

## **Avec Alain Vidalies : incohérences, pratiques anti-démocratiques et accommodements avec la loi au pouvoir**

Par Pierre Recarte vice-président du CADE

Selon Marc Fresso, journaliste spécialiste du ferroviaire : « *L'État en tant que stratège est aux abonnés absents pour fixer la trajectoire financière de la SNCF [...] mais comme pilote du programme à grande vitesse, il brille par son empressement.* ». Aux manettes de ce pilotage : Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports.

### ***Des engagements « ambitieux » non respectés***

En 2013, le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault retenait parmi les scénarii de la commission Mobilité 21 le plus « ambitieux » : 30 Md€, d'ici à 2030, pour financer les LGV en cours de construction et Bordeaux-Toulouse. Priorité est donnée à la rénovation du réseau existant, les autres LGV sont repoussées au-delà de 2030. Pour la Cour des comptes, 15 à 18 Md€ d'euros de recettes nouvelles seront nécessaires pour atteindre cet objectif. Paradoxalement l'écotaxe qui devait abonder les ressources de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) est abandonnée. Incohérence assumée par A. Vidalies qui résilie le contrat avec Ecomouv'.

Puis sous la pression de certains élus, il renie les engagements de J.M. Ayrault en déclarant d'utilité publique la LGV Poitiers-Limoges, **malgré l'avis négatif du Conseil d'Etat** et Bordeaux/Dax/Toulouse, malgré l'avis négatif des commissaires enquêteurs. Interrogé par *Sud-Ouest* il justifie ainsi cette décision : « *cet avis n'était que consultatif. Et nous avons eu un avis favorable du Conseil d'Etat.* » Une incohérence de plus ! Il réfute un déni démocratique car selon lui il n'y a « *qu'une seule expression démocratique, le vote* » et l'opinion selon laquelle la démocratie pourrait passer ailleurs que par les urnes serait même « *dangereuse* » !

Enfin, il s'apprête à valider le tracé de la LGV Montpellier-Perpignan et annonce une enquête publique pour cet hiver. Pour tous ces projets, aucun financement n'est fixé !

### ***L'AFITF dans le rouge***

Auditionné en 2015 par le Sénat, son président confirme l'incapacité pour l'AFITF de régler ses dépenses et de maintenir son équilibre budgétaire : « *fin 2014 l'Agence devait encore 677 millions d'euros à RFF* » avoue-t-il. Le plafonnement par l'État à 1, 855 Md€, du budget 2016 de l'AFITF, ne couvre pas un besoin de financements de 2,2 Md€. Alain Vidalies l'admet : « *l'AFITF aura besoin de recettes supplémentaires, ne serait-ce que pour répondre aux engagements pris par le gouvernement* ». Lesquelles ? Une inconséquence dénoncée par un récent rapport sénatorial qui prône de geler les investissements des LGV pendant au moins 15 ans pour donner la priorité à la régénération des réseaux existants !

### ***L'ARAFER inquiète***

Pierre Cardo, le président sortant de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières chargé de contrôler « la trajectoire financière » de la SNCF fulmine contre l'État

qui ne fait rien pour limiter la dette ferroviaire (50Md€). Les contrats d'objectifs devaient être signés avec la SNCF en 2015. Ils sont toujours en attente. Que fait le ministre ?

*« La réforme ferroviaire est censée dégager 500 M€ d'économies pour le nouveau groupe SNCF, mais je constate qu'en 2015, l'endettement de SNCF Réseau a augmenté de 3 Mds€ s'insurge Pierre Cardo. Et avec la cohorte de LGV programmées après les quatre qui sont en cours d'achèvement, cela ne va pas s'arranger. »*

Redoutant que le financement des nouvelles LGV repose sur la circulation de « *trains vides pour payer des péages à SNCF Réseau* », il estime que « **ces projets donnent l'impression qu'on n'a pas une stratégie très claire au niveau de l'Etat** ».

### ***Un illusionniste qui s'accommode avec la loi***

En grand illusionniste Alain Vidalies fait comme si tout était possible et recherche des financements. Il devrait plutôt s'interroger sur ce constat de la Cour des comptes : « *les LGV apparaissent de moins en moins rentables mais la capacité de financer des lignes nouvelles est aujourd'hui menacée par la situation financière des différents contributeurs potentiels [...], l'investissement dans la grande vitesse est devenu un contributeur majeur à l'accroissement de la dette ferroviaire.* »

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux « *au moins 3 ans et au plus 5 ans après la mise en service d'une infrastructure de transport* ». Ces délais sont dépassés de 1 an pour l'autoroute A65 et la LGV Perpignan-Figueras.

Interrogé entre autre par le CADE, Alain Vidalies répond en ces termes : « *concernant l'autoroute A65 des échanges avec les services de l'Etat ont conduit à des compléments d'études* ». Ces bilans ne seront disponibles que fin 2016. Pour la LGV, il explique que la mise en service définitive a été décalée de 2 ans du fait « *d'un nouveau calendrier décidé par l'Espagne* ». Bilan attendu au plus tard en 2018.

Autant d'explications alambiquées qui n'occultent pas la question de fond : qu'est-ce qui autorise un ministre à enfreindre ainsi la loi ? Sûrement le bilan catastrophique de ces projets : une fréquentation nettement inférieure aux prévisions pour l'A65 et la liquidation judiciaire de TP Ferro, concessionnaire de Perpignan-Figueras pour un « *trafic insuffisant* » qui ne lui permet de rembourser ses dettes !

Autrement dit un cinglant démenti pour les projets d'infrastructures qu'Alain Vidalies s'empresse de mettre en œuvre !