Méditerranée	250km	21,7	19,2	-11,5%	76 800
Est 1ère phase	300km	12	11,5	-4,2%	38 333
TOTAL	1877km	162	127,6	-26%	67 980
GPSO av DUP	417km	17,7 *	?	?	42 446
Bordeaux-Espagne av DUP	252km	9 *	?	?	35 714

Sources : Bilans LOTI et RFF *

Un nombre de passagers au Km un des plus bas jamais atteint

Si l'on appliquait l'écart de **-26%** constaté entre la réalisation et la prévision, le nombre de passagers/km serait de

31 414 sur GPSO et de **26 428 sur Bordeaux-Espagne**

LES COÛTS DU MATÉRIEL ROULANT, D'EXPLOITATION, DE MAINTENANCE SONT LARGEMENT SOUS ESTIMÉS

➤ Pour le matériel roulant, la sous estimation oscille entre -14% et -122% !

➤ Pour les coûts d'exploitation, entre -33% et -158%

➤ Dans les études GPSO (Source : RFF)

Le matériel roulant supplémentaire est estimé à 322,2M€ (2004) alors que sur la LGV Est il est de 1207M€ (2009)

Les coûts d'exploitation sont estimés à 89M€/an pour 417km de ligne alors qu'ils sont de 212M€ pour les 350km de la LGV Nord

LA RENTABILITÉ DES LGV

Le taux minimum de rentabilité socio-économique (TRIE) était fixé à 8 % en 2002 puis à 4 %, depuis 2005.

	<i>Mise en service</i>	TRIE a priori	TRIE a posteriori
LN1 (Sud Est)	1983	28%	30%
LN2 (Atlantique)	1990	23,6%	12%
LN3 (Nord)	1993	20,3%	5%
Interconnexion I de F	1996	18,5%	13,8%
LN4 (Rhône Alpes)	1994	15,4%	10,3%
LN5 (Méditerranée)	2001	12,2%	8%
LGV Est européenne 1ère phase	2007	8,5%	3,7%
GPSO		6% / 5%*	?
Bordeaux-Espagne		6% / 4,4%**	?

* Bordeaux-Toulouse

** 4,4% dans la revue Aquitaine n°49 du conseil régional

Sources : Bilans LOTI et RFF

Avec GPSO et Bordeaux-Espagne, le TRIE a priori est le plus bas constaté,
Que sera-t-il a posteriori ?

QUE DISAIT LA SNCF EN 2006 ?

Lors du débat public sur le projet Bordeaux/Espagne, la SNCF a produit une « étude transporteur ». Les résultats synthétiques donnés, aux conditions économiques 2004, montrent que le scénario 3 retenu est le pire pour l'opérateur puisque le bénéfice actualisé (BA) sur 30 ans est négatif.

M€2004	scénario 1	scénario 2	scénario 3
Δ EBE (hors trafic domestique espagnol)	+ 175	+ 424	+ 411
Δ EBE (pour le trafic domestique espagnol)	-	à déterminer	à déterminer
Δ Investissements	- 109	- 414	- 418
BA sur 30 ans à 8 % ⁽¹⁾	+ 66	+ 10 ⁽¹⁾	- 7 ⁽¹⁾

(1) : hors prise en compte du trafic domestique espagnol

EBE: Excédent brut d'exploitation

Source : Débat public

LES RENTABILITÉS S'EFFONDRENT

- **La Cour des comptes** (2008) constatant les dérives de la LGV Est estime que *« 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 »*

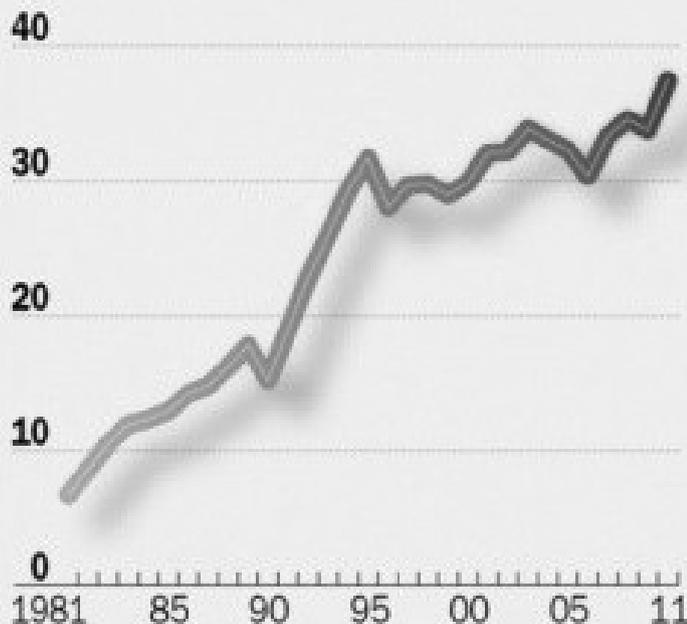


- **Pour Guillaume Pepy** (2011) : *« 30% des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux. »*
- Pour le CGEDD (2013), la rentabilité socio-économique *« est très nettement en décroissance au fil des projets »*

LE SYSTÈME REPOSE SUR L'ENDETTEMENT

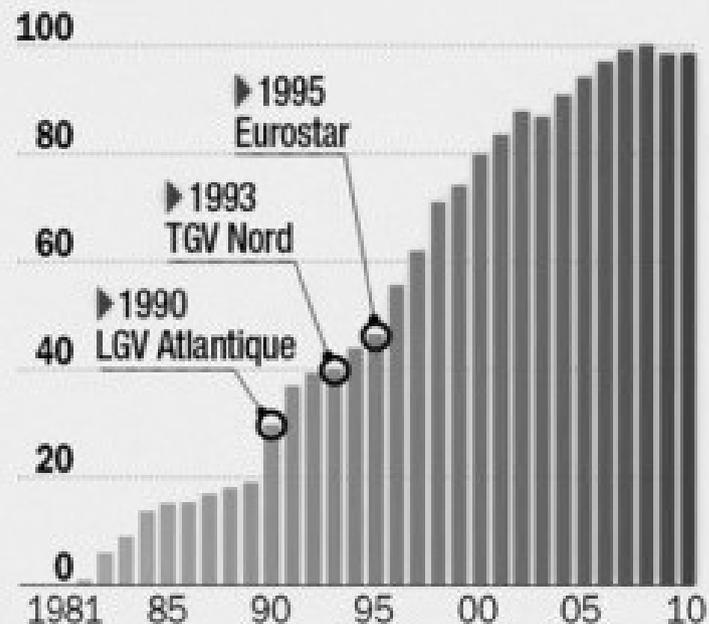
UN DÉSASTRE FINANCIER ASSOMBRIE CE TRIOMPHE COMMERCIAL

Dettes ferroviaires (en milliards d'euros)



SOURCES : SNCF, RFF

Nombre de passagers TGV (en millions)



SOURCE : SNCF

Alors que la dette ferroviaire cumulée frôle 40 milliards d'euros, le nombre de passagers cumulé depuis trente ans, lui, se rapproche des 2 milliards.

Source: Infographie Challenges

Une dette de 40 Milliards d'euros à ce jour qui devrait doubler en 15 ans avec les 4 projets en cours de construction (Assises du ferroviaire)

NOUS NE FAISONS QUE CONFIRMER CE QUE DISENT...

➤ Le Conseil d'analyse économique

« *L'expérience des projets passés révèle presque systématiquement un optimisme initial excessif qui conduit à dégrader fortement, ex post, l'intérêt socio-économique des projets et financier* » (2007)

➤ La Cour des comptes :

■ 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* ». (2008)

■ Sur les méthodes d'évaluation socio-économique et financière jugées « *insuffisamment transparentes* » qui « *ne guident pas toujours efficacement les décisions.* ». Des évaluations a priori « *trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante* ». (2012)

➤ Le CGEDD qui estime que : « *Les projets les plus avantageux pour la collectivité ont été réalisés les premiers.* » (2013)

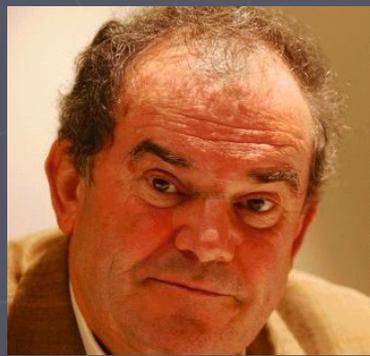
DES QUESTIONS...

- Comment le GPSO en transportant à peine **20% de passagers de plus que la LGV Est** avec un **coût** prévisionnel au km **2 fois plus élevé**, peut-il être rentable alors que la LGV Est ne l'est pas ?
- Comment parler de rentabilité avec **un nombre de passagers au Km le plus bas jamais atteint (31 414)** pour **un coût de construction le plus élevé (30,3M€ à 30,9M€/km)** également jamais atteint ?

Ceux qui affirment dans une lettre au Premier ministre que
« GPSO est le projet socio-économiquement le plus rentable »

MENTENT ET NOUS MENTENT !

Les signataires :



Des solutions alternatives existent...

Pour la LGV Bordeaux-Espagne :
**Etude CITEC : un coût divisé par 6
pour 4 minutes de plus jusqu'à Bayonne**

citec Solutions en mobilité

**TOUS LES OBJECTIFS DU PROJET DE LGV BORDEAUX-ESPAGNE
PEUVENT ÊTRE ATTEINTS
EN MODERNISANT LES VOIES EXISTANTES.**

ALternative LGV



ALternative LGV

**Analyse comparative des options de
modernisation des dessertes
ferroviaires sur le tronçon Bordeaux
- Toulouse**

Pour la LGV Bordeaux-Toulouse :
**Etude CLARACO : une économie de 6Mds€
pour 6 minutes de plus (construction de 2
shunts) avec arrêts à Agen et Montauban.**

LES DÉCIDEURS DEVRAIENT RETROUVER LE SENS DES RÉALITÉS !

➤ **1 KM de GPSO = 30 CRÈCHES de 50 places**

(Référence : 1 place de crèche entre 20 000€ et 25 000€.
Crèche de Neuves Maisons (Oise) 2010, 39 places. Coût : 800 000€)

➤ **1KM de GPSO = 1 LYCÉE de 850 élèves** aux normes haute qualité environnementale, 49 salles de cours et 375 ordinateurs

(Référence : Lycée de Pornic Pays de Retz 2013. 11 320m². Coût : 30M€)

➤ **2KM de GPSO = 3 MAISONS DE RETRAITE de 85 lits**

(Référence : Maison de retraite Jurançon 2012, 84 lits. Coût : 18,5 M€)

➤ **20KM de GPSO = 1 HÔPITAL NEUF de 1200 lits**, aux normes haute qualité environnementale, équipé d'un plateau technique ultra moderne

(Référence : Hôpital d'Orléans, livré en 2015, 1180 lits, 170 000m², plateau technique ultra moderne. Coût : 600M€)

POUR PLUS D'INFORMATION, LISEZ LE DERNIER OUVRAGE DU CADE



Editions NUVIS