

La LGV Tours-Bordeaux : la loi de Murphy appliquée à une infrastructure ferroviaire.

Table des matières

1.	Contexte des projets de construction de nouvelles LGV en France	5
2.	Généralités sur la LGV Tours-Bordeaux.....	6
3.	Les différents rapports concernant les LGV et la grande vitesse	8
3.1.	Rapport Bianco	8
3.2.	Rapport Auxiette	8
3.3.	Rapport Savary portant réforme ferroviaire.....	9
3.4.	Mobilité 21 Rapport Duron.....	9
3.5.	Rapport de la Cour des Comptes.....	10
3.6.	Synthèse	11
4.	Les éléments de l'enquête d'utilité publique de la LGV Tours-Bordeaux	12
5.	Le Contrat de concession du 28 juin 2011	12
6.	Le budget prévisionnel Tours-Bordeaux.....	13
7.	Protocole d'intention pour la réalisation de la LGV-SEA	14
8.	L'engagement de l'État va bien au delà de Tours-Bordeaux.....	14
8.1.	La négociation du financement du projet global LGV SEA.....	14
8.2.	L'État s'est engagé à réaliser les autres branches du projet SEA dans des délais contraints.....	15
8.3.	L'État s'est également engagé à aménager d'autres parties du réseau ferroviaire et à accorder des soutiens financiers aux collectivités	15
8.4.	L'État s'est enfin engagé sur certaines desserte de villes	16
8.5.	Synthèse	16
9.	Chiffres 2010 retenus pour le contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux	16
9.1.	Remarque concernant la participation du conseil Régional d'Aquitaine.....	18
9.2.	Clés de répartition des participations des Collectivités territoriales	19
10.	La part belle au concessionnaire.....	19
11.	Bizarreries dans le financement : cas de RFF	21
11.1.	Le réseau impacté	21
11.2.	Excédent brut d'exploitation significatif dans 50 ans.....	21

11.3.	Les hypothèses de trafic.....	22
11.4.	Les taux d'actualisation	22
11.4.1.	Une remarque de Monsieur Emmanuelli	23
11.4.2.	Puis d'autres du Conseil Régional d'Aquitaine	24
11.5.	Conclusion.....	24
12.	Les prévisions d'emploi affichées pour la LGV Tours-Bordeaux.....	24
12.1.	Octobre 1995.....	25
12.2.	Entre 2005-2008.....	25
12.3.	Séance plénière du 15 décembre 2008 du Conseil Régional d'Aquitaine	26
12.4.	Élections régionales de 2010	26
12.5.	Dossier de presse de RFF du 30 mars 2010	26
12.6.	Conférence de Presse du Préfet le 5 janvier 2011.....	27
12.7.	Annonce du Directeur du projet LGV SEA le 8 septembre 2011	27
12.8.	Automne 2011 Forum Emploi LGV SEA.....	27
12.9.	Dossier de Presse du Préfet de la Région Poitou-Charentes 26 janvier 2012	27
12.10.	Dossier d'enquête publique d'octobre 2011 LGV Tours-Angoulême.....	27
12.10.1.	Évaluation des emplois temporaires.....	27
12.10.2.	Approche des effets permanents du projet	28
12.11.	Aujourd'hui où en sont les chiffres officiels ?	29
12.12.	Aujourd'hui ces chiffres sont-ils vraiment officiels ?	29
12.13.	Récapitulation des annonces.....	30
12.14.	Conclusion.....	30
12.15.	L'emploi attendu : un élément primordial dans le choix des Collectivités territoriales.	31
12.16.	Remarque.....	33
13.	Mais l'emploi est-il national ?	33
14.	La LGV Tours-Bordeaux, un fleuron du report modal et de la contribution à la lutte contre les Gaz à Effet de Serre (GES) ?	34
15.	LGV Tours Bordeaux : d'abord un projet de BTP.....	35
16.	Les prévisions de trafic	36
16.1.	Remarque préliminaire	36
16.2.	Trafic voyageurs.....	36

16.3.	Réunion de l'Observatoire des trafics transpyrénéens le 25 juin 2014.....	39
16.4.	Trafic fret.....	41
16.5.	Conclusion.....	43
17.	Évaluation économique et sociale	44
18.	Un PPP mais quels en sont les détails ?.....	45
19.	Le grand schisme de 2015.....	46
19.1.	La division des Collectivités territoriales.....	46
19.2.	Le budget et la grille horaire de SNCF	47
19.3.	L'évaluation préalable du trafic dans l'étude préalable, base du contrat de concession, mise en cause.....	47
20.	La guerre des chiffres en 2015	48
20.1.	FR3 Aquitaine le 9 juin 2015.....	48
20.2.	Communiqué de presse du Conseil Régional d'Aquitaine du 11 juin 2015.....	49
20.3.	Sud Ouest du 12 juin 2015	49
20.4.	Sud Ouest du 18 juin 2015	50
20.5.	Charente libre du 17 juin 2015.....	50
21.	LGV Tours-Bordeaux : le crépuscule d'un modèle	51
21.1.	9 juillet 2015	51
21.2.	21 juillet 2015.....	51
22.	Conclusion.....	51

1. Contexte des projets de construction de nouvelles LGV en France

Tout d'abord en matière d'infrastructure de transport le contexte des LGV en France est particulièrement typique des projet controversés.

Après avoir été un des fleurons industriels de la France les trains à grande vitesse ne représentent plus la panacée en matière de transport et cette vérité s'épaissit tous les jours. Dès 2007 Vincent Dumayrou¹ attirait l'attention en donnant les raisons pour lesquelles le TGV ne sauverait pas le chemin de fer français.

Effectivement depuis les années 2000 et plus spécifiquement depuis la crise de 2006-2008, de plus en plus de questions entouraient le grande vitesse ferroviaire et la nécessité de développer de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) alors que le réseau ferroviaire français était un des plus denses du monde.

Depuis une dizaine d'années en France des projets de construction de nouvelles infrastructures ont fleuri et continuent à se développer alors que les attendus de ces projets ont suscité et suscitent toujours des controverses, controverses que l'État n'a pas su désamorcer faute de raisons objectivement et raisonnablement démontrées.

Ceci est d'autant incompréhensible que la panoplie des moyens légaux, aussi bien en matière socio économique que technique, est largement suffisante pour en démontrer le bien fondé.

C'est en recourant à ces moyens légaux que les riverains de ces projets tout comme bon nombre d'associations démontrent logiquement l'inutilité de ces projets.

Le CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement) a réalisé en 2012 une enquête publique sur l'inutilité du projet de LGV entre Bordeaux et Hendaye (EPINE)² qui conclut ainsi :

« Cette enquête met en lumière l'inutilité du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye mais aussi la manière dont les études sont poursuivies. Celles-ci ont perdu tout crédit car élaborées sur des données avérées fausses et jamais remises à jour ou en question. Une expertise indépendante réalisée à la demande de la Commission Nationale du Débat Public conseillait des hypothèses de trafic « plus prudentes » et concluait que la ligne existante était en mesure d'absorber le trafic « optimiste » prévu par RFF à l'horizon 2020. Les décideurs n'en ont pas tenu compte. »

¹ La fracture ferroviaire, Vincent Dumayrou, Les éditions de l'Atelier

² EPINE est disponible à nivellebidaso@gmail.com

Deux livres, qui sont maintenant des références, de MM. Recarte et Tellier, détaillent d'une manière exhaustive le cul de sac dans lequel se perdent ces projets de LGV³. Ils ont certainement inspiré le dernier rapport de la Cour des Comptes (cf. § 3.5).

Mais même démontrée, cette inutilité est régulièrement ignorée voire repoussée par des contre vérités. Cela exaspère bon nombre de personnes au point que l'on arrive parfois à constater des heurts avec les promoteurs de ces projets.

Ces heurts, médiatisés par la presse en recherche constante de coups d'éclats, cachent la véritable histoire de ces projets. Car entre les études préalables, les enquêtes d'utilité publique, les déclarations d'utilité publique, le développement du projet et sa mise en exploitation, plusieurs dizaines d'années peuvent s'écouler et seuls les riverains et les associations ayant suivi toute l'histoire du projet en connaissent la véritable histoire.

Leur nombre n'est pas anodin, au point que tout un chacun peut consulter le répertoire de ces projets inutiles. Ils peuplent la France mais également l'Europe.

La LGV Tours- Bordeaux est un de ces projets.

Mais comme elle n'est qu'une des quatre branches d'un projet plus large dénommé, LGV Sud Europe Atlantique, LGV SEA, composé des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges, il faut s'attendre à ce que les mêmes méthodes soient appliquées aux autres branches pour essayer de démontrer leur utilité.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas inutile de rappeler quelques réalités du développement de la LGV Tours-Bordeaux.

2. Généralités sur la LGV Tours-Bordeaux

Comme rappelé précédemment la LGV Tours- Bordeaux est un de ces projets controversés et il est apparu dès 1994.

2.1. Les aspects administratifs

La décision du Premier ministre d'engager les études du TGV Aquitaine a été prise le 13 janvier 1994. Le 14 février 1994, le Ministre de l'équipement des transports et du tourisme décidait de lancer la préparation d'un débat public préalable, première étape de la procédure relative à la conduite de grands projets nationaux d'infrastructure.

³ « Les rails de la déraison ». La très grande vitesse en Aquitaine et ailleurs. Pierre RECARTE et François TELLIER. Éditions Nuvis. Paris 2011 et « Les Grandes Voraces ». Le gouffre financier du réseau ferroviaire à grande vitesse. Par Pierre RECARTE. Éditions Nuvis. Paris 2014

Le débat public préalable a eu lieu du 6 novembre 1995 au 31 mars 1996, sous l'autorité du préfet de Région Aquitaine.

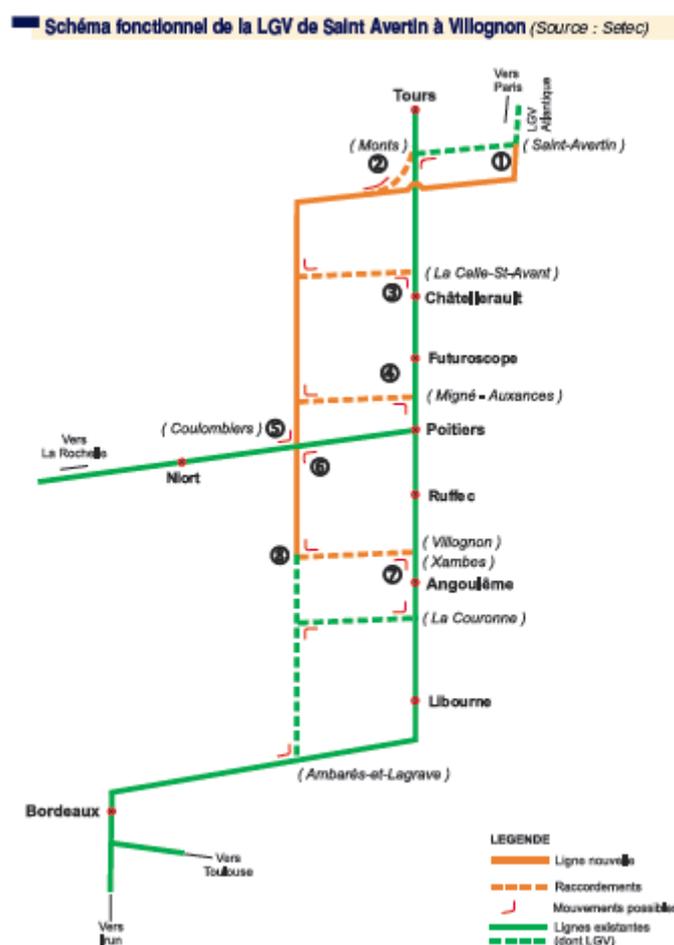
Le cahier des charges de l'infrastructure "TGV Aquitaine" a été approuvé par décision gouvernementale le 24 octobre 1996.

Les études préliminaires se sont déroulées entre 1997 et 2002. Entre 2003 et 2006 les études d'avant-projet ont été exécutées.

L'enquête publique a été faite entre 25 octobre et 19 décembre 2007.

La déclaration d'utilité publique a été prononcée en 2008 après rapport positif de la Commission d'enquête

le schéma fonctionnel général initial de la LGV Tours-Bordeaux était le suivant.



2.2. Aujourd'hui

Alors que sa mise en exploitation est maintenant proche, puisque prévue en juin 2016, il est intéressant d'analyser et de répertorier tous les aspects de ce projet car il constitue

certainement aujourd'hui le cas d'école du développement d'une de ces infrastructures controversées.

Ce document n'est pas articulé suivant un plan chronologique du développement de la LGV Tours-Bordeaux mais récapitule, à la date de mi 2015 soit un an avant sa mise en exploitation, l'ensemble des éléments qui ont caractérisé son développement depuis son début.

Depuis 2014 les entités RFF et SNCF, auparavant séparées pour satisfaire des législations européennes, ont été regroupées sous une même EPIC et sont dénommées dorénavant, SNCF Réseaux et SNCF Mobilités. Dans le reste du document on garde les dénominations RFF et SNCF afin de permettre les références à des documents antérieurs à 2014 et utilisant ces dénominations.

3. Les différents rapports concernant les LGV et la grande vitesse

Avant de traiter de la LGV Tours-Bordeaux (LGV SEA) plus spécifiquement, il est bon de rappeler que, pendant son développement, d'autres projets de LGV étaient abordés et ont suscité des désaccords retentissants, en particulier concernant le projet de LGV Bordeaux-Espagne.

Un certain nombre de rapports concernant la grande vitesse ferroviaire étayaient la difficulté du sujet. Ils ont été rédigés principalement après la décision de lancer le projet LGV SEA. Les difficultés rencontrées pour établir les contrats correspondants et surtout les analyses d'opportunité correspondantes (analyse socio-économique) ont certainement donné lieu à quelques controverses et ont certainement motivé les rapports rappelés ci-dessous.

3.1.Rapport Bianco

En avril 2013, Monsieur Jean-Louis Bianco, produisait des « Recommandations pour réussir la réforme du système ferroviaire ». L'objectif du rapport⁴ « était d'établir un diagnostic partagé (mais pas nécessairement unanime) sur la situation, les enjeux, les besoins et les contraintes, et de donner les moyens de la décision et de la négociation à tous et d'abord au Gouvernement »

3.2.Rapport Auxiette

Au même moment Monsieur Jacques Auxiette, Président du Conseil régional des Pays de la Loire, Président de la Commission Infrastructures et Transports de l'Association des Régions

⁴ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations_JLBianco.pdf

de France remettait à Monsieur Jean-Marc AYRAULT, Premier ministre et à Monsieur Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué des Transports, de la Mer et de la Pêche un rapport⁵ suite à la volonté du « *Gouvernement de mettre en œuvre une importante réforme du secteur ferroviaire, conduite selon quatre axes majeurs : qualité de service et mission de service public ; redressement économique ; social ; Europe* ».

En conclusion le rapport Auxiette rappelait que :

Trop longtemps, une confusion des rôles a été entretenue, parfois à dessein mais aussi par absence de volonté politique de se doter d'un outil de pilotage global et sous contrôle. Cette situation n'est plus acceptable. Elle a produit de nombreuses dérives et des conflits de structures. Aujourd'hui pourtant, certains voudraient profiter de la réflexion en cours pour entretenir quelques zones de flou.

et recommandait :

L'enjeu est bien d'imposer à la tête du système ferroviaire une autorité politique dotée de moyens d'action pour définir une stratégie et les outils de sa mise en œuvre. La culture de la responsabilité à chaque échelon du système doit être la seule ligne de conduite. Le Parlement et le Gouvernement doivent s'approprier leurs propres responsabilités et construire les conditions de relations exigeantes avec les structures qui mettent en œuvre les choix de la Nation

3.3.Rapport Savary portant réforme ferroviaire

Le 28 mai 2014, Monsieur Gilles Savary faisait un rapport à l'Assemblée Nationale concernant le projet de loi portant réforme ferroviaire⁶.

Les premiers titres du sommaire de ce rapport sont édifiants et synthétisés par « UN SYSTÈME FERROVIAIRE DANS L'IMPASSE » en insistant sur

- « l'ambiguïté originelle de la loi de 1997 » relative à la scission de la SNCF entre RFF et SNCF,
- sur le fait que le « modèle était dépassé par la dynamique européenne », que la « régionalisation était inaboutie »
- que la « gouvernance était obsolète »
- tout en pointant la « défaillance de l'État »
- et caractérisait le « fret ferroviaire d'abandon stratégique »

3.4.Mobilité 21 Rapport Duron

Le rapport Duron⁷, produit le 27 juin 2013, propose le développement de différentes infrastructures de transport pour les prochaines décennies et les hiérarchise en fonction de critères financiers et de service public.

⁵ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT_JACQUES_AUXIETTE.pdf

⁶ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r19990.asp>

Bien que portant sur toutes les infrastructures de transport, ce rapport est le premier récent mettant en doute, dans le cas du secteur ferroviaire, la politique du développement du type « tout TGV ».

Le rapport est fermement approuvé par le Premier Ministre Jean Marc Ayrault⁸ qui propose de « reprendre » au compte de son gouvernement « ses recommandations préalables: continuer à investir, axer nos interventions sur la qualité de service, investir là où c'est le plus utile pour la croissance du pays »

Ce rapport planifie le développement des infrastructures selon deux scénarios financiers tout en considérant que des « coups sont partis ». A l'intérieur de ces deux scénarios une première priorité concerne les projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030, puis une seconde concerne ceux dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050 et ceux qui sont à horizons plus lointains (après 2050).

Parmi les « coups partis » du domaine ferroviaire on compte évidemment la LGV Tours-Bordeaux.

3.5. Rapport de la Cour des Comptes

En octobre 2014, la Cour des Comptes produisait un rapport public intitulé « La Grande Vitesse Ferroviaire : Un modèle porté au delà de sa pertinence »⁹ dont le titre synthétisait parfaitement son contenu et la conclusion de l'étude de la Cour.

Ce rapport reprenait et développait bon nombre de remarques faites par les observateurs du développement des différents projets de LGV et par les associations qui s'étaient spécialisées dans l'analyse des raisons avancées en faveur de ces projets.

La table des matières du rapport était, à lui tout seul un récapitulatif des travers constatés dans le développement des LGV, dopés par le succès commercial de la ligne Paris – Lyon.

Après avoir démontré que la grande vitesse ferroviaire ne représentait qu'une part minoritaire des déplacements, le rapport rappelle qu'un tiers des motifs d'utilisation des TGV était professionnels.

Le rapport rappelle que dans le bilan socio-économique des lignes à grande vitesse la part environnementale mise en avant est biaisée par le fait que si théoriquement l'électricité nationale produite par EDF est peu émettrice de gaz à effet de serre, l'électricité utilisée par les motrices des TGV provient d'une manière significative de l'étranger. Ainsi l'avantage environnemental des TGV dépend de la méthode de détermination du contenu en CO₂ de l'électricité car la phase de construction des LGV est fortement émettrice de gaz à effet de

⁷ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000396.pdf>

⁸ <http://www.liberation.fr/societe/2013/06/27/ayrault-approuve-le-rapport-duron-sur-les-transport-914086>

⁹ <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

serre. Le rapport conclut que, au plan environnemental et sur la base du coût public de la tonne de CO₂ évité, les LGV sont des projets peu efficaces pour l'environnement.

En ce qui concerne le développement économique le rapport mentionne que l'impact de la grande vitesse est difficile à appréhender et a un effet ambivalent sur l'aménagement du territoire.

Un chapitre important est consacré à l'analyse de la méthodologie générale des études de définition des nouvelles LGV. L'analyse conclut que la méthodologie employée conduit inévitablement à la réalisation systématique de nouvelles lignes avec une prise de décision progressive et en pratique irréversible à l'aide d'une évaluation optimiste de la rentabilité attendue basée sur des prévisions de trafic non réalisées et un recours aux financements locaux

Le rapport rappelle que la LGV Tours-Bordeaux est contenue dans un ensemble Sud Europe Atlantique (SEA) composé des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges, ce qui a conduit à une négociation très complexe nécessitant une implication particulièrement élevée des Collectivités territoriales, puisque pas moins de 58 d'entre elles ont été concernées ou sollicitées pour participer au financement de la ligne à grande vitesse et qui ont adressé à l'État, en contrepartie de leur implication, des demandes nombreuses et diverses, portant sur le projet Tours-Bordeaux (arrêts par exemple) mais aussi sur d'autres dossiers (infrastructures non ferroviaires, branches additionnelles au Tours-Bordeaux, etc.).

Un « protocole d'intention pour la réalisation de la LGV SEA, ensemble composé des quatre branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges », a été élaboré en 2007 entre l'État, RFF et les Collectivités territoriales. Il prévoit d'associer au financement du projet 5 conseils régionaux, 19 départements et 34 Communautés de communes ou d'agglomération, en faisant apparaître pour chacune des Collectivités territoriales une clé de financement (voir § 6) et, s'agissant de Tours-Bordeaux, un montant estimé de contribution.

Certains passages montraient que les hypothèses retenues pour les développements réalisés en matière de grande vitesse étaient contraires à des principes de « bonne gestion ».

Certains détails du rapport qui montrent l'engagement de l'État sont rappelés plus loin (cf. § 7 et § 8).

3.6. Synthèse

En synthèse de lecture de ces différents rapports et documents on ne peut s'empêcher de se demander comment un projet tel que la LGV Tours-Bordeaux, tout comme les différentes études, débats et enquêtes publiques concernant de nouvelles lignes appartenant à l'ensemble Sud Europe Atlantique (SEA) sont encore en cours, tant les

arguments développés dans ces différents rapports militent unanimement contre le développement de LGV et pour l'aménagement des lignes existantes.

4. Les éléments de l'enquête d'utilité publique de la LGV Tours-Bordeaux

Le site de RFF ne donnant plus le dossier de l'enquête publique de la LGV Tours-Bordeaux j'ai tout d'abord réclamé le dossier à Service-public.fr. Ce service m'ayant demandé de prendre contact avec les mairies concernées par ce dossier j'ai pris contact avec la Mairie de Bordeaux qui m'a répondu que ce n'était pas de son ressort mais de celui de RFF.

Demande faite auprès de RFF la première réponse a été de me renvoyer vers leurs différents sites, puis ayant informé mon interlocuteur que les différents sites étaient inopérants je suis en attente de réponse.

Le contact avec la Mairie de Tours est en cours.

Plus sérieusement en ce qui concerne les informations qui pouvaient être contenues dans le dossier d'enquête publique j'ai profité des archives de Monsieur Abonneau qui a bien voulu me confier le dossier d'enquête de la LGV Tours-Angoulême.

C'est à l'aide des informations contenues dans ce dossier que j'ai pu obtenir les informations essentielles relatives aux

- ✓ trafics,
- ✓ à la valeur actualisée nette du projet
- ✓ au taux de rentabilité interne économique et social du projet,
- ✓ ainsi qu'aux hypothèses ayant permis d'établir les données précédentes.

5. Le Contrat de concession du 28 juin 2011

Le développement de la LGV SEA entre Tours-Bordeaux SEA a été concrétisé en juin 2011 par un contrat qui confiait la concession de la LGV SEA à un concessionnaire privé selon un contrat de type PPP Délégation de Service Public.

Le Décret n° 2011-761 du 28 juin 2011,¹⁰ approuve le contrat de « Concession de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux ».

¹⁰http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20110630&numTexte=18&pageDebut=11039&pageFin=11098

Le décret stipule, en renvoi, que « *Les annexes sont consultables, sous réserve du respect des secrets protégés par la loi en ce qui concerne certaines pièces, au siège de Réseau ferré de France, 92, avenue de France, 75013 Paris* ».

Il est intéressant de noter qu'au contrat de concession sont intégrés 18 annexes inconnues du public mais dont certains titres révèlent l'importance mise en jeu. Citons :

Annexe 10 Plan de financement

- *10.1 Description du plan de financement*
- *102 Principaux termes et conditions des financements senior, mezzanine et subordonné et des Instruments de couvertures de taux*
- *10.3 Principaux termes et conditions des contrats portant sur la conception, construction, maintenance. et l'exploitation de la Ligne (y compris le contrat d'interface)*
- *10.4 Calendrier de mise à disposition des fonds*
- *10.5 Chroniques financières prévisionnelles*
 1. *10.5.1 Montants prévisionnels des recettes*
 2. *10.5.2 Calendrier de déboursement des coûts d'investissement*
 3. *10.5.3 Encours des financements privés externes*

Annexe 11 Modalités et conditions de versement des Concours du Concédant

Annexe 12 Tarification

Annexe 13 Garanties à première demande

Annexe 14 Assurances

Annexe 15 Stabilité de l'actionnariat du Concessionnaire.

Par exemple le contenu de l'annexe 10 et plus particulièrement l'annexe 10.5.1 prévoyant les recettes doit certainement contenir les cas où les prévisions de recette (liées au trafic sur ce tronçon de voie) ne sont pas vérifiées (voir § 16 et § 20).

6. Le budget prévisionnel Tours-Bordeaux

Le montant initialement évoqué lors du Débat Préalable de 1995 était de 3,75 Md€.

Les montants annoncés en 2006 pour le budget de la LGV Tours-Bordeaux, étaient 5,644 Md€ aux conditions économiques de juin 2006, chiffre indiqué dans le Protocole d'intention pour la réalisation de la LGV-SEA.

En juillet 2009 le montant annoncé était de 6,7 G€. Augmentation de 19 % en trois ans.

En octobre 2010 le budget annoncé ayant permis d'établir le contrat de concession était de 7,8 G€ ce qui correspond à une augmentation de 16,6% en un an. On peut comprendre une

partie de cette augmentation avec les différentes négociations qui ont entouré ce projet (cf. § 7 et 8).

7. Protocole d'intention pour la réalisation de la LGV-SEA

Le protocole d'intention signé en 2009 par l'État, pour la réalisation de la LGV SEA, dont la LGV Tours-Bordeaux n'est qu'une des composantes, a engagé 58 Collectivités territoriales, parmi lesquels 5 conseils régionaux, 19 départements et 34 Communautés de communes ou d'agglomération, ont été sollicités pour apporter 1,3 milliard d'euros au total.

8. L'engagement de l'État va bien au delà de Tours-Bordeaux

Comme le rappelle le rapport de la Cour des Comptes¹¹ les Collectivités territoriales ont subordonné leur participation financière à un projet ferroviaire à l'obtention d'avantages équivalents.

8.1. La négociation du financement du projet global LGV SEA

La négociation du financement du projet global LGV SEA avec l'ensemble des collectivités a été complexe et à l'origine de surcoûts pour le projet global.

Il a été aisé aux Collectivités de rappeler qu'il était anormal de devoir apporter autant que l'État, compte tenu de la priorité qu'elles jugeaient nécessaire d'accorder aux ouvrages relevant de leur compétence, telles les routes.

Puis elles ont exigé en retour qu'on précise quand et comment les branches suivantes de la LGV Tours-Bordeaux dans le projet global pourraient être réalisées, et à en hâter les débats publics et les études. Par exemple, « les Toulousains subordonnent leur écot à Tours-Bordeaux, perçu comme servant d'abord les Aquitains, à un engagement de l'État et de RFF de réaliser au plus tôt Bordeaux-Toulouse et à un engagement réciproque des Aquitains d'y cotiser. De même, les élus de la côte basque, du Béarn ou de la Bigorre plaident pour la branche espagnole de SEA ». De même, les collectivités du Limousin sont venues « en renfort de SEA pour rapprocher le moment où le TGV les mettra à 2 heures de Paris, moyennant 115 kilomètres de LGV.

La Cour des Comptes conclut : « Voilà comment on est passé d'un projet prioritaire de 300 kilomètres et 5,6 Md€ (en valeur juin 2006) réalisable vers 2015, à un ensemble de LGV de plus de 850 kilomètres et 14 Md€, toujours en valeur 2006 ».

¹¹ <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

Quatre protocoles d'accord ou d'intention ont finalement été signés par l'État, RFF et des collectivités signataires de la convention de financement pour prendre en compte les conditions émises par ces collectivités.

8.2.L'État s'est engagé à réaliser les autres branches du projet SEA dans des délais contraints

Les Collectivités territoriales non directement concernées par le projet Tours-Bordeaux, mais uniquement par ses prolongements, ont obtenu que soient prévus, pour les branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges :

- le lancement de l'enquête publique dès 2013
- l'intervention du décret portant déclaration d'utilité publique pour ces branches au cours de l'année 2014
- le lancement effectif des opérations trois ans au plus après parution du décret de DUP et si possible avant la fin de l'année 2016.

Ces protocoles engagent l'État et RFF sur des projets et des dates précis et prévoient des clauses de sauvegarde portant sur la participation financière des collectivités au tronçon Tours-Bordeaux : les collectivités peuvent ainsi effectuer une retenue sur les montants appelés par RFF au titre du tronçon initial, de 30, 40 ou 50 % selon les cas.

Cette participation sera ensuite versée à RFF en une fois au moment du lancement effectif des travaux de la branche de LGV concernée par le protocole. Les frais de trésorerie encourus par RFF sont compensés sur la base de l'intérêt légal, mais sur une période limitée dans le temps. En théorie, les engagements juridiques relatifs aux DUP sont tenables pour l'État quelles que soient les circonstances. Toutefois, les décisions prises par le gouvernement à la suite des conclusions du rapport de la commission « Mobilité 21 » rendent plus qu'aléatoire la réalisation de ces infrastructures avant 15 à 20 ans et, sans même se placer sur le terrain de leurs obligations juridiques, les Collectivités territoriales pourraient considérer que le fondement même de leur accord au financement de SEA est aujourd'hui fragilisé.

8.3.L'État s'est également engagé à aménager d'autres parties du réseau ferroviaire et à accorder des soutiens financiers aux collectivités

La Cour des Comptes rappelle que les Collectivités territoriales ont obtenu diverses concessions de la part de l'État dans le cours des négociations. Du reste, une clause de la convention garantit aux collectivités que le réseau ferroviaire national structuré par la LGV Tours-Bordeaux « est calibré pour répondre aux besoins prévisibles de circulation (...) durant une période minimale de 15 ans » et que « des soutiens financiers aux Collectivités territoriales ont également été prévus ».

8.4.L'État s'est enfin engagé sur certaines desserte de villes

La Cour des Comptes signale encore que parmi les éléments convenus par l'État avec les collectivités partenaires pour boucler le financement de SEA, figure une convention de desserte. Cette convention, signée entre l'État et RFF, d'une part, et, d'autre part, la région Aquitaine, les départements de la Vienne, de la Charente, de la Gironde, les Communautés d'agglomération du Pays châtelleraudais, du Grand Poitiers¹², du Grand Angoulême et la Communauté de communes du Nord Libournais, concerne l'engagement de l'État de « maintenir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire des gares » de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne.

8.5.Synthèse

Il était donc clair, à la signature de cette convention entre l'État et les Collectivités territoriales, qu'une quelconque anomalie dans le processus de développement de la branche Tours-Bordeaux du projet global SEA entraînerait une cascade de problèmes dépassant le simple cadre de la LGV Tours-Bordeaux.

9. Chiffres 2010 retenus pour le contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux

En juin 2010, à la signature du contrat de concession entre RFF et LISEA le concessionnaire retenu pour réaliser la LGV Tours-Bordeaux, on pouvait noter les différents chiffres suivants, récapitulés en deux tableaux.

Tout d'abord les apports de RFF et LISEA par rapport aux autres entités étatiques qui montrent que les promoteurs du projet ne participent qu'à hauteur de 55,4% laissant aux autres entités le soin d'abonder pour obtenir la somme de 7,8 Md€ (valeur 2009).

¹² Voir le compte rendu du Conseil du Grand Poitiers concernant la Convention pour la réalisation de la LGV SEA précisant les garanties de desserte pour les gares de Châtelleraut, Futuroscope Poitiers, Angoulême et Libourne du 10 décembre 2012

Financeurs	%	Md€ 2009	Md€ courants
RFF et Concessionnaire	55,4	3.711	4.327
U E	0,2	10	12
Concours publics	44,5	2.982	3.477
Dont État	22,5	1.505	1.755
Dont Collectivités territoriales	22,0	1.477	1.722
Aquitaine	12,6	842	982
Midi-Pyrénées	4,2	281	328
Poitou-Charentes	3,8	258	301
Limousin	0,8	53	62
Centre	0,7	44	51
Total	100,0	6.703	7.816

La contribution de LISEA au plan de financement de la concession comprend¹³ :

- 772 millions d'euros d'apport en fonds propres des actionnaires de LISEA pour un montant préfinancé par les banques commerciales et la Banque Européenne d'Investissement,
- 1 060 millions d'euros de dette bancaire garantie par l'État,
- 612 millions d'euros de dette bancaire non garantie.
- 757 millions d'euros apportés par le Fonds d'épargne géré par la Caisse des dépôts garantis par RFF,
- 400 millions d'euros de crédit de la Banque Européenne d'Investissement garanti par l'État,
- 200 millions d'euros de crédit de la Banque Européenne d'Investissement non garanti, La Banque européenne d'investissement (BEI) apporte un financement total de 1,2 milliard d'euros en intégrant la dette sénior, la part du crédit relais fonds propres financée par la banque ainsi que la garantie LGTT (Loan Guarantee on TEN-T projects), instrument mis en

¹³ http://www.gpso.fr/16_juin_2011_LGV_Tours-Bordeaux.pdf

place conjointement par la Banque et la Commission Européenne. C'est le premier prêt de cette envergure accordé par la BEI en France.

Remarque : les chiffres indiqués ci-dessus donnent un total de 3,8 milliards d'euros au lieu des 4.327 Md€ indiqués dans le précédent tableau car cela est du à une modification des répartitions entre 2010 et le 16 juin 2011 date de présentation des chiffres ci-dessus indiqués

Financeurs	%	Md€ 2009	Md€ courants
RFF	23,3	1.760	2.052
Concessionnaire	29,1	1.951	2.275
U E	0,2	10	12
Concours publics	44,5	2.982	3.477
Dont État	22,5	1.505	1.755
Dont Collectivités territoriales	22,0	1.477	1.722
Aquitaine	12,6	842	982
Midi-Pyrénées	4,2	281	328
Poitou-Charentes	3,8	258	301
Limousin	0,8	53	62
Centre	0,7	44	51
Total	100,0	6.703	7.816

9.1. Remarque concernant la participation du conseil Régional d'Aquitaine

Il est intéressant de noter la manière dont le Président du Conseil Régional d'Aquitaine a planifié sa participation.

En séance plénière en date du 15 décembre 2008, sous le n° de délibération 2008.2973 (P)¹⁴, le Conseil Régional s'engageait à participer au financement global dans la limite de 600 M€ dont 300 M€ (valeur 2006 était précisée pour les deux montants) pour la section la plus urgente entre Tours et Bordeaux.

En 2010, comme le montre le tableau précédent ce montant était de 842 M€ ce qui semble correspondre à une augmentation de 280 % en quatre ans !

9.2. Clés de répartition des participations des Collectivités territoriales

Dans son rapport d'octobre 2014¹⁵, la Cour des Comptes donne des estimations différentes de la participation des Collectivités territoriales mais indiquées comme étant en valeur 2009.

Collectivités locales issues des régions	Clé	Montant en €
Aquitaine	57,0 %	757 987 100
Midi-Pyrénées	19,0 %	250 995 700
Poitou-Charentes	17,4 %	230 407 447
Limousin	3,6 %	47 008 853
Centre	3,0 %	39 630 900
TOTAL	100 %	1 321 030 000

Source : Cour des comptes d'après documents SEA, DGITM et RFF.

10. La part belle au concessionnaire

L'appel d'offres de concession engagé par RFF a été remporté en 2011 par LISEA dont les actionnaires sont le groupe Vinci, la Caisse des Dépôts et Consignations, Axa et Meridiam. Le concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique assurera la conception et la construction du projet, ainsi que l'entretien, l'exploitation et le financement pour une durée de 50 ans. Pendant cette période LISEA percevra des péages prélevés auprès des opérateurs ferroviaires utilisant la ligne Tours-Bordeaux. (voir §20 et 19).

Cette concession est une Délégation de Service Public, une des formes des PPPs.

¹⁴ http://deliberation.aquitaine.fr/share/proxy/delib/4dfu/2008.2973_deliberation.pdf

¹⁵ <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

LISEA : Société concessionnaire de la ligne Sud Europe Atlantique (SEA) Tours-Bordeaux pour une durée de 50 ans. Elle met en œuvre le cahier des charges de ce Partenariat Public Privé (PPP) qui correspond à la plus importante concession d'infrastructure jamais réalisée en Europe¹⁶. Les actionnaires de la société concessionnaire LISEA sont VINCI Concessions (mandataire) et VINCI SA (33,4%), Caisse des Dépôts/CDC Infrastructure (25,4%), SOJAS (22%) structure d'investissement dédiée, et des fonds d'investissement infrastructure gérés et conseillés par AXA Private Equity (19,2%).

Remarquons tout de suite que VINCI le principal bénéficiaire de l'opération ne s'engage qu'à hauteur de 29%

COSEA : Groupement d'entreprises piloté par VINCI Construction piloté par VINCI Construction et composé également d'Eurovia, du pôle Energies de VINCI, associées à BEC, NGE, TSO, Ineo, INEXIA, Arcadis et Egis Rail. COSEA est en charge de la conception et de la construction de la ligne.

MESEA : société créée pour assurer la maintenance et l'entretien futures de la ligne pour le compte de LISEA et dont l'actionariat est partagé entre VINCI Concessions (70%) et INEXIA (30%).

RFF, second bénéficiaire est reporté au second rang,

Quand on observe un peu plus en détail, on s'aperçoit que le concessionnaire ne participe qu'à hauteur de 29% de l'apport total nécessaire à la signature de ce contrat, que RFF ne peut, certainement du fait de son énorme dette financière¹⁷, participer qu'à hauteur de 23%.

On apprendra par la suite que les 29% de l'apport de VINCI n'ont été possibles que grâce à des prêts de la Caisse des Dépôts et de la BRI, toutes deux organismes d'État.

Il s'agit, en fait d'un projet totalement financé par l'État.

Le retour de « bonne fortune » du contrat n'est envisagé que pour RFF et non pour les Collectivités Territoriales ayant participé au financement.

VINCI gagne sur deux tableaux: : l'investissement garanti in fine sur les impôt et sur les péages payés par les opérateurs ferroviaires (en attendant de ne pas découvrir que des garanties sont prévues dans les annexes au cas où les péages prévus ne sont pas au rendez-vous) .

¹⁶ <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/le-projet>

¹⁷ http://www.rff.fr/IMG/RFF_FINANCIER_FR_2009-lite.pdf

11. Bizarreries dans le financement : cas de RFF

Quand un projet implique tant de participants pour son financement le jeu qui consiste à tirer un des morceaux de la couverture dans un sens intéressant n'est pas aussi simple que la compétition de la corde dans le cadre d'une démonstration de force basque.

N'ayant pas accès à l'ensemble des protocoles et estimations budgétaires des participants au projet il est difficile de se faire une opinion objective de l'analyse économique exhaustive de ce projet.

Cependant quelques documents permettent d'éclairer les méthodes employées pour estimer, en particulier, le montant de la participation de RFF au projet de LGV Tours-Bordeaux.

Dans une note ¹⁸ qui définit sa participation au projet de LGV Tours-Bordeaux, RFF, en précisant que la méthode utilisée est celle de la Valeur Actuelle Nette pour calculer et justifier le montant de son investissement, utilise dans ses calculs quatre paramètres qui, à la date de ce document, plongent le lecteur dans des abîmes de réflexion.

11.1. Le réseau impacté

Les recettes de RFF sont les redevances acquittées par les opérateurs ferroviaires pour utiliser les lignes propriétés de RFF.

En considérant que le projet de LGV Tours-Bordeaux aura une influence positive sur les circulations voyageurs interrégionales (axes Poitiers-La Rochelle, Bordeaux-Dax, Dax-Hendaye-Espagne, Dax-Tarbes et Bordeaux-Toulouse) et sur les réseaux TER Centre, Poitou-Charentes, Aquitaine et Midi Pyrénées, RFF est certainement optimiste sur les redevances complémentaires qu'il pense obtenir par rapport au scénario où le projet n'est pas opérationnel pendant la période de 50 ans où c'est le concessionnaire qui engrange les redevances.

Une quelconque modification du trafic induit, comme par exemple, une modification du trafic prévu sur la LGV Tours-Bordeaux, entraînerait un risque sur l'estimation budgétaire de RFF (on se référera au paragraphe 19 « Le grand schisme de 2015 » à ce sujet).

11.2. Excédent brut d'exploitation significatif dans 50 ans

L'excédent brut d'exploitation (bénéfice brut d'exploitation) de la LGV Tours-Bordeaux, par la structure du contrat de concession est surtout significatif à partir de la cinquante et unième année d'exploitation, puisque, par définition, 50 ans est la période d'amortissement de l'investissement des infrastructures ferroviaires.

¹⁸ Projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique Branche Tours Bordeaux Principes, hypothèses et résultats du montant de la participation financière de RFF au projet LGV SEA de juin 2010

En effet les cinq premières années de construction de la ligne nécessite de reporter le trafic possible sur la ligne existante et RFF n'engranger aucune redevance sur la nouvelle ligne.

Puis pendant 45 ans c'est le concessionnaire qui engrange les redevances sur la nouvelle ligne, RFF n'en bénéficiant qu'à partir de la cinquante et unième année, c'est à dire au plus tôt en 2060.

Cela suppose une maîtrise importante du cycle de vie de la LGV Tours- Bordeaux et en particulier de tous les aléas concernant sa maintenance.

On ne peut s'empêcher de penser au cas de la LGV Rhin-Rhône dont la période d'amortissement des investissements est également de 50 ans mais sur laquelle on a constaté des durées de vie de certains aériens beaucoup plus courtes que prévues.

11.3. Les hypothèses de trafic

Les hypothèses de trafic de RFF se basent sur des évolutions du PIB de la France dont il a été démontré, au cours des réunions du Conseil scientifiques de l'Observatoire des trafics pyrénéens, qu'ils étaient optimistes.

11.4. Les taux d'actualisation

Dans son document¹⁹ RFF pose les principes pris en matière de taux d'actualisation pour calculer sa participation.

Le taux d'actualisation est une variable clé du calcul par la méthodes de la VAN. Il reflète, d'une part, le coût de la ressource financière investie et, d'autre part, le coût du risque.

Le taux de la ressource est théoriquement le taux réel auquel RFF empruntera pour financer l'investissement tel qu'il apparaît au moment de la décision (taux de marche + taux de la couverture, pour couvrir le risque de taux et d'échéancier). Pour simplifier, le référentiel de RFF fixe ce taux à 5% de façon normative.

Quant aux risques, ils sont soit l'objet d'une valorisation, soit forfaitisés en adoptant un taux d'actualisation supérieur de 3% au cout de la ressource (ce qui renvoie à un taux d'actualisation de 8%). Dans le présent document, nous considérons les risques forfaitisés.

La détermination de ces taux n'est pas une mince affaire quand il s'agit de projets d'une durée de vie de plus de 50 ans, les quelques dernières années ayant montré comment les contextes économiques étaient loin d'être stables.

D'une manière classique en ce qui concerne ces grands projets, des avis et conseils externes sont requis afin de présenter une bonne fiabilité dans leurs estimations budgétaires et valider que tous les risques et leurs estimations sont pris en compte .

¹⁹ cf. ibid.

Certainement alerté par quelques commentaires, après avoir estimé sa participation (dans le document référencé) à 2.010 M€ (2009) soit 2.052 M€ (2010), RFF a demandé, par une expertise auprès d'Ernst et Young de qualifier son estimation des risques associés au projet.

Dans le rapport de sa mission²⁰, Ernst et Young, confirme que la méthodologie utilisée par RFF pour déterminer les risques associés au projet est correcte mais spécifie que

.....L'analyse des hypothèses de recettes futures, de coût d'exploitation et de montants des investissements ne faisait pas partie de notre champ d'intervention. La réalisation de ces prévisions pourra différer de manière significative par rapport aux hypothèses de départ.

.....

ce qui la dédouane de toute validation des prévisions de trafic et de la qualité de gestion de l'infrastructure.

En particulier le rapport reprend et avalue les taux utilisés par RFF (5% et 8%) pour estimer les montants des risques sans les qualifier.

Mais le taux d'actualisation de 5% utilisé par RFF est non conforme à l'instruction - cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 (dite instruction De Robien) - (mise à jour du 27 mai 2005) qui précise que le taux d'actualisation à prendre en compte varie de 3 à 4 %. C'est d'ailleurs ce taux qu'utilise RFF dans les différentes évaluations socio-économiques qu'il présente dans les dossiers d'enquête publique.

Prendre ces dispositions impliquent certainement de les appliquer aux montants des participations des différentes collectivités.

11.4.1. Une remarque de Monsieur Emmanuelli

Un lettre de Monsieur Emmanuelli du 2 février 2011, en réponse à une demande de Madame Kosciusko-Morizet, concernant la participation du Conseil général des Landes, est éloquent à ce sujet. Il y fait remarquer que cela permet à RFF de requérir des autres participants des montants plus élevés que ce qui est prévu par la loi. Comme c'est RFF qui est le maître d'ouvrage du projet c'est RFF qui recevra les montants des cotisants. Si ces montants sont évalués à la hausse la part résiduelle que devra déboursier RFF pourrait en être diminuée.

Puis augmenter d'une manière uniforme le taux d'actualisation de 3% pour provisionner les différents risques (au lieu de les assurer) d'un tel projet sans en faire une liste détaillée ajoute à la critique de Monsieur Emmanuelli pour insinuer que RFF pourrait se constituer « une cagnotte ».

²⁰ Revue de la méthode utilisée pour calculer la participation de RFF dans le cadre du projet de Ligne à Grande Vitesse « Sud Europe-Atlantique » (LGV SEA).

Monsieur Emmanuelli ne cache pas l'attitude de RFF dont « *le Président a refusé de lui adresser le rapport au vu duquel l'établissement a fixé sa contribution, ne peut qu'alimenter (ses) doutes. Le fait que le contrat de concession, et notamment son article 38 qui traite de la Clause de déchéance, n'ait pas été communiqué aux co-financeurs, ne fait qu'en ajouter.* »

11.4.2. Puis d'autres du Conseil Régional d'Aquitaine

Un document interne au Conseil Régional d'Aquitaine, en date du 7 mars 2011, constate que « *les hypothèses générales (prises en compte dans le document de RFF) tendant à minorer la participation de RFF, et donc de majorer celles des collectivités publiques (État + Collectivités territoriales)* ». En effet dans le document de RFF, celui-ci considère que la valeur résiduelle de la ligne après 50 ans est nulle ce qui est contraire à sa politique de « gestion en bon père de famille ».

Puis le Conseil Général estime également que les provisions pour risque sont disproportionnées.

11.5. Conclusion

Dans le cas particulier du financement de RFF, cela montre que l'attitude de RFF vis à vis de ses « associés » dans le financement de la LGV Tours-Bordeaux n'est pas unanimement appréciée et que le bouclage du financement général de l'affaire n'a pas été une mince affaire.

Ceci est peut être également un des paramètres qui expliquera ce que l'on constatera en 2015 (cf. § 19 Le grand schisme de 2015).

12. Les prévisions d'emploi affichées pour la LGV Tours-Bordeaux

Lors du lancement du projet de la LGV Tours-Bordeaux, dès les premières étapes du projet, l'argument des emplois créés par le développement de cette infrastructure a été brandi haut et fort.

Il n'est pas inutile, un an et demi avant la mise en exploitation de cette ligne de rappeler la chronologie de l'utilisation de cet argument dans les débats, communiqués de presse et allocutions des différents responsables et promoteurs du projet.

La chronologie des annonces et les différents chiffres qui y sont attachés démontrent la réelle incertitude qui prévalait lors du lancement de ce projet. Mais peut être est-ce toujours le cas dans tous ces projets, démontrant ainsi leur inutilité.

Une archive établie par Monsieur Pachon, Président du CADE, permet de constituer la chronologie suivante.

12.1. Octobre 1995

Un document d'octobre 1995, produit par la SNCF (RFF n'existait pas encore) à l'occasion du Débat Préalable du projet de LGV SEA Tours/Bordeaux, permettait de rappeler que le projet (302 km + 39 km de raccordement) était estimé à 40 à 60 millions de francs, soit de 6 à 9 millions d'euros par kilomètre et une estimation globale de 3,75 Md€ (G€) pour le projet, nécessiterait 5 années de travaux et entraînerait 3500 emplois/année/milliard de francs investi soit 24 000 emplois/année/milliard d'euros investi. Il s'agissait donc de la création de *85 000 emplois pour les 5 années de travaux ou 17 500 emploi par an.*

En faisant une extrapolation à aujourd'hui de ces chiffres, le projet étant encore affecté du chiffre (valeur 2010) de 7,8 G€, nous aurions du plutôt tabler sur 176 000 emplois pour les 5 années de travaux, soit plus de 35 000 emplois par an !

12.2. Entre 2005-2008

A l'occasion des Études d'Avant Projet Sommaire, RFF a produit différents documents dans lesquels on note tout d'abord que le projet était alors estimé à

4 G€ pour Tours/Bordeaux avec:

- **Pour Angoulême/Bordeaux :**

- *37.000 emplois pour les 5 années de travaux d'où*
- *emplois créés estimés à 7.400 par an*

- **Pour Tours/Angoulême:**

- *30.000 emplois pour les 5 années de travaux d'où*
- *emplois créés estimés à 6.000 par an*

Ce qui faisait pour Tours/Bordeaux un total de:

- *67.000 emplois pour les 5 années de travaux et donc*
- *emplois créés estimés à 13.400 par an.*

On peut également se livrer à la même extrapolation de deux manières différentes.

Ainsi, entre 2005 et 2008 si l'on se réfère aux chiffres annoncés en 1995 (voir § 12.1) nous devrions plutôt tabler sur **96.000 emplois pour les 5 années de travaux, soit 19.000 emplois par an.**

Avec le budget de 7,8 G€ annoncé en 2010 pour le projet, l'extrapolation des chiffres annoncés entre 2005 et 2008 nous porterait plutôt à compter sur la création de **187.200 emplois pour les 5 années de travaux, soit 37 .00 emplois par an.**

12.3. Séance plénière du 15 décembre 2008 du Conseil Régional d'Aquitaine

Lors de la séance plénière du 15 décembre 2008 relative aux vœux du Conseil Régional pour le projet de LGV Sud Europe Atlantique²¹ on pouvait noter que, caractérisant la LGV Tours-Bordeaux, le compte-rendu de la séance mentionnait que « ce projet de 5,6 milliards (en valeur 2006), **1er chantier de travaux publics en France avec 100.000 emplois à la clé, peut être démarré dans les 18 mois** ».

Le calculateur d'inflation standard²² indique que les 5,6 G€ de 2008 correspond à 6 G€ en 2010, date de signature du contrat de concession. ce qui aurait du correspondre à 107.000 emplois.

12.4. Élections régionales de 2010

Lors des élections régionales de 2010, la liste de Mr Dominique Bussereau produisait un document titrant parmi ses engagements de campagne :

- **le plus grand chantier d'Europe : 2 lignes TGV (Tours/Angoulême et Poitiers/Limoges) : 60.000 emplois en 5 ans**
- **soit 12.000 emplois par an ;**

Pour rappel, le projet de la LGV Poitiers/Limoges a été estimé à l'occasion du débat public de 2006 à 1,3 Milliards d'€ pour 115 km de voies nouvelles.

Aujourd'hui sur la base des calculs de 1995 et des coûts estimés à 7,2 Milliards d'€ pour Tours/Angoulême et 1,3 Milliards d'€ pour Poitiers/Limoges, soit 8,5 Milliards d'€ investis, on devrait logiquement aboutir :

- à la création de **204.000 emplois pour les 5 années de travaux,**
- **soit 40.000 emplois par an.**

12.5. Dossier de presse de RFF du 30 mars 2010

RFF présentait le 30 mars 2010, dans un dossier de presse²³, l'ensemble du projet de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe-Atlantique. on y notait que :

Coût global du projet 7,2 Md€ (le contrat de concession sera finalement signé, en juin 2011, à 7,8 Md€ valeurs 2010,)

**60.000 emplois pour les 5 années de travaux donc
emplois créés estimés à 12.000 par an.**

²¹ 2008.2973 - Vœux du Conseil Régional pour le projet de LGV Sud Europe Atlantique Séance Plénière du 15 déc. 2008 http://deliberation.aquitaine.fr/share/proxy/delib/4dfu/2008.2973_deliberation.pdf

²² http://france-inflation.com/calculateur_inflation.php

²³ http://www.rff.fr/IMG/RFF_DP_PPP_LGV%20Tours-Bordeaux%2030%20mars%202010%281%29.pdf

Toujours en se livrant à une extrapolation sur la base des chiffres présentés en 1995

12.6. Conférence de Presse du Préfet le 5 janvier 2011

En janvier 2011 le Préfet de Région, Bernard Tomasini, présentant les enjeux économiques de la LGV Sud Europe Atlantique, s'engageait²⁴, en annonçant entre *.1300 et 1.500 emplois directs en perspective sur l'ensemble du tracé.*

Quelle lourde retombée sur terre après les grandiloquentes promesses.

12.7. Annonce du Directeur du projet LGV SEA le 8 septembre 2011

Erik Leleu, directeur du projet LGV SEA chez Cosea Filiale de Vinci n'annonçait plus que « *1.300 emplois directs sur l'ensemble du tracé dont environ 800 en Poitou-Charentes* »²⁵.

12.8. Automne 2011 Forum Emploi LGV SEA

En automne 2011 ²⁶ on apprenait que pour les chantiers de la Vienne, plus de 400 personnes sont ou seront recrutées de façon directe pour des postes de main d'œuvre qualifiée.

12.9. Dossier de Presse du Préfet de la Région Poitou-Charentes 26 janvier 2012

Dans un communiqué le Préfet de Région affirmait que « *D'ici quelques mois, lors du pic du chantier fin 2012, 4.500 personnes seront à pied d'œuvre. Parmi elles, COSEA doit recruter 1.400 personnes localement* »²⁷.

12.10. Dossier d'enquête publique d'octobre 2011 LGV Tours-Angoulême

Dans le dossier d'enquête publique de 2011 de la LGV Tours-Angoulême,, au chapitre 6 les effets du projet, on pouvait noter l'ensemble suivant.

12.10.1. Évaluation des emplois temporaires

Le nombre total des emplois temporaires mobilisés est estimé à 63 000 emplois-ans (ndlr pour la durée de 5 ans du projet) pour la France entière, dont 31.000 en région Poitou-Charentes, 15.000 en région Centre et 700 en région Aquitaine.

²⁴<http://www.lanouvellerepublique.fr/Vienne/Actualite/Dossiers-actualite/n/Contenus/Dossiers/Actualite/Ligne-TGV-Sud-Europe-Atlantique-LGV/Suivi-du-projet/86-La-LGV-SEA-Tours-Bordeaux-va-creer-1.500-emplois>

²⁵<http://www.lanouvellerepublique.fr/Vienne/Actualite/Dossiers-actualite/n/Contenus/Dossiers/Actualite/Ligne-TGV-Sud-Europe-Atlantique-LGV/Suivi-du-projet/86-Le-Poitou-sur-les-rails-de-l-emploi>

²⁶ <http://www.laviennne86.fr/144-emploi-chantier-lgv.htm>

²⁷ <http://www.poitou-charentes.gouv.fr/uploads/presse/CP-charte-emploi-LGV.pdf>

Pour la construction de la LGV les emplois temporaires niveau national par le chantier de la LGV SEA Tours-Angoulême et des investissements d'accompagnement nécessaires représenteront un total de 53 000 emplois-ans cumulés sur la durée du chantier(ndlr soit environ 11.000 emplois par an). La répartition de ces emplois au niveau régional devrait être la suivante :

- _ 27 000 emplois-ans en Poitou-Charentes ;
- _ 13 000 emplois-ans en Centre ;
- _ 13 000 emplois-ans répartis dans le reste de la France.

D'autres emplois temporaires directs et indirects étaient indiqués, correspondant globalement à un total de 9.600 emploi-ans (dont 8 000 pour la consommation des personnes occupées par le chantier) mobilisés au niveau national.

12.10.2. Approche des effets permanents du projet

Toutes les estimations d'emplois présentées dans les paragraphes qui suivent sont des emplois créés par an.

En ce qui concerne les effets permanents directs, le dossier d'enquête préalable à la DUP affirmait qu'on pouvait estimer le nombre des emplois permanents directs créés par les acteurs ferroviaires après les premières années de montée en charge du trafic à 150 - 200 emplois annuels pour la gestion de l'infrastructure et 275 - 325 emplois annuels pour l'exploitation des services de transport. Ces emplois permanents perdurent tout au long de la vie de l'infrastructure.

En ce qui concerne les effets permanents indirects le dossier d'enquête préalable affirmait qu'on pouvait estimer les emplois permanents indirects totaux au bout de la période d'adaptation du tissu socio-économique aux changements engendrés par le projet entre 3 500 et 4 300 emplois au niveau national, y compris les emplois induits par les dépenses des salariés occupant les emplois permanents indirects.

Ces emplois pourraient se répartir sur tout le territoire de la façon suivante :

Centre	1% ;
Poitou-Charentes	10% ;
Aquitaine	40% ;
Midi-Pyrénées	10% ;
Île-de-France	35% ;
Reste France	5%.

12.11. Aujourd'hui où en sont les chiffres officiels ?

A la date de création de ce document, la référence de SNCF Réseau (nouvelle appellation de RFF,) concernant la LGV Tours-Bordeaux, définit les emplois créés par ce projet de deux manières incompatibles. Tout d'abord en définissant le projet, SNCF réseau précise, dans ses chiffres clés²⁸, que:

« Environ 4.500 emplois créés, dont 1.400 embauches locales » sont créées ».

Mais dans un paragraphe dédié au développement économique²⁹

« Du chantier à l'exploitation, le projet permettra de créer des emplois :

- *temporaires, pendant la construction (création ou maintien d'emplois directs et indirects liés au chantier)*
- *permanents, dus à l'exploitation de l'infrastructure et à l'émergence d'activités induites. »*

« Le chantier de la LGV, 10.000 emplois créés pour chaque année de construction, pendant environ 5 ans. Ces emplois concerneront en majorité le secteur du BTP (environ 70 % du total), mais aussi les transports, le commerce et les services marchands. »

12.12. Aujourd'hui ces chiffres sont-ils vraiment officiels ?

Puis dans un site de SNCF Réseaux dédié à la LGV Sud-Europe-Atlantique³⁰, au niveau des chiffres clés on note :

²⁸ <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/le-projet>

²⁹ <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/quels-avantages-pour-les-territoires>

10.000 emplois créés chaque année sur le chantier pendant 5 ans (10% des heures de travail dédiées à l'insertion sociale)

12.13. Récapitulation des annonces

Date	coût annoncé e G€	Emplois pour le projet (en hommes*an)	Emplois par an	Emplois permanents	Référence du paragraphe
octobre-1995	3,75	85.000	17.500		§ 12.1
2005/2008	4	67.000	13.400		§ 12.2
15/12/2008	5,6	100.000	20.000		§ 12.3
2010	7,2	60.000	12.000		§ 12.4
30/03/2010	7,2	60.000	12.000		§ 12.5
05/01/2011	7,2	1.500			§ 12.6
septembre 2011	7,2	1.300			§ 12.7
26/01/2012	7,8	4.500			§ 12.9
Octobre 2011	7,2	53.000	11.000	3.500/4.300	§ 12.10
Aujourd'hui	7,8	4.500			§ 0
Aujourd'hui			10.000		§ 12.12

12.14. Conclusion

Il est clair qu'il ne fallait pas prendre pour argent comptant les différentes affirmations concernant les emplois créés par ce projet.

Cet état de fait sera à inscrire à la caractéristique jurisprudentielle de ces projets, car nous avons observé le même phénomène dans les différentes annonces concernant le projet de

³⁰ <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/france-europe/lgv-sud-europe-atlantique>

LGV Bordeaux-Hendaye et il a entouré l'enquête publique de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax..

Il est patent que dans tous les nouveaux projets de LGV pour lesquels les différentes enquêtes concluent négativement, l'utilisation du prétendu impact positif sur l'emploi dans les couloirs ministériels pour appuyer les projets et contrer les enquêtes négatives est un procédé classique. Mais maintenant, avec le mensonge patent pour la LGV Tours-Bordeaux, le subterfuge ne pourra plus être employé.

12.15. L'emploi attendu : un élément primordial dans le choix des Collectivités territoriales.

Conscient de l'importance du facteur « emploi » dans la perception positive du projet LGV SEA, LISEA le concessionnaire a créé un laboratoire socio-économique afin de démontrer l'impact positif de la construction de cette ligne aussi bien pour les régions traversées qu'au niveau national.

Il a été impossible d'obtenir des informations détaillées des travaux de cet observatoire.

Or en 2013, cet observatoire a pondu un rapport³¹ donnant des « *résultats (qui) permettent de mesurer, entre début 2011 et mars 2013, l'effet du constructeur, des fournisseurs et sous-traitants et les effets induits de la construction pour la France et pour les trois régions traversées : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre* ».

« Entre le début du chantier en 2011 et mars 2013, le chantier a permis, en France, une création de richesse, correspondant à la valeur ajoutée issue du projet, d'environ 4,2 Md€ dont 755 millions d'euros dans les trois régions traversées. »

« En moyenne annuelle (tableau 1) cette richesse s'est traduite par un volume de production de 4,6 Md€ en France dont 811 millions d'euros dans les trois régions traversées. »

« Ce sont en moyenne, 25.895 emplois (année -hommes) qui ont été générés en France chacune des deux premières années de la construction. Au niveau des trois régions traversées, le volume des emplois générés chaque année s'élève à 6900 emplois locaux (année-hommes). »

³¹<http://www.lisea.fr/wp-content/uploads/2015/04/synthese-impact-economique-de-la-construction-de-la-lgv-sea-1.original.pdf>

	Production		Valeur ajoutée		Emplois (hommes-année)	
	France	Régions traversées	France	Régions traversées	France	Régions traversées
Effets constructeur	460 900 121 €	99 187 984 €	460 900 121 €	99 187 984 €	2 832	2 832
Effets fournisseurs et sous-traitants	2 171 430 025 €	499 689 724 €	844 577 913 €	186 077 412 €	12 269	2 828
Effets induits	1 969 143 741 €	212 957 523 €	813 916 468 €	92 283 201 €	10 794	1 240
Impact total	4 601 473 887 €	811 835 231 €	2 119 394 503 €	377 548 596 €	25 895	6 900

figure 1

Ce rapport donne un schéma synthétique mais intéressant de l'impact de ces sommes affectées au début de la construction de la LGV. Il indique « *que pour 1 euro injecté dans le projet SEA, 3,42 euros de production ont été générés dans l'économie française* ».

« *Au niveau local, 1 euro injecté dans la construction a augmenté de 1,96 euros la production dans les régions traversées (Figure 2).* »

« *L'impact économique de la construction de la LGV SEA représente 0,1% du PIB national et 0,12% des emplois nationaux. A l'échelle des trois régions traversées, les emplois générés par la LGV SEA représentent 0,31% des emplois salariés totaux.* »

Ainsi sur une injection brute de 2.687 M€ (dont 475 M€ issus des Collectivités locales), 1.861 M€ ont fuité hors régions (326 M€ des 475 affectés par les Collectivités locales) ce qui correspond à une injection nette dans les régions de 827 M€ uniquement !

Avec un coefficient multiplicateur estimé de 1,96 on a un impact de 1.624 M€.

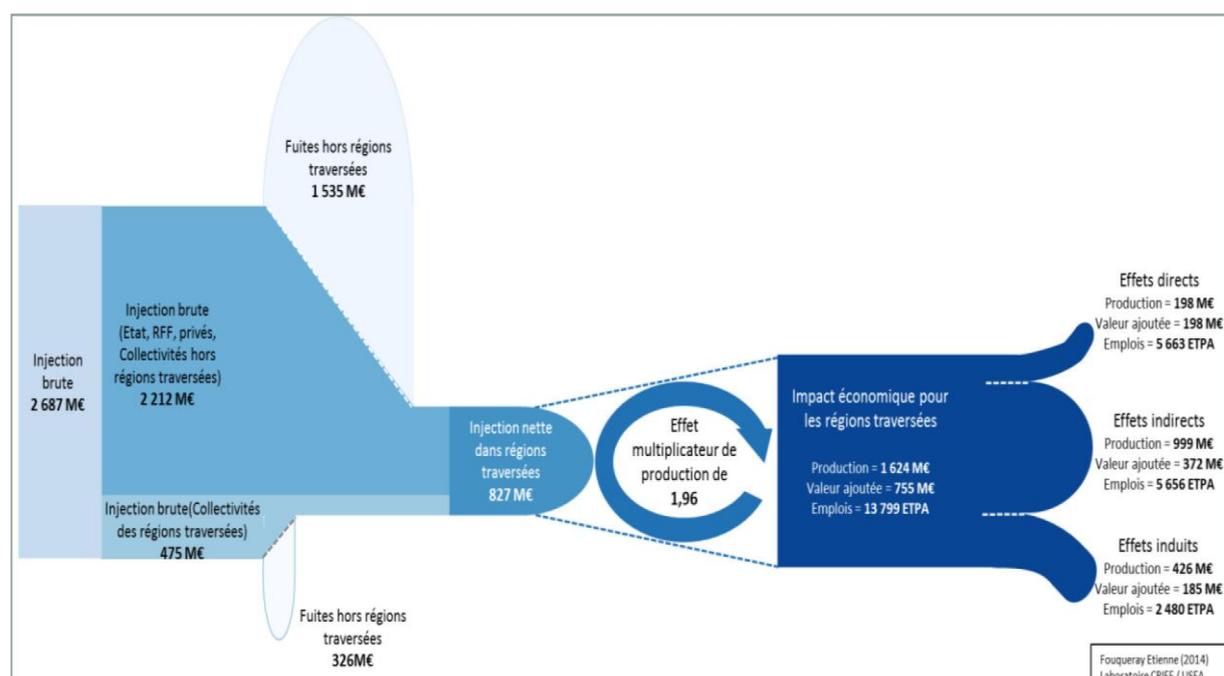


figure 2.

Ainsi ce document qui augmente la confusion dans la recherche du chiffre réel de la création d'emplois consécutivement au développement du projet LGV SEA, a le mérite de montrer que, certainement par le biais des emplois nationaux du groupe LISEA, les régions concernées et les Collectivités locales associées ne bénéficient que très peu de la construction de cette nouvelle ligne.

Ce n'est pas du tout ce qu'elles escomptaient lorsqu'elles ont accepté de participer au financement de ce projet et c'est certainement la raison du malaise qui règne depuis quelque temps entre les Collectivités territoriales d'une part et RFF et LISEA d'autre part (voir § 19).

12.16. Remarque

Mais ne cédon pas à la confusion entre les emplois créés par la construction de cette LGV et l'impact en matière d'emploi qu'elle a pu avoir ou qu'elle pourrait avoir du fait de son exploitation. Les chiffres initiaux de l'emploi étaient relatifs à ceux créés par la construction de la LGV, et ce durant la période des travaux. Les emplois induits du fait de son fonctionnement sont différents.

13. Mais l'emploi est-il national ?

Pourquoi tant de différences dans les documents et annonces ?

Une des raisons peut certainement résider dans le fait que les riverains et voisins du chantier de construction de la LGV SEA ont constaté que bon nombre de personnel travaillant sur les différents chantiers n'étaient pas français. Ils ont pu même déceler que certaines entreprises sous-traitantes du Maître d'Œuvre utilisait de la main d'œuvre polonaise et/ou roumaine, ceci étant sans qu'il ait pu être possible de le confirmer. Donc dans les emplois dits nationaux du rapport de l'observatoire socio-économique créé par LISEA, une partie est également internationale.

Une des raisons peut également résider dans le fait que les entreprises principales du groupement possédait déjà le personnel qualifié concernant les différents corps de métier, pour réaliser une grande partie des travaux nécessaires à la construction de la LGV SEA.

14. La LGV Tours-Bordeaux, un fleuron du report modal et de la contribution à la lutte contre les Gaz à Effet de Serre (GES) ?

Dès les premières études et avant-projets de la LGV Tours-Bordeaux le report modal du trafic de la route vers le rail a été un argument très largement utilisé. Dans les études et dossiers d'enquêtes préalables à la DUP des autres projets de LGV l'argument a été largement plus développé.

Le trame de base de l'argument reposait sur le fait que le kWh produit par les centrales nucléaires françaises avait un potentiel de réchauffement global (PRG) faible car peu émetteur de (GES).

Rapidement on revenait à une dure réalité car dans les Bilans Carbone, notions maintenant parfaitement définies par l'ADEME, la totalité du cycle de vie d'une source d'énergie était à prendre en compte³² et on pensait qu'il faudrait peut être un jour prendre en compte toute la filière nucléaire de production électrique incluant le traitement de ses déchets.

Une étude réalisée en 2010 par Objectif Carbone, Altern Consult et Inexia pour le compte de l'ADEME, de RFF et de la SNCF³³ concluait quand même que dans le cas de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône sa construction aurait un bilan carbone positif au bout de 12 ans. Les démonstrations manquent dans ce document car seuls les résultats finals sont présentés sans que l'on détaille les calculs importants. Il semble néanmoins que l'amortissement de l'infrastructure sur 30 ans soit caduque car des équipements électriques aériens aient été remplacés plus rapidement que prévus sans que l'on puisse attribuer ce travail à une simple maintenance.

³² Environmental assessment of passenger transportation should include infrastructure and supply chains by Mikhail V Chester¹ and Arpad Horvath Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley, CA 94720, USA

³³ <http://www.rff.fr/IMG/Bilan-Carbone-LGV-RR.pdf>

En 2011 une fiche thématique éditée par GPSO ³⁴ présentait un Bilan Carbone positif pour le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux Espagne au bout de sept ans d'exploitation de la ligne. Les démonstrations y manquaient.

Lors du dossier d'enquête préalable à la DUP de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, en juin 2014, une note³⁵ sur le calcul du bilan carbone pour les lignes nouvelles du GPSO était présentée en annexe du dossier.

On y découvrait que l'électricité utilisée par SNCF pour ses motrices n'était pas totalement d'origine nationale et que l'établissement du Bilan Carbone du projet était plus complexe que présenté. Les éléments qui y étaient présentés permettaient par ailleurs de comprendre que l'argument du report modal favorable pour la construction de nouvelles LGV était erroné³⁶.

Un calcul bien antérieur (2009), basé sur le coût du droit d'émission des GES, a été établi par Nilsson et Pyddoke ³⁷. Il concluait que l'argument du report modal pour construire une LGV entre Stockholm et Göteborg (Götalandsbanan) n'était pas rentable.

Au forum international sur les transports organisé par l'OCDE en novembre 2009, Per KAGESON, de Nature Associates à Stockholm dans son analyse des « Aspects environnementaux du transport interurbain de voyageurs »³⁸ concluait que « les investissements dans la grande vitesse ferroviaire ne sont pas de nature à tempérer de beaucoup le changement climatique et les investissements dans les trains rapides classiques pourraient être nettement plus profitables ».

En fait une analyse exhaustive des conditions de construction et d'exploitation d'une nouvelle LGV pourrait conclure à un Bilan Carbone controversé.

15. LGV Tours Bordeaux : d'abord un projet de BTP

Le gros du chantier de la LGV C+SEA était un chantier de BTP pour lequel les entreprises principales, issues du BTP, possédaient déjà le personnel nécessaire.

Enfin l'observation de la réalisation de la LGV SEA a permis de remarquer que « l'automatisation » de certains sous-ensembles de l'infrastructure a été bien développée. En effet c'est en particulier le cas des ouvrages d'art qui, construits sous forme de pièces détachées, ont été assemblées pour constituer les tunnels, ponts et autres ouvrages d'art

³⁴ http://www.gpso.fr/Fiche_thematique_bilancarbone_mars11.pdf

³⁵ Note sur le calcul du bilan carbone pour les lignes nouvelles du GPSO produite par GPSO lors de la présentation de la DUP

³⁶ RFF a-t-il raté le virage du développement durable J. Lavictoire mai 2013

³⁷ Summary of "High-speed Railways – a Climate Policy Sidetrack" Jan-Eric Nilsson and Roger Pyddoke Swedish National Road and Transport Research Institute

³⁸ Environmental aspects of inter-city passenger transport by Per KAGESON Nature Associates Stockholm Sweden, Discussion Paper No. 2009-28 November 2009 18th International Transport Research Symposium):

nécessaires à la construction de la majeure partie de l'infrastructure nécessaire à l'installation de la partie « voie ferrée » de cette LGV.

Sans que cela soit une quelconque critique cette « automatisation » a certainement diminué le besoin de main d'œuvre et a renforcé le besoin en main d'œuvre moins qualifiée.

LISEA ne s'est pas privée de fournir bon nombre de vidéos pour s'en convaincre. La toute première permet de mesurer l'étendue des dégâts environnementaux et l'effort en matière de BTP ³⁹ tandis que la seconde permet d'en voir l'état en novembre 2014 soit quelque temps avant l'installation de la partie ferroviaire de la LGV ⁴⁰

16. Les prévisions de trafic

16.1. Remarque préliminaire

Les prévisions de trafic étudiées sont celles contenues dans le dossier d'enquête publique de la LGV Tours-Angoulême. Bien qu'ayant réclamé celui relatif à Tours-Bordeaux à différentes administrations on ne peut pas l'obtenir pour l'instant.

Les informations contenues dans le dossier de la LGV Tours-Angoulême sont suffisantes pour analyser les informations les plus importantes.

16.2. Trafic voyageurs

Les bases prises en compte dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique Tours-Angoulême sont les suivantes :

³⁹<http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/commune/saint-avertin/1/infos-chantier/embarquez-pour-un-survol-du-chantier-en-full-hd-1080p/944/>

⁴⁰<http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/commune/saint-avertin/1/infos-chantier/video-survol-de-la-lgv-sea-novembre-2014/1354/>

Paramètre	Évolution
PIB	1,9% par an entre 2002 et 2025, 1,5% par an entre 2026 et 2065
Consommation finale des ménages par tête	1,4% par an entre 2002 et 2025, 1,1% par an entre 2026 et 2065
Prix aériens	Stabilité en € constants sur les relations courtes (moins d'une heure), baisse de 0,5% par an en € constants sur les relations longues.
Prix ferroviaires (*)	Hausse de 0,5% par an en € constants pour les relations de cabotage et les relations radiales courtes (moins de trois heures), stabilité en € constants pour les autres relations (jonction et internationales).
Carburants routiers	+0,4% par an à compter de 2005

(Sources : SES (La demande de transport en 2025) et SNCF)
(*) évolution au fil de l'eau

Selon son habitude déjà remarquée dans de nombreuses réunions et présentations de ses projets RFF ne veut pas prendre en compte la réalité de l'économie française depuis plus d'une dizaine d'années.

En prenant pour référence l'année 2007 et, éventuellement en le comparant à ses équivalents internationaux, le PIB de la France n'a enregistré qu'une évolution moyenne de 0,35% entre 2007, date de production du dossier d'enquête préalable à la DUP et 2014.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
France	2,4	0,2	-2,9	2,0	2,1	0,2	0,7	0,2

Entre 2003 et 2014 l'évolution moyenne n'a été que de 1,04% ⁴¹

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
France	0,8	2,8	1,6	2,4	2,4	0,2	-2,9	2,0	2,1	0,2	0,7	0,2

⁴¹ <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/CMPTEFo8118.xls>

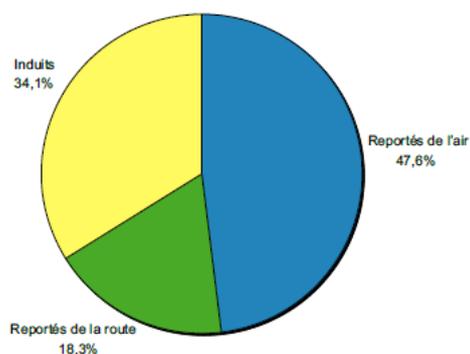
Avec ces chiffres biaisés il est aisé de produire les chiffres ci-dessous, rapportant une progression appréciable de trafic et en présentant un report modal intéressant

Le scénario dit « sans hausse de prix » est le suivant :

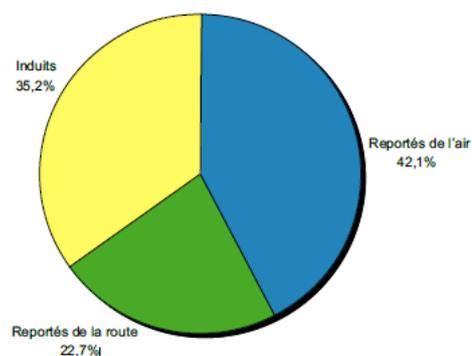
Trafics associés au scénario "sans hausse tarifaire à la mise en service" (Source : SNCF)

Milliers de voyageurs annuels	Référence 2013 LCV Angoulême - Bordeaux	Projet 2013 LCV Angoulême - Bordeaux	Gains 2013 LCV Angoulême - Bordeaux	Référence 2016 LCV Tours - Angoulême	Projet 2016 LCV Tours - Angoulême	Gains 2016 LCV Tours - Angoulême
Trafic radial	10 329	11 839	1 510	12 178	14 316	2 138
Trafic jonction	2 072	2 126	54	2 175	2 394	219
Trafic de cabotage	2 648	2 759	111	2 835	3 289	454
Trafic international	451	513	62	530	605	75
TRAFIC TOTAL	15 500	17 237	1 737	17 718	20 604	2 886

Origine des gains de trafics en 2013 scénario "sans hausse tarifaire à la mise en service" (Source : SNCF)



Origine des gains de trafics en 2016 scénario "sans hausse tarifaire à la mise en service" (Source : SNCF)



Le scénario dit « avec hausse de prix » est le suivant :

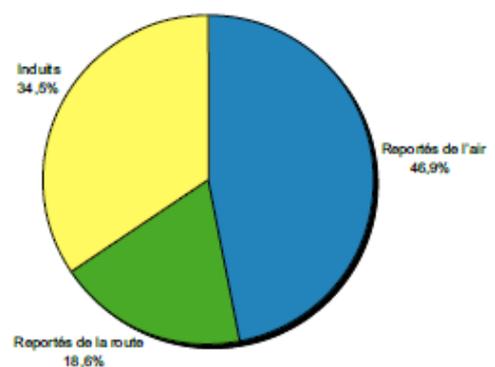
■ **Traffics associés au scénario "avec hausse tarifaire à la mise en service"** (Source : SNCF)

Milliers de voyageurs annuels	Référence 2013 LGV Angoulême - Bordeaux	Projet 2013 LGV Angoulême - Bordeaux	Gains 2013 LGV Angoulême - Bordeaux	Référence 2016 LGV Tours - Angoulême	Projet 2016 LGV Tours - Angoulême	Gains 2016 LGV Tours - Angoulême
Trafic radial	10 329	11 516	1 187	11 865	13 426	1 561
Trafic jonction	2 072	2 111	39	2 160	2 249	89
Trafic de cabotage	2 648	2 719	71	2 797	3 093	296
Trafic international	451	513	62	530	605	75
TRAFIC TOTAL	15 500	16 859	1 359	17 352	19 373	2 021

■ **Origine des gains de trafics en 2013 scénario "avec hausse tarifaire à la mise en service"** (Source : SNCF)



■ **Origine des gains de trafics en 2016 scénario "avec hausse tarifaire à la mise en service"** (Source : SNCF)



On voit donc dans le dossier d'enquête publique de la DUP Tours-Angoulême que globalement la prévision de trafic voyageur est de 15 à 17 millions de voyageurs par an.

16.3. Réunion de l'Observatoire des trafics transpyrénéens le 25 juin 2014

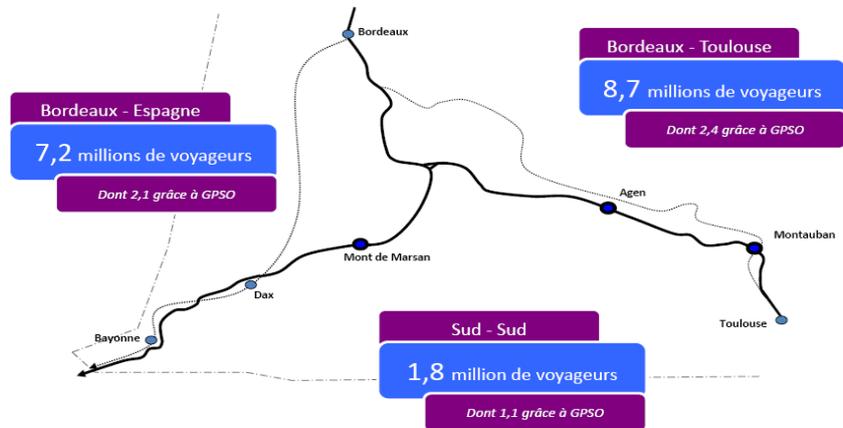
Il est une habitude chez RFF de faire fluctuer ses prévisions. Nous venons de le voir pour le trafic voyageurs pour la LGV Tours-Bordeaux mais ce cas n'est pas unique.

Lors des réunions du Conseil scientifique de l'Observatoire des trafics transpyrénéens le CADE n'a cessé, durant les réunions associées de mettre en évidence cette habitude de RFF.

Ainsi lors de la réunion du 25 juin 2014 le CADE a dénoncé une des fluctuations, au fil des présentations, des prévisions faites par RFF sur le gain de trafic voyageurs du au GPSO.

Le 10 octobre 2012, Mr Bayle de RFF annonçait **6 millions de voyageurs supplémentaires** à terme grâce à GPSO (en réalité 5,7 millions)

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



13

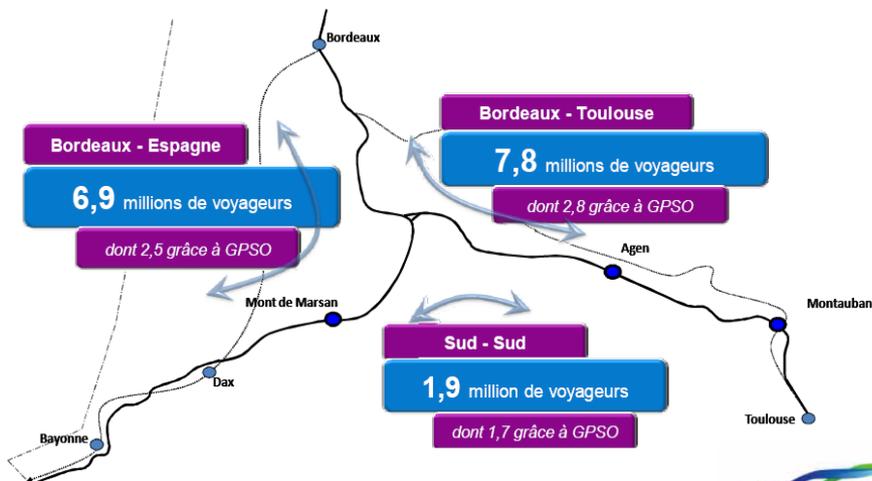


Présentation Pont du Casse 10 octobre 2012 par RFF (Mr. Bayle) :

17,7 millions de voyageurs dont 5,7 millions grâce à GPSO

Mais quelques jours plus tard à Saint Sébastien, le 7 novembre 2012, Mr. Etienne Picher de RFF annonçait 7 millions de voyageurs supplémentaires grâce à GPSO.

**près de 17 millions de voyageurs
fréquenteront les lignes nouvelles**



Présentation 27 jours plus tard à Saint Sébastien 7 novembre 2012 (Mr. E. Picher) :

16,6 millions de voyageurs dont 7 millions grâce à GPSO

Mais à cette même réunion, lors de la présentation de RFF (page 12), RFF annonce pour 2032, à la réalisation complète du programme GPSO(2032), 10,5 millions de voyageurs supplémentaires.

Type de trafic (en milliers)	Référence 2024 (Sans le projet)	Répartition des gains en 2024			Programme en 2024	Gain du programme		
		Projet Sud de Bordeaux	Projet lignes nouvelles	Projet Nord de Toulouse		2024	2027	2032
						6 100	8 700	10 500

Évidemment cette brusque augmentation des trafics induits n'est pas sans conséquence sur le calcul de la rentabilité socio-économique et vise peut être à améliorer le résultat de celle-ci.

16.4. Trafic fret

Comme dans le cas du trafic voyageurs prévu, en ce qui concerne le trafic fret issu du potentiel trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, les hypothèses de base sont les suivantes.

Hypothèses sous-jacentes aux scénarios central et haut de demande de fret ferroviaire (hors contraintes de capacité) (Source : A.JI Europe)

Scénario	Central	Haut
Croissance du PIB France (taux annuel moyen)	+ 1,9% / an jusqu'en 2025 + 1,5% / an de 2026 à 2065	
Croissance du PIB Espagne (taux annuel moyen)	+2,4% jusqu'en 2015 +1,5% de 2016 à 2065	
Croissance du commerce extérieur de l'Espagne (taux annuel moyen)	+5,3% jusqu'en 2015 +3,2% de 2016 à 2025 +1,5% de 2026 à 2065	
Elasticité des flux ferroviaires sur l'axe atlantique	Flux ferroviaires domestiques: 0,8 par rapport à l'évolution du PIB France Flux ferroviaires internationaux : évolution identique au commerce extérieur de l'Espagne.	
Projets d'infrastructure routière et ferroviaire en Espagne	Mise en service du "Y Basque" en 2012.	Idem scénario central, mais avec un impact supplémentaire sur la demande de +1% par an entre 2012 et 2025.
Evolution des flux ferroviaires à court terme sur l'axe atlantique	Diminution des flux de 5% en 2005	
Focalisation du trafic ferroviaire traditionnel sur les axes lourds	+5 trains / jour entre 2006 et 2012 sur l'axe atlantique. +7 trains / jour entre 2012 et 2019	Augmentations identiques à celles du scénario central
Libéralisation du transport ferroviaire	Pas d'impact sur la part modale du rail.	Augmentation de 10% de la part modale du rail sur l'axe atlantique à partir de 2012.
Concurrence des autoroutes de la mer en Atlantique	Report de 10% du transport combiné vers les autoroutes de la mer en 2008, de 15% en 2016 et de 25% en 2025.	Pas de report du transport combiné vers les autoroutes de la mer.
Développement des autoroutes ferroviaires	2 A/R quotidiens de nuit Paris / Hendaye à partir de 2009 6 A/R quotidiens Paris / Vitoria, dont 4 de jour (6h/22h), à partir de 2013 14 A/R quotidiens Paris / Vitoria, dont 9 de jour (6h/22h), à partir de 2015 20 A/R quotidiens Paris / Hendaye, dont 14 de jour (6h/22h), à partir de 2020 + 10 A/R quotidiens Lille / Vitoria, dont 30 A/R dont 20 de jour (6h/22h), à partir de 2024. Parcours non accompagnés, 300 jours de circulation par an, 40 remorques camion banalisées par train, taux de remplissage moyen de 80%, tonnage moyen des trains : 544 tonnes.	
Impact des autoroutes ferroviaires sur le trafic de transport combiné sur l'axe atlantique	Pas de report significatif du trafic de transport combiné vers les autoroutes ferroviaires.	
Charge utile par train de marchandises	L'amélioration de la productivité des opérateurs permettra d'augmenter de 10% la charge utile moyenne (hors autoroutes ferroviaires) au cours de la période 2005-2015. Charge utile moyenne en 2005 (hors autoroute ferroviaire) : 416 tonnes par train.	

Nous avons mentionné le décalage par rapport aux évolutions du PIB de la France, il faut noter le décalage également par rapport aux évolutions du PIB de l'Espagne.

Selon les données d'Eurostat les évolutions en pourcentage du PIB de l'Espagne ont été les suivantes :

GEO/TIME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Espagne	4,1	3,5	0,9	-3,8	-0,2	0,1	-1,6	-1,2

Les variations du PIB de l'Espagne entre 2007 et 2013 ont été de -0,33% en moyenne et même quand on étend l'analyse depuis 2003, année normale du PIB de l'Espagne on obtient une moyenne de 1,2% de l'évolution moyenne du PIB,

GEO/TIME	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Espagne	3,1	3,3	3,6	4,1	3,5	0,9	-3,8	-0,2	0,1	-1,6	-1,2

Les prévisions de PIB de l'Espagne prises en compte dans le dossier d'enquête publique sont totalement erronées.

Il semble inutile de commenter l'hypothèse de mise en service du "Y Basque" en 2012 tant cette hypothèse, en octobre 2007 lors de la parution du dossier d'enquête, était irréaliste.

16.5. Conclusion

En récapitulant un certain nombre des attendus du projet de cette LGV, entre Tours et Bordeaux, il est patent de constater que bon nombre des hypothèses qui ont prévalu à son développement sont loin d'être réalisées.

Les défenseurs du projet pourront arguer du fait que les conditions économiques, en particulier celles consécutives de la crise de 2008, ont changé. Mais n'est ce pas le lot de tout entreprise humaine dont la durée de vie est de plus de 50 ans ?

Mais, sans se référer aux emplois induits par l'exploitation de la ligne une fois celle-ci achevée et en se limitant uniquement aux emplois qui devaient être créés par le chantier de construction, chantier dont la durée est de 5 ans, comment a-t-on pu annoncer des prévisions d'emplois qui n'ont jamais pu être satisfaites, puis réduites au fur et à mesure des annonces et des réalités constatées ?

Alors, si des prévisions à 5 ans comme celles des emplois du chantier ont été erronées, comment se fier à des prévisions de trafic pour l'exploitation de la ligne sur une durée de vie dix fois supérieure à celle du chantier ?

L'argument du changement inhérent à la nature des choses est-il valable quand, dès les études, comme hypothèses de base du modèle économétrique on adopte des évolutions économiques dont les variables de départ sont erronées.

Car enfin, quand dans le dossier d'enquête préalable à la DUP on établit des prévisions de trafic voyageurs basées sur une évolution du PIB de la France à 1,9% par an entre 2002 et 2025 et quand à la signature du contrat en 2010 on constate que cette évolution à été de -0,96% en moyenne entre 2003 et 2010, et qu'en plus, lors des réunions du Conseil scientifique de l'Observatoire des trafics transpyréneens, cette anomalie avait été dévoilée, ne peut on dire qu'il y persistance dans l'erreur.

Quant au trafic fret, une prévision de trafic dépendant de la conjoncture économique de l'Espagne en lui supposant un taux annuel moyen de croissance du PIB de +2,4% jusqu'en 2015 alors que lors de la signature du contrat, en 2010, on avait constaté qu'entre 2003 et 2010 la croissance moyenne n'avait été que de 1,81% après la crise de 2008, on peut raisonnablement assurer après l'erreur sur les prévisions de trafic voyageurs que la volonté était de biaiser les prévisions présentées au public lors de l'enquête publique.

17. Évaluation économique et sociale

Le dossier d'enquête publique de la DUP Tours-Angoulême annonce un taux de rentabilité interne (TRI) économique et social compris entre 7,7% et 8,3% et bénéfice net actualisé (BNA) situé entre 5 940 millions d'euros et 6 940 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2006.

En analysant les bilans LOTI relatifs aux différentes LGV, le CADE, en octobre 2014, lors d'une conférence de presse, rappelait les caractéristiques des différents TRI associés aux différentes LGV,

	<i>Mise en service</i>	TRI a priori	TRI 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 1ère phase	2007	8,5%	3,7%

et signalait que la Cour des comptes, en 2008, constatant les dérives sur la LGV Est (avec un TRI a priori de 8,5% et a posteriori de 3,7%), estimait 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* ».

18. Un PPP mais quels en sont les détails ?

Le contrat attribué en 2010 à LISEA est du type PPP Délégation de Service Public comme rappelé précédemment.

Bon nombre de contrats de ce type ont abondé ces dernières années avec différents succès au point qu'une modification soit apparue en 2010 dans un contexte que rappelle synthétiquement mais parfaitement explicite le document « Les nouvelles règles de comptabilisation des partenariats public-privé de Nicolas Dupas, Adrien Gaubert, Frédéric Marty et Arnaud Voisin »⁴².

Le recours aux contrats de partenariats a souvent été suspecté de s'inscrire plus dans une logique d'optimisation budgétaire que dans une perspective de renforcement de l'efficacité des investissements publics. A ce titre, l'accent mis sur le développement de ces contrats dans le cadre des politiques de relance dans un contexte de tensions budgétaires pourrait prêter d'autant plus le flanc à de telles critiques que les règles de comptabilisation des contrats existantes n'étaient guère adaptées. Les arrêtés publiés en décembre 2010 participent à la fois d'une logique de garantie de bon usage des fonds publics et de l'évaluation des décisions publique.

..... Il s'agit de veiller à la traduction dans les comptes de l'entité publique concernée de l'ensemble des engagements liés aux contrats de PPP. Précédemment, ces engagements figuraient en hors bilan (annexe au compte administratif et budgétaire). A compter du 1er janvier 2011, les entités publiques concernées sont tenues de les inscrire au bilan à leur mise en service et de reconnaître au passif une dette correspondante...

Cette nouvelle règle de comptabilisation, qui s'applique à la fois aux nouveaux contrats et au stock de contrats existants, répond à des enjeux de fond sur les déterminants de l'engagement des collectivités publiques dans les PPP....

Ainsi les PPP signés avant 2011 n'apparaissaient dans les comptes publics qu'en débours annuels, correspondant uniquement à leurs engagements annuels (équivalents aux comptes d'exploitation privés) sans prendre en compte le montant total de leur implication à long terme.

⁴² Nicolas Dupas, Adrien Gaubert, Frédéric Marty, Arnaud Voisin. Les nouvelles règles de comptabilisation des partenariats public-privé. Revue Lamy des Collectivités territoriales, 2012, 75 (janvier 2012), pp.69-74. <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00667483/document>

Dans le cas du contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux signé entre RFF et Lisea c'est donc la totalité des 7,8 Gf€ qui apparaissent dans les comptes de RFF largement déficitaires.

Mais qu'en est-il des quotes-parts de l'investissement total acceptées par les Collectivités territoriales ? Doivent-elles les comptabiliser de la même manière et si c'est le cas en ont-elles analysé l'impact sur leurs comptes publics respectifs ?

Puis, par comparaison avec le contrat concernant l'autoroute A65, dont les chiffres de trafic et donc de montant de péage pour le concessionnaire sont largement en dessous des prévisions du dossier d'enquête correspondant, existe-t-il, dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux, des mécanismes de compensation par les Collectivités locales, similaires à celles qui existent dans le cas de l'A65 ?

19. Le grand schisme de 2015

L'année 2015, année précédant la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux, révèle, d'un seul coup, toutes les impasses faites dans le développement de la LGV Tours-Bordeaux et semble une parfaite démonstration de la loi de Murphy.

19.1. La division des Collectivités territoriales

Au fur et à mesure du développement de la LGV Tours-Bordeaux, et plus particulièrement à partir de l'année 2014, les différents élus ayant participé au financement du projet se sont rendu compte que les « avantages » qu'ils avaient « subordonnés à leur participation financière au projet » ne seraient pas totalement obtenus (voir rapport de la Cour des Comptes⁴³ page 81).

Le point d'achoppement central mis en avant par certaines Collectivités territoriales sont relatives à la « convention de desserte » non satisfaite de leurs territoires.

Après la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême, dès le mois d'octobre 2014, et la Communauté de communes du Grand Cognac, en début 2015, c'est le Conseil général, de la Charente qui s'est prononcé à l'unanimité en février 2015, pour la suspension du versement des 7,3 millions d'euros dus d'ici 2018. Le Grand Angoulême devait verser en 2015 année 900.000 euros et le Grand Cognac 500.000 euros

Au total, les trois Collectivités s'étaient engagées à abonder le chantier de la LGV à hauteur 45 millions d'euros ⁴⁴..

⁴³ <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

⁴³ <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/le-projet>

⁴⁴ <http://www.lagazettedescommunes.com/324059/lgv-tours-bordeaux-fronde-delus-charentais-inquiets-pour-la-desserte-dangouleme/>

19.2. Le budget et la grille horaire de SNCF

Cela est devenu d'autant plus patent au fur et à mesure du développement de la LGV Tours-Bordeaux que la SNCF, partie absente des accords de concession et de la convention de desserte avec les Collectivités territoriales, établissant ses prévisions budgétaires à partir de 2015 pour les années à venir tout comme la grille horaire à appliquer en 2016, mettait en avant son impossibilité de respecter le nombre de liaisons quotidiennes avancées lors de la signature du contrat de concession.

Elle argumentait qu'au prix de péage prévu les dispositions contenues dans la convention de desserte qu'elle découvrait ne pouvaient être respectées « tout simplement parce qu'elles » étaient « inapplicables »⁴⁵.

On commençait à découvrir les prix de péage prévus. « En 2017, les péages envisagés en heure de pointe sur des TGV à double niveau sont de 48 euros par train/kilomètre, alors que pour un Paris-Lyon, la SNCF paiera la même année 31 euros par train/km pour le même service », expliquait Rachel Picard, la patronne des TGV à la SNCF dans un article du Monde économique en juin 2015⁴⁶.

A la même période la SNCF donnait les éléments de son budget et continuait à alimenter la guerre des chiffres que suscitait la LGV Tours-Bordeaux en étendant son émoi à toute la branche TGV⁴⁷.

19.3. L'évaluation préalable du trafic dans l'étude préalable, base du contrat de concession, mise en cause

Ainsi, en 2015, alors que durant l'étude préalable, le dossier d'enquête publique et durant toutes les réunions publiques les riverains et associations locales mettaient en doute le bien fondé du projet de cette LGV Tours-Bordeaux, l'évaluation du trafic de cette LGV commençait à être mis en doute par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Si ce malaise persiste, « *c'est que l'évaluation préalable du trafic a été mal ficelée. Depuis 2007, la crise a fait diminuer le nombre de voyages, la concurrence du covoiturage a émergé, et il faut se préparer à la libéralisation en faveur du transport par autocar. Tout cela n'avait pas été anticipé* », résume Jean-François Troin, géographe et vice-président de la FNAUT dans un article des Échos⁴⁸.

⁴⁵http://www.lesechos.fr/22/01/2015/lesechos.fr/0204101304650_tgv-tours-bordeaux---jean-auroux-va-jouer-les-mediateurs.htm

⁴⁶http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/06/08/ligne-tgv-tours-bordeaux-nbsp-tout-le-monde-devra-se-serrer-la-ceinture_4649942_3234.html#

⁴⁷http://www.lesechos.fr/journal20150618/lec2_industrie_et_services/021137284114-la-sncf-va-passer-une-nouvelle-provision-sur-ses-tgv-1129385.php

⁴⁸<http://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-des-marches-publics/0204249104176-la-lgv-tours-bordeaux-sera-a-lheure-mais-les-doutes-persistent-1105243.php>

20. La guerre des chiffres en 2015

Au début de l'année 2015, un an et demi avant la mise en exploitation de la LGV Tours-Bordeaux, un médiateur est nommé pour « aplanir » les différents litiges.

Monsieur J. Auroux, nommé comme médiateur doit trouver une solution à un problème posé mais ne pouvant qu'être compliqué pour trois raisons principales.

La toute première réside dans le fait que, SNCF, opérateur national principal de la LGV Tours-Bordeaux en attendant des opérateurs étrangers, était absent lors de la signature de la concession entre RFF et LISEA. En particulier il est à peu près certain qu'il n'a pas eu à avaliser le trafic annexé au contrat de concession.

La seconde réside dans la contradiction de base entre la notion de grande vitesse et celle de desserte des tous les territoires traversés, ceci en omettant volontairement le trafic fret dont personne ne parle.

La troisième est due au fait que le contrat comporte des annexes non connues d'un grand nombre de parties intéressées dans ce projet (voir § 5).

Ainsi, dans les premiers mois de l'année 2015, et au gré des articles de presse on apprend :

.....

20.1. FR3 Aquitaine le 9 juin 2015⁴⁹

Le médiateur demande des efforts à tous les participants et leur demande de mettre un terme à leurs divergences notamment financières. Il rappelle lors d'une interview à FR3 Aquitaine que :

«

Une **contribution a été demandée aux collectivités locales** pour la moitié du financement public, qui vont donc déboursier, au même titre que l'État, 1,5 milliard d'euros.

Mais « il manque aujourd'hui quelques centaines de millions », rappelle Jean Auroux. La subvention publique pour cette ligne représente 40% de ce projet, contre 78% pour la LGV Est par exemple, détaille M. Auroux, « d'où un effet sur les péages, entre autres ».

⁴⁹ <http://france3-regions.francetvinfo.fr/aquitaine/2015/06/09/lgv-tours-bordeaux-qui-va-payer-742857.html>

20.2. Communiqué de presse du Conseil Régional d'Aquitaine du 11 juin 2015⁵⁰

Monsieur Rousset, Président du Conseil Régional d'Aquitaine n'était, évidemment, pas satisfait des propositions du Médiateur et pointe le

« manque de transparence des chiffres annoncés et de la méthode employée :

- La SNCF annonce des pertes d'exploitation importantes, mais sans les justifier par le moindre calcul économique ;
- Les études réalisées par le Cabinet d'expertise ferroviaire SMA, qui a assisté Jean Auroux, n'ont pas été communiquées.

L'ensemble des études et plans d'affaires prévisionnels doivent être communiqués, sous clause de confidentialité, aux partenaires financiers essentiels que sont les Collectivités territoriales participant au financement de la LGV, pour qu'elles puissent y porter un regard constructif et critique. »

On ne peut s'empêcher d'applaudir à ces demandes car elles pourront être ajoutées aux plans prévisionnels qui sont contenus dans les annexes du contrat de concession, annexes confidentielles (cf. § 5).

20.3. Sud Ouest du 12 juin 2015⁵¹

Le médiateur propose 22,5 allers-retours par jour.

«

Les discussions sur le futur trafic TGV entre Bordeaux et Paris donnent lieu à une guerre des chiffres dans laquelle tout le monde s'efforce de prouver que les arguments adverses ne sont pas vraiment recevables.

Si l'on en croit Jean Auroux, 22,5 allers-retours seraient assurés chaque jour entre les deux villes. L'offre globale reste donc inchangée, mais c'est sa structure qui évolue : il y aurait en effet deux liaisons sans arrêt de plus entre les deux villes. Sans parler de l'augmentation du nombre de voyageurs transportés dans chaque rame. Le médiateur de la SNCF insiste tout particulièrement sur le fait que ces chiffres mettent plus ou moins Bordeaux au même niveau que Lyon, alors que les agglomérations n'ont pas la même taille. Selon les chiffres cités par l'ancien ministre, on compte aujourd'hui 22 allers-retours par jour entre Lyon et Paris dont 15 sans arrêt.

Président de Lisea, la société concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux, Laurent Cavrois fait un tout autre calcul. Selon lui, citer le chiffre de 22,5 allers-retours quotidiens serait pour le moins exagéré. Les trains de Libourne effectueront en effet le trajet Paris-Bordeaux en

⁵⁰ http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiqués-de-presse/desserte-tgv-reaction-d-alain-rousset-le-compte-n-y-est-pas#.Va6A_N2A_RY

⁵¹ <http://www.sudouest.fr/2015/06/12/une-mediation-qui-ne-resout-pas-le-probleme-1948838-2780.php>

plus ou moins 3 heures. Une durée beaucoup trop longue par rapport aux 2 heures ou 2 heures 38 promises sur les lignes directes ou avec 2 arrêts, et qui ne pourra pas intéresser les voyageurs entre Paris et Bordeaux. « Ce ne sont donc plus 22 allers-retours que l'on nous propose. mais seulement 18 » . Par ailleurs. M. Cavois ajoute que l'on ne peut pas vraiment comparer les 13,5 liaisons directes du Bordeaux-Paris aux 15 du Lyon-Paris.

Contrairement à ce qui se passe sur le Bordeaux-Paris, les liaisons avec arrêt(s) sur le Bordeaux-Lyon peuvent toujours être considérées comme « utiles ». puisque les trains ne mettent que quelques minutes de plus que les TGV sans arrêt. C'est donc aux 22 liaisons Lyon-Paris qu'il faudrait comparer les 13,5 Bordeaux-Paris.

..... ».

20.4. Sud Ouest du 18 juin 2015⁵²⁵³

Selon la proposition du Médiateur, Angoulême aura moins d'allers-retours sur Paris qu'aujourd'hui et Sud Ouest titre :

« LGV Tours-Bordeaux : Angoulême reste sur le quai ». et continue :

«

En l'état, ce sera donc neuf allers-retours quotidiens Angoulême-Paris Montparnasse et cinq allers-retours Angoulême-Massy, dont la gare TGV dessert Lille et Roissy, contre 16 pour Paris-Montparnasse aujourd'hui.

Dans le détail, le temps de trajet avec Paris s'établira à 1 h 57 pour le train le plus rapide (11 minutes gagnées sur le temps actuel) et affichera une moyenne de 2 h 07 (18 minutes gagnées). Un premier train tôt le matin au départ d'Angoulême permettra d'arriver à Paris « vers 8 h 30 » et un dernier train le soir partira de Paris « vers 21 heures » pour rentrer sur Angoulême. Dans l'autre sens, les Parisiens bénéficieront d'un premier train le matin avec arrivée à Angoulême vers 8 h 30 et d'un dernier train vers 21 heures pour rentrer sur Paris.

..... »

20.5. Charente libre du 17 juin 2015⁵⁴

La Charente libre titre : « Dessertes TGV: la Charente va riposter » et explique que

« Les dessertes TGV présentées par Jean Auroux ce mercredi aux élus charentais ne comblent pas les attentes. Ils veulent que l'État tranche. Ils pensent à des actions pacifiques et musclées » .

⁵² <http://www.sudouest.fr/2015/06/18/lgv-tours-bordeaux-angouleme-reste-sur-le-quai-1955702-1179.php>

⁵³ <http://www.sudouest.fr/2015/06/18/le-compte-n-y-est-pas-1955165-813.php>

⁵⁴ <http://www.charentelibre.fr/2015/06/17/dessertes-tgv-la-charente-va-riposter,2003432.php>

21. LGV Tours-Bordeaux : le crépuscule d'un modèle⁵⁵

21.1. 9 juillet 2015

Le 9 juillet 2015, le Député Gilles Savary, député de la Gironde et rapporteur de la loi de réforme ferroviaire, rédige un article dans Les Échos, avec un titre édifiant : LGV Tours-Bordeaux : le crépuscule d'un modèle ?.

D'une manière cinglante, Monsieur Savary, après avoir été un défenseur du modèle de la grande vitesse ferroviaire, annonce que :

« Dix-huit mois avant sa mise en service, prévue pour 2017, le dossier de la LGV Tours-Bordeaux devient un véritable casse-tête économique et financier. Alors que se dissipent les brumes d'un montage financier à nul autre pareil, le « *plus grand chantier européen d'infrastructure réalisé en partenariat public-privé* » est en passe de devenir un sinistre cas d'école. »

21.2. 21 juillet 2015

Comme par un bizarre hasard, le 21 juillet, le même journal annonçait que Le concessionnaire de l'infrastructure ferroviaire espagnole, TP Ferro, n'est pas parvenu à renégocier sa dette. En cas de faillite, les États français et espagnol pourraient devoir l'assumer⁵⁶.

22. Conclusion

Une conclusion est-elle nécessaire car il est inutile d'ajouter aux constats déjà présentés précédemment.

Une question persiste et reste sans réponse qui puisse satisfaire l'entendement.

Comment peut-on lancer un projet aussi important en cumulant tant d'hypothèses irréalistes, tant d'erreurs et de fausses prévisions sinon pour essayer de présenter une modèle socio-économique satisfaisant.

Une seule remarque me vient de mon expérience industrielle et je ne peux qu'invoquer la loi de Edward Aloysius Murphy Jr : « Tout ce qui est susceptible de mal tourner, tournera nécessairement mal » *Anything that can go wrong, will go wrong.*

Il semble que RFF et tous les promoteurs de cette LGV aient voulu réaliser une démonstration de l'adage de Murphy.

⁵⁵ <http://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/021184912831-lgv-tours-bordeaux-le-crepuscule-dun-modele-1135785.php>

⁵⁶ http://www.lesechos.fr/journal20150721/lec2_industrie_et_services/021217814133-la-lgv-entre-la-france-et-lespagne-depose-le-bilan-1138622.php

Du fonctionnement opérationnel de cette LGV, il nous faut donc attendre des déboires qui grèveront encore notre budget national et qui augmenteront le dépit du citoyen vis à vis de ces grands projets inutiles et imposés.