

Des projets créés pour augmenter la dette publique

Table des matières

1.	Introduction	5
2.	Le contexte extrêmement préoccupant de la grande vitesse ferroviaire.	7
2.1.1.	Rapport Bianco	7
2.1.2.	Rapport Auxiette	7
2.1.3.	Rapport Savary portant réforme ferroviaire.....	8
2.1.4.	Mobilité 21 Rapport Duron.....	8
2.1.5.	Rapport de la Cour des Comptes.....	9
2.1.6.	Synthèse	10
3.	Le cas typique de la LGV Tours-Bordeaux	11
3.1	Les hypothèses de base de la LGV Tours-Bordeaux	11
3.1.1.	Hypothèses de base de SNCF Réseau	11
3.1.2.	La réalité des évolutions du PIB en 2015	12
3.1.3.	La réalité des évolutions du PIB en 2017.....	13
3.2	Évolution du prix du billet	13
3.3	Évolution de l'indice de consommation des ménages.....	14
3.4	Évolution du prix du carburant depuis 2005	14
3.5	Première conclusion	14
3.6	Un contrat PPP de Délégation de Service Public dont les annexes sont inconnues du public.....	15
3.6.1.	Le budget prévisionnel de développement de la LGV Tours-Bordeaux.....	16
3.6.2.	Le contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux	16
3.6.3.	Clés de répartition des participations des Collectivités territoriales	18
3.6.4.	Une structure du concessionnaire complexe (volontairement ?).....	19
3.7	Le grand schisme de 2015	21
3.7.1.	La division des Collectivités territoriales	21
3.7.2.	Le budget et la grille horaire de SNCF Mobilités	21

3.7.3.	Mise en cause de l'évaluation du trafic dans l'étude préalable, base du contrat de concession,	22
3.7.4.	La guerre des chiffres en 2015	22
3.7.5.	21 juillet 2015	26
3.8	La boule de cristal de l'avenir de la LGV Tours-Bordeaux	26
4.	Perfectionnement des évaluations socioéconomiques des infrastructures.	28
4.1	Les améliorations de l'évaluation socioéconomique des projets de transport	28
4.1.1.	Avant 2008	28
4.1.2.	2008	29
4.1.3.	Rapport groupe Quinet de 2013	29
4.1.1.	Décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013	32
4.1.2.	2014	32
4.1.3.	Les actes du colloque de septembre 2014	32
5.	Le second cas typique de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.	34
5.1	Les hypothèses de base des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax	34
5.1.1.	Remarque préliminaire	34
5.1.2.	Croissance de la demande	34
5.1.3.	Activité économique : les évolutions de PIB	35
5.1.4.	Test de sensibilité du PIB	39
5.2	Première conclusion	40
5.3	Prévisions de trafic voyageur	40
5.3.1.	Impacts importants du trafic passager et des gains de temps sur la VAN du GPSO	41
5.3.2.	Impacts importants du trafic passager et des gains de temps sur la VAN de la phase 1	43
5.3.3.	Origine des gains de trafic	43
5.4	Des impasses dans l'évaluation socio-économique	45
5.4.1.	GPSO Phase 1	45
5.4.2.	Absence des opérateurs de transport	45
5.4.3.	Valorisation des atteintes à la biodiversité	46
5.4.4.	Calcul de risque	46
5.4.5.	L'option de référence	46
5.5	Les actes du Colloque de septembre 2014	46

5.5.1.	Monsieur Massoni	47
5.5.2.	Michel BELLIER.....	47
5.5.3.	Claude ABRAHAM	47
5.5.4.	Guillaume LAMY	48
5.5.5.	Des questions de la salle	48
5.6	La dette et la trajectoire financière du système ferroviaire	49
5.6.1.	Évolution de la dette du système ferroviaire	50
5.6.2.	Le contrat entre l'État et SNCF Réseau	50
5.6.3.	La « règle d'or » en matière d'investissements.....	52
5.7	La boule de cristal de l'avenir des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.....	54
5.7.1.	Rappel des impasses de l'étude d'impact.....	54
5.7.2.	Le financement des LGV	55
6.	L'ombre de TP Ferro.....	57
7.	Comment ne pas prévoir un accroissement de la dette de l'État comme résultat du développement de ces LGV ?	58
7.1	Des projets conçus en faisant des impasses importantes.....	58
7.2	Un double impératif pour SNCF Réseau.....	58
7.3	Le Protocole État-Régions de 2008.....	59
7.4	Des projets qui veulent ignorer la « vitesse généralisée sociale »	59
7.4.1.	Première question.....	60
7.4.2.	Réel coût kilométrique	61
7.4.3.	Seconde question	61
8.	Essai de conclusion.....	62

1. Introduction

L'insistance avec laquelle un groupe formé par des industriels et des élus lance des projets d'infrastructure, sous maîtrise d'ouvrage public, avec des hypothèses de base volontairement irréalistes, inquiète de nombreux observateurs car leurs exploitations déboucheront nécessairement sur une perte colossale.

Cela est d'autant plus grave que cette perte va immanquablement augmenter la dette de l'État français car elle se trouve, dans tous les cas, en dernier recours pour pallier les erreurs commises.

Et, malgré les nombreux avis motivés de représentants du corps social aussi bien que de commissions d'experts mandatés pour analyser les dossiers d'enquête publique requis avant réalisation, ces projets sont néanmoins développés

Cette insistance maintenue tout au long du développement de ces projets, malgré les différents avis autorisés, ne peut procéder que d'un déni total de l'avenir du pays et de sa dette dont elle ne veut point se préoccuper.

Trouver une autre possibilité pour expliquer cette insistance ne peut être raisonnablement envisagée.

Bon nombre de projets tels que ceux appartenant au groupe des Grands Projets Inutiles et Imposés(GPII) peuvent certainement appartenir à ce vaste ensemble.

Ce document prend des exemples dans le domaine des infrastructures de transport ferroviaire parmi les Lignes à Grande Vitesse (LGV), lancées dans la dernière décennie, pour étayer ce qui est dit précédemment.

En effet, on ne peut mieux démontrer l'importance de ce déni qu'en le décrivant dans le cas de projets de LGV pour lesquels SNCF Réseau¹, leur Maître d'ouvrage, et les élus concernés, nationaux et régionaux, ont coopéré pour établir leurs feuilles de route, route qui mènera vers un accroissement de la dette de l'État français.

La LGV Tours-Poitiers pour le premier cas, et les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax pour le second cas sont ici pris en exemple afin de prouver ce qui est affirmé plus haut.

L'analyse de leur développement permet de ne pouvoir que conclure à une insistante volonté de s'absoudre de quelque contrainte budgétaire que ce soit et de laisser l'État en

¹ RFF et SNCF, issus tous deux de la SNCF, ont été, dans ce document remplacés par leurs nouvelles appellations, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Évidemment cela peut parfois induire certaines différences quand les références sont antérieures au texte écrit dans ce document.

garantie d'une certaine désinvolture, désinvolture pour ne pas envisager une certaine volonté.

L'analyse comparative des deux projets est évidemment bâtie sur des avancements totalement différents puisque la LGV Tours-Bordeaux sera opérationnelle cet été alors que nous sommes au stade des référés contre la Déclaration d'Utilité Publique dans le second cas.

Ce document récapitule parmi les éléments caractéristiques de ces projets, uniquement ceux qui étayent le caractère implacable de la triste issue de ces projets.

2. Le contexte extrêmement préoccupant de la grande vitesse ferroviaire.

Mais avant de procéder à cette analyse il est bon de se rappeler le contexte dans lequel ils ont été développés et qui constitue un certain « cadre réglementaire ».

Tout d'abord rappelons que ces projets de LGV ont donné lieu à de multiples rapports et commissions qui ont recommandé l'amélioration des lignes existantes, plutôt que le développement de nouvelles lignes. Ces rapports intègrent évidemment, en toile de fond, le fait que la dette nationale ne permettait plus de lancer de nouvelles lignes à grande vitesse et que celles qui étaient nécessaires étaient déjà opérationnelles.

2.1.1. Rapport Bianco

En avril 2013, Monsieur Jean-Louis Bianco, produisait des « Recommandations pour réussir la réforme du système ferroviaire ». L'objectif du rapport² « 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 »

2.1.2. 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 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 rapport³ 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 :

² http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations_JLBianco.pdf

³ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT_JACQUES_AUXIETTE.pdf

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

2.1.3. 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 ferroviaire⁴.

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 SNCF Réseau et SNCF Mobilités,
- 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 »

2.1.4. Mobilité 21 Rapport Duron

Le rapport Duron⁵, 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.

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 Ayrault⁶ 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 ». À l'intérieur de ces deux scénarios une première priorité concerne les projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030, puis

⁴ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r1990.asp>

⁵ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000396.pdf>

⁶ http://www.liberation.fr/societe/2013/06/27/ayrault-approuve-le-rapport-duron-sur-les-transports_914086

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.

2.1.5. 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 »⁷ 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 professionnel.

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 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

⁷<https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

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, SNCF Réseau 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 § 3.6.1) et, s'agissant de Tours-Bordeaux, un montant estimé de leurs contributions.

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

2.1.6. Synthèse

En synthèse de lecture de ces différents rapports et documents on ne peut s'empêcher de se demander comment des projets tel que la LGV Tours-Bordeaux, tout comme les différentes études, débats et enquêtes publiques concernant de nouvelles lignes du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) que sont les LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax avant Dax-Hendaye 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.

3. Le cas typique de la LGV Tours-Bordeaux

La LGV Tours-Bordeaux est le premier cas pris en exemple.

Le 2 juillet prochain la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux entrera en service. Des manifestations de joie sont prévues depuis quelques mois déjà et le 28 février dernier le Président de la République en a inauguré les infrastructures.

Durant la phase d'étude de ce projet et lors de l'enquête publique (25 octobre-19 décembre 2007) les arguments en faveur du nombre d'emplois que ce projet devait créer ont abondé dans les médias voire même dans les Conseils des administrations territoriales et une analyse montrant l'affabulation relative à l'apport d'emplois que devait créer cette LGV a été produite par le CADE en Août 2015⁸.

Mais pointons les raisons de la faillite prévue et regardons qui et comment certaines entités vont tirer leurs marrons du feu alors que l'État français va être mis en demeure de palier les erreurs programmées.

3.1 Les hypothèses de base de la LGV Tours-Bordeaux

L'hypothèse de base la plus irréaliste concerne les évolutions de PIB qui ont servi de point de départ aux modèles économétriques utilisés par SNCF Réseau, maintenant SNCF-Réseau, pour imaginer les trafics voyageurs et fret qui allaient submerger cette LGV. Puis une fois ces trafics imaginés, sillons et trains associés, dimensionnent l'ensemble de l'infrastructure à développer.

3.1.1. Hypothèses de base de SNCF Réseau

Les hypothèses d'évolution des PIB prises en compte dans le dossier d'enquête publique par SNCF Réseau sont les suivantes.

⁸ La LGV Tours-Bordeaux : la loi de Murphy appliquée à une infrastructure ferroviaire <http://www.cade-environnement.org/files/2015/09/Historique-de-Tours-Bordeaux.pdf>

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

3.1.2. La réalité des évolutions du PIB en 2015

Lors de la rédaction du document du CADE référencé plus haut et en prenant pour référence l'année 2007 et, éventuellement en le comparant à ses équivalents internationaux, le PIB de la France n'avait 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%⁹.

	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

3.1.3. La réalité des évolutions du PIB en 2017

A la date de rédaction de ce document en consultant les données relatives aux comptes nationaux annuels de l'INSEE¹⁰ on peut constater l'évolution suivante, en pourcentage, du PIB de la France, entre 2002 et 2015.

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Moyenne en %
1,1	0,8	2,8	1,6	2,4	2,4	0,2	-2,9	2,0	2,1	0,2	0,6	0,6	1,3	1,1

En ce qui concerne les derniers chiffres annoncés pour l'année 2016¹¹ ils ne reflètent qu'une progression de 1,1% par rapport à 2015 et une légère modification concernant l'année 2015.

2016 T1	2016 T2	2016 T3	2016 T4	2015	2016
0,6	-0,1	0,2	0,4	1,2	1,1

3.2 Évolution du prix du billet

Il n'y aura pas de hausse sensible, en général, des prix de TGV en 2017¹² mais déjà, avant l'inauguration du 2 juillet prochain, sur cette nouvelle LGV des annonces sont faites¹³ concernant des augmentations sur cette ligne.

⁹ <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/CMPTEFo8118.xls>

¹⁰ https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2383629/t_1102p.xls

¹¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2668154?sommaire=2570699&q=PIB+2016>

¹² <http://www.leparisien.fr/vie-quotidienne/conso/billets-sncf-pas-de-hausse-en-2017-vraiment-29-12-2016-6503709.php>

¹³ <http://www.20minutes.fr/bordeaux/1274407-20140115-20140115-lgv-tours-bordeaux-consequences-prix-billet-tgv> et <http://www.sudouest.fr/2017/03/01/lgv-les-usagers-devront-debourser-15-euros-supplementaires-pour-un-train-paris-bordeaux-3239326-2780.php>

3.3 Évolution de l'indice de consommation des ménages

La moyenne de 2002 à 2015 de l'indice de consommation finale des ménages est conforme aux hypothèses prises par SNCF Réseau.

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Moyenne en %
1,8	1,7	2,1	2,6	2,2	2,4	0,5	0,1	1,7	0,4	-0,3	0,5	0,7	1,5	1,3

3.4 Évolution du prix du carburant depuis 2005

En 2005 le prix du litre de gazole était de 1,04 euros en décembre 2005 et 0,93 euros en janvier¹⁴. Avec une augmentation de 0,4% par an depuis cette date il aurait dû être entre 1,87 et 1,67 euros en 2016.

Or il était à 1,18 euros en décembre 2016 et à 1,03 euros en janvier 2017.

3.5 Première conclusion

Il est clair que les évolutions du PIB pris en compte par SNCF Réseau sont entre 0,3 et 0,4 % supérieures à celles disponibles actuellement sur une période de 15 ans (2002-2016).

Ces différences de valeur apparemment faibles sont, en fait, fondamentales dans les modèles LOGIT d'affectation de la demande utilisés par SNCF Réseau et génèrent, presque automatiquement, des trafics passagers.

L'importance de l'impact des évolutions du PIB sur le développement de nouvelles lignes a été confirmée par le rapport établi par le CGEDD en mai 2011, à la demande du Ministre d'État Monsieur Borlo et du Secrétaire d'État chargé des transports Monsieur Bussereau, lui demandant de mettre en place une mission d'expertise visant à accompagner SNCF Réseau dans ses travaux d'analyse du développement des trafics lié à la réalisation des grands projets ferroviaires du Sud-Ouest (GPSO) qui comprennent les branches Bordeaux Toulouse et Bordeaux Espagne en prolongement de la LGV SEA.

Cette demande fait suite à de nombreuses remarques sur les évolutions de PIB prises comme hypothèse par SNCF Réseau dans ses prévisions de trafic pour le GPSO.

Dans ce rapport, en page 19, Monsieur Massoni, auteur du rapport, indique que : « *Le taux de croissance du PIB est le facteur le plus important qui conditionne l'évolution de la demande de transport dans les modèles de prévision de trafic principalement pour les déplacements à*

¹⁴

<https://www.bdm.insee.fr/bdm2/affichageSeries;jsessionid=9FC50FC171A4FDB8E85CB7CFF7D12357?periodeDebut=1&anneeDebut=2002&periodeFin=3&anneeFin=2017&recherche=criteres&codeGroupe=169&idbank=000442588>

longue distance », et « pour intégrer toutes les informations acquises au cours du temps par les instituts de conjoncture, il est important de prendre en compte les prévisions les plus récentes dans les études successives menées aux différentes phases d'un projet ».

À la suite de ce rapport les prévisions initiales d'obtenir le trafic initialement envisagé par SNCF Réseau sur tout le GPSO ont été décalées de 7 à 10 ans.

Dans le cas de cette LGV Tours-Bordeaux comment ne pas conclure qu'avec les hypothèses volontairement optimistes les trafics prévus ne seront certainement pas au rendez-vous.

3.6 Un contrat PPP de Délégation de Service Public dont les annexes sont inconnues du public

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, LISEA, selon un contrat de type PPP Délégation de Service Public.

Le Décret n° 2011-761 du 28 juin 2011,¹⁵ approuve le contrat de « Concession de la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux ».

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 les titres de certaines d'entre elles révèlent l'importance mise en jeu. Citons :

Annexe 10 Plan de financement

- *10.1 Description du plan de financement*
- *10.2 Principaux termes et conditions des financements seniors, 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

¹⁵http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20110630&numTexte=18&pageDebut=11039&pageFin=11098

Annexa 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 satisfaites.

3.6.1. Le budget prévisionnel de développement de la LGV 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 de 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.

3.6.2. Le contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux

En juin 2010, à la signature du contrat de concession entre SNCF Réseau 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 SNCF Réseau 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€ .

Financeurs	%	Md€ 2009	Md€ courants
SNCF Réseau et Concessionnaire	55,4	3,711	4,327
U E	0,2	0,010	0,012
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	0,842	0,982
Midi-Pyrénées	4,2	0,281	0,328
Poitou-Charentes	3,8	0,258	0,301
Limousin	0,8	0,53	0,62
Centre	0,7	0,44	0,51
Total	100,0	6,703	7,816

La contribution de LISEA au plan de financement de la concession comprend¹⁶ :

- 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, (voir ¹⁷ qui dit que BEI a prêté 1, 2 Md€)
- 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 SNCF Réseau,
- 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-

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

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/atlantic_en.htm

T projects), instrument mis en 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 dû 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
SNCF Réseau	23,3	1,760	2,052
Concessionnaire	29,1	1,951	2,275
U E	0,2	0,010	0,012
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	0,842	0,982
Midi-Pyrénées	4,2	0,281	0,328
Poitou-Charentes	3,8	0,258	0,301
Limousin	0,8	0,053	0,062
Centre	0,7	0,044	0,051
Total	100,0	6,703	7,816

Remarquons tout de suite que VINCI, principal bénéficiaire de l'opération, ne s'engage qu'à hauteur de 29%. SNCF Réseau, second bénéficiaire, est reporté au second rang,

3.6.3. Clés de répartition des participations des Collectivités territoriales

Pour la réalisation de la LGV SEA, dont la LGV Tours-Bordeaux n'est qu'une des composantes, un protocole d'intention a été signé en 2009 entre l'État et 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

Dans son rapport d'octobre 2014¹⁸, 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.

3.6.4. Une structure du concessionnaire complexe (volontairement ?)

3.6.4.1 Les entités du concessionnaire

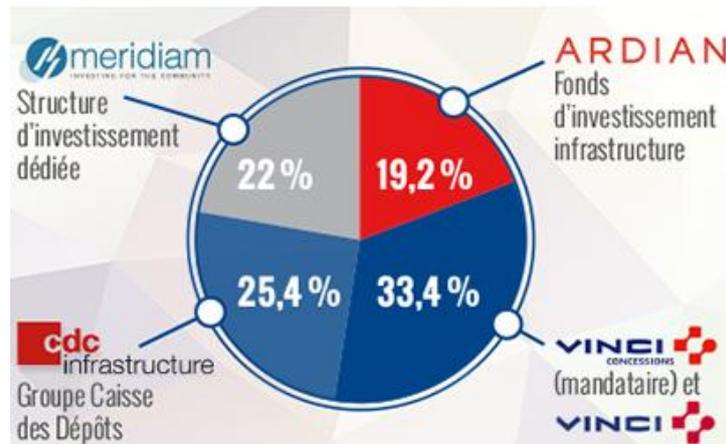
L'appel d'offres de concession engagé par SNCF Réseau a été remporté en 2011 par LISEA dont les actionnaires sont le groupe Vinci, la Caisse des Dépôts et Consignations, Axa et Meridiam. Le concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique assurera la conception et la construction du 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.

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 Europe¹⁹. 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%).

¹⁸ <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

¹⁹ <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/le-projet>

Un actionnariat solide



COSEA : Groupement d'entreprises piloté par VINCI Construction piloté par VINCI Construction et composé également d'Eurovia, du pôle Énergies 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 futurs de la ligne pour le compte de LISEA et dont l'actionnariat est partagé entre VINCI Concessions (70%) et INEXIA (30%).

3.6.4.2 Une part belle au concessionnaire

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 SNCF Réseau ne peut, certainement du fait de son énorme dette financière²⁰, participer qu'à hauteur de 23%.

On sait également maintenant 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, tous 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 SNCF Réseau et non pour les Collectivités Territoriales ayant participé au financement.

VINCI gagne sur deux tableaux :

- l'investissement garanti in fine sur l'impôt
- et sur les péages payés par les opérateurs ferroviaires,

²⁰ http://www.rff.fr/IMG/RFF_FINANCIER_FR_2009-lite.pdf

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.

3.7 Le grand schisme de 2015

L' 2015 révélait, d'un seul coup, toutes les impasses faites dans le développement de la LGV Tours-Bordeaux.

3.7.1. 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 projet²¹ 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 Comptes²² page 81).

Le point d'achoppement central mis en avant par certaines Collectivités territoriales est relatif 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, 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'euros²³.

3.7.2. Le budget et la grille horaire de SNCF Mobilités

Cela est devenu d'autant plus patent au fur et à mesure du développement de la LGV Tours-Bordeaux que SNCF Mobilités, 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 2017, 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 du péage prévu, les dispositions contenues dans la convention de desserte, qu'elle découvrait, ne pouvaient pas être respectées « *tout simplement parce qu'elles* » étaient « *inapplicables* »²⁴.

²¹ <http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-51.pdf>

²² <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

²² <http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/les-atouts-du-projet/le-projet>

²³ <http://www.lagazettedescommunes.com/324059/lgv-tours-bordeaux-fronde-delus-charentais-inquiets-pour-la-desserte-dangouleme/>

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, SNCF Mobilités 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 2015²⁵.

A la même période SNCF Mobilités 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 TGV²⁶.

3.7.3. Mise en cause de l'évaluation du trafic dans l'étude préalable, base du contrat de concession,

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 Échos²⁷.

3.7.4. 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 Mobilités, opérateur national principal de la LGV Tours-Bordeaux en attendant des opérateurs étrangers, était absent lors de la signature de la concession entre SNCF Réseau 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.

²⁴http://www.lesechos.fr/22/01/2015/lesechos.fr/0204101304650_tgv-tours-bordeaux---jean-auroux-va-jouer-les-mediateurs.htm

²⁵http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/06/08/ligne-tgv-tours-bordeaux-nbsp-tout-le-monde-devra-se-serrer-la-ceinture_4649942_3234.html#

²⁶http://www.lesechos.fr/journal20150618/lec2_industrie_et_services/021137284114-la-sncf-va-passer-une-nouvelle-provision-sur-ses-tgv-1129385.php

²⁷<http://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-des-marches-publics/0204249104176-la-lgv-tours-bordeaux-sera-a-lheure-mais-les-doutes-persistent-1105243.php>

La seconde réside dans la contradiction de base entre la notion de grande vitesse et celle de desserte de 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 § 3.6.4).

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

.....

3.7.4.1 MobiliCités février 2015²⁸

Un article de février 2015 faisait déjà allusion à des stratégies inconciliables entre LISEA, SNCF RÉSEAU et SNCF Mobilités.

3.7.4.2 FR3 Aquitaine le 9 juin 2015²⁹

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 ».

3.7.4.3 Communiqué de presse du Conseil Régional d'Aquitaine du 11 juin 2015³⁰

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.

²⁸ <http://www.mobilicites.com/011-3507-LGV-la-bombe-a-retardement-de-Tours-Bordeaux-a-commence-a-eclater.html>

²⁹ <http://france3-regions.francetvinfo.fr/aquitaine/2015/06/09/lgv-tours-bordeaux-qui-va-payer-742857.html>

³⁰ http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiques-de-presse/desserte-tgv-reaction-d-alain-rousset-le-compte-n-y-est-pas#.Va6A_N2A_RY

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. § **Error! Reference source not found.**).

3.7.4.4 Journal Sud-Ouest du 12 juin 2015³¹

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 aller-retour 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 aller-retour quotidiens serait pour le moins exagéré. Les trains de Libourne effectueront en effet le trajet Paris-Bordeaux en 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. Cavrois 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.

³¹ <http://www.sudouest.fr/2015/06/12/une-mediation-qui-ne-resout-pas-le-probleme-1948838-2780.php>

..... ».

3.7.4.5 *Le journal Sud-Ouest du 18 juin 2015*³²³³

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.

..... »

3.7.4.6 *Charente libre du 17 juin 2015*³⁴

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 ».

3.7.4.7 *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

³² <http://www.sudouest.fr/2015/06/18/lgv-tours-bordeaux-angouleme-reste-sur-le-quai-1955702-1179.php>

³³ <http://www.sudouest.fr/2015/06/18/le-compte-n-y-est-pas-1955165-813.php>

³⁴ <http://www.charentelibre.fr/2015/06/17/dessertes-tgv-la-charente-va-riposter,2003432.php>

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. »

3.7.5. 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'assumer³⁵.

3.7.5.1 30 septembre 2015 : Alain Juppé accuse la SNCF de saboter la LGV Sud Europe Atlantique

Le maire de Bordeaux, Alain Juppé estime que SNCF propose une "desserte au rabais" sur la ligne à grande vitesse qui reliera sa ville à Paris, en 2017. Il vient d'écrire à Valls pour faire pression sur Guillaume Pepy, Président de SNCF Mobilités³⁶.

3.7.5.2 1er octobre 2015 Vinci et la CDC mettent la pression sur la SNCF

Le consortium LISEA (Vinci, Caisse des dépôts...) qui doit exploiter la LGV Tours-Bordeaux, a adressé un courrier au Premier ministre. Il dénonce la mauvaise volonté de SNCF Mobilités³⁷.

3.8 La boule de cristal de l'avenir de la LGV Tours-Bordeaux

Que se passera-t-il si le trafic était en deçà des hypothèses retenues par SNCF Réseau ?

Le premier à s'en apercevoir sera le concessionnaire qui a déjà tiré les sonnettes d'alarme (Cf. § 3.7.5.2). Mais une éventuelle exploitation en perte de LISEA endettera finalement l'État car les bailleurs de fonds de LISEA sont des organismes d'État (Cf. § 3.6.4.2)

SNCF Mobilités, qui n'a jamais participé à la définition du projet et qui n'a donc pas avalisé les trafics concoctés par SNCF Réseau, utilisera la nouvelle infrastructure en fonction de la demande voyageur et ne fera pas rouler des trains à moitié vides pour accepter des pertes et améliorer le budget de LISEA. Elle a déjà manifesté quelques inquiétudes sur la possibilité de pouvoir respecter les engagements pris entre SNCF Réseau et LISEA (Cf. §3.7.2). Si on lui impose de faire passer des trains fantômes sur cette LGV pour satisfaire les besoins en péages de LISEA c'est elle qui enregistra des pertes et par voie de conséquence c'est l'État qui augmentera sa dette.

³⁵ http://www.lesechos.fr/journal20150721/lec2_industrie_et_services/021217814133-la-lgv-entre-la-france-et-lespagne-depose-le-bilan-1138622.php

³⁶ <http://www.challenges.fr/entreprise/20150930.CHA9972/alain-juppe-accuse-la-sncf-de-saboter-la-lgv-sud-europe-atlantique.html>

³⁷ <http://www.challenges.fr/entreprise/20151001.CHA0025/les-industriels-somment-valls-de-debloquer-le-projet-de-lgv-paris-bordeaux.html>

Les Collectivités territoriales, elles, sont tenues de déboursier les sommes convenues au titre du protocole de 2008. Rappelons que ce protocole inclut la branche Bordeaux-Espagne et des études pour des prolongements vers Narbonne, Mont de Marsan et vers Limoges. Que se passera-t-il si elles constatent que les engagements qui étaient indiqués dans ce protocole ne sont pas respectés ? Certaines Collectivités ont déjà suspendu des paiements planifiés dans ce protocole.

SNCF Réseau qui ne reprendra l'exploitation de cette nouvelle LGV qu'après 44 années de concession et après n'y avoir investi que 23% du montant total peut bien observer ce qui se passera avant le retour de l'infrastructure dans son giron.

Certes, durant la journée du 2 juillet prochain, les flonflons seront présents, mais ce sont les trafics qui devront sonner la fin de la récréation.

Alors la réponse à la question posée en début de paragraphe est simple : l'État sera le dernier et le plus probable recours pour éponger les pertes du Concessionnaire, celles de SNCF Mobilités, celles de SNCF Réseau si le concessionnaire trouve un moyen de se défaire du contrat avant les 44 ans de concession et certainement celles des Collectivités territoriales qui trouveront dans le protocole de 2008 de nombreuses raisons pour démontrer que les clause de ce protocole n'auront pas été respectées.

De plus, si LISEA a un quelconque risque d'enregistrer une perte, ses bailleurs de fonds que sont la Caisse des Dépôts et Consignation et la BRI, toutes deux organismes d'État, pourront procéder à un abondement de la dette de l'État.

4. Perfectionnement des évaluations socioéconomiques des infrastructures.

Après le lancement de la LGV Tours-Bordeaux et en complément des différents rapports et commissions rappelés au paragraphe 2, plusieurs experts, se rendant certainement compte

- des aléas ayant prévalu au développement de cette ligne
- qu'une faille existait dans le processus de développement de ces LGV où aucune analyse de risque sérieuse n'était faite en cas de prévisions erronées,

ont défini une méthodologie ayant pour but de minimiser les risques encourus lors des phases de définition de ces projets, en particulier lors de l'établissement de l'analyse socioéconomique.

Les analyses coûts/bénéfices ayant été les premiers éléments pris en compte pour juger de l'opportunité de lancer des projets de transports³⁸, très rapidement les méthodologies de développement des évaluations socioéconomiques des grandes infrastructures ont été affinées.

4.1 Les améliorations de l'évaluation socioéconomique des projets de transport

Il est important, quoiqu'apparemment fastidieux, de rappeler les différentes étapes qui ont permis d'obtenir, en 2014, date de lancement du dossier d'enquête publique de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, un référentiel pour établir les évaluations socioéconomiques de ces infrastructures.

Quand on analyse les évolutions de ces évaluations et leur état d'avancement au moment de lancer les enquêtes publiques de ces LGV, il apparaît clairement que SNCF RÉSEAU a réalisé une course de vitesse afin que certaines de ces améliorations n'impactent pas les résultats contenus dans le dossier soumis à enquête publique de ces LGV.

4.1.1. Avant 2008

Le premier rapport Boiteux³⁹ (1994) propose de privilégier le calcul économique comme outil d'aide à la décision publique, d'unifier les pratiques et de l'élargir aux effets environnementaux.

³⁸ <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201101f.pdf>

³⁹ Transports : pour un meilleur choix des investissements, Commissariat général du Plan

Dans la foulée de cette publication, la première instruction-cadre relative aux méthodes de l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructure, dite circulaire Idrac, est publiée par le Ministère des Transports, l'année suivante.

En 2001, un deuxième rapport Boiteux⁴⁰, intitulé *Transports : choix des investissements et coûts des nuisances*, réaffirme l'intérêt de l'analyse coût-avantages, en réévaluant les effets sur l'environnement ou la sécurité, spécialement le coût de la vie humaine.

La méthode est alors précisée dans une nouvelle instruction-cadre de 2004, qui sera actualisée l'année suivante, pour intégrer notamment les conclusions du groupe de travail Lebègue⁴¹ (2005) qui précise la valeur du taux d'actualisation. Alors qu'auparavant le taux d'actualisation traduisait l'aversion globale du décideur aux investissements publics, ce rapport a souligné en outre que le bénéfice de chaque projet variait selon l'évolution de la croissance économique.

4.1.2. 2008

En 2008, le rapport rédigé sous la présidence d'Alain Quinet⁴² a fixé la trajectoire de la valeur tutélaire du carbone nécessaire au respect de la division par quatre des émissions européennes de CO₂ à 2050.

Le rapport Chevassus-au-Louis⁴³, en 2009, réalisait une première approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes. Il était complété en avril 2013 par les rapports de Mme Ducos⁴⁴.

Enfin, en 2011, les travaux menés sous la direction de Christian Gollier⁴⁵ ont permis de préciser les méthodologies de calcul des risques liés à un projet.

La VAN avec prime de risque n'a pas été prise en compte dans le dossier d'impact des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et il serait normal de la calculer en tenant compte non uniquement d'un taux d'actualisation constant mais augmenté d'une prime de risque dépendant de la corrélation entre les avantages du projet et la croissance économique.

4.1.3. Rapport groupe Quinet de 2013

Toujours dans le cadre de l'amélioration des méthodes et outils visant à appréhender d'une manière la plus objective possible l'opportunité de lancer de grands projets d'infrastructure, le Conseil général à la Stratégie et à la Prospective a confié une mission à un groupe

⁴⁰ Transports : choix des investissements et coûts des nuisances, Commissariat général du Plan, Paris, La Documentation française.

⁴¹ Le prix du temps et la décision publique, Commissariat général du Plan.

⁴² La valeur tutélaire du carbone, Centre d'analyse stratégique, Paris, La Documentation française

⁴³ Approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes, Centre d'analyse stratégique, Paris, La Documentation française.

⁴⁴ <http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/la-prise-en-compte-de-la-biodiversite3a9-dans-le-calcul-socioc3a9conomique1.pdf> et <http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/les-sols-agricoles1.pdf>

⁴⁵ Le calcul du risque dans les investissements publics, Centre d'analyse stratégique, Paris, La Documentation française

d'experts, présidé par A. Quinet, concernant l'évaluation socio-économique des investissements publics.

Les résultats des travaux de ces experts ont donné lieu à un rapport en septembre 2013⁴⁶.

Dans la présentation du rapport, le Commissaire J. Pisani-Ferry indique que le rapport *porte l'attention sur les conséquences des investissements sur les agrégats macroéconomiques, le PIB et l'emploi, grâce à l'utilisation de modèles macroéconomiques,.....* et note que *la rentabilité d'un projet dépendant souvent de la croissance économique, il convient également de prendre en compte l'incertitude qui pèse sur ce paramètre.*

Le rapport est relatif à l'évaluation socio-économique de tout investissement d'infrastructure mais une partie spécifique est consacrée aux infrastructures de transport.

En reprenant des sujets déjà développés au cours des différents rapports et travaux élaborés les années précédentes (importance des modèles macroéconomiques, valorisation du temps, valorisation de la tonne équivalent de CO₂,...), un certain nombre de nouvelles recommandations concernant ce domaine sont intéressantes à noter

4.1.3.1 Option de référence

Tout d'abord concernant l'option de référence le rapport précise :

L'option de référence (solution de transport alternative au projet par rapport à laquelle les effets du projet sont mesurés) et le scénario de référence (jeux de données et d'hypothèses d'évolution utilisés) ne sont pas toujours explicités de façon précise. Or ce sont des éléments majeurs pour assurer la reproductibilité des calculs effectués, pour la réalisation des études ex-post et, avant tout, pour la pertinence et la qualité des calculs socio-économiques.

Le choix de l'option de référence est souvent peu documenté et justifié : cette option de référence, qui devrait en général correspondre à la meilleure solution réalisable si l'investissement envisagé ne se faisait pas, et non à une absence d'action, a une importance majeure dans la mesure où c'est en différence par rapport à ses effets que les effets du projet sont comptabilisés. Son choix devrait donc faire l'objet d'une analyse fouillée et de justifications détaillées.

L'option de référence dans le cas du dossier d'impact des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est considérée comme étant l'état actuel du réseau avec la LGV Tours-Bordeaux en situation de 30 AR par jour, mais elle n'a jamais été étudiée comme pouvant être constituée de la modernisation du réseau actuel.

⁴⁶ http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_17092013.pdf

4.1.3.2 Confort et fiabilité

Puis le rapport insiste sur deux nouveaux facteurs à prendre en compte dans l'évaluation socioéconomique le confort et la fiabilité.

Si le premier facteur est surtout important dans le cas des transports urbains le second pouvant intervenir sur la probabilité du retard, le rapport fait les recommandations suivantes :

- Prendre en compte la fiabilité du temps de transport dans les analyses socioéconomiques,
- Organiser des retours d'expérience et développer les études sur ce sujet majeur.
- Des études et recherches sur la fiabilité en matière de fret, un sujet majeur pour la politique des transports, devraient être lancées et menées activement.

4.1.3.3 Biodiversité

Le rapport insiste sur les travaux de Chevassus-au-Louis de 2008 et recommande *d'intégrer dans l'évaluation socioéconomique [ndlr]- les engagements récents pris dans le cadre de la convention sur la diversité biologique et de la stratégie européenne pour la biodiversité, et - l'évaluation socioéconomique [ndlr] - s'appuiera sur les travaux méthodologiques très actifs actuellement engagés aux niveaux international, européen et national.*

Puis rappelle que le principe « éviter, réduire et compenser » (ERC) doit être mis en œuvre le plus en amont possible du projet et recommande que *lors de l'évaluation socioéconomique jointe au dossier d'enquête publique, il convient d'intégrer les coûts des mesures « éviter, réduire et compenser » dans les dépenses du projet. Ce coût est estimé par le maître d'ouvrage sur toute la zone d'impact du projet en fonction de la définition des travaux qu'il a réalisés ou qu'il envisage de réaliser et de l'estimation du coût de leur réalisation. Ce montant sera par la suite précisé au fur et à mesure de l'avancement du projet et des décisions rendues.*

4.1.3.4 Les sols agricoles

Le rapport note que la valeur vénale ne rend pas correctement compte de la valeur collective des sols et demande qu'une réflexion soit engagée de manière à estimer la valeur collective totale des surfaces agricoles, en abordant, notamment, les points suivants :

- les fonctions et services rendus par les sols agricoles ;
- les possibilités de substitution de ces fonctions/services ;
- le taux d'actualisation à prendre en compte ;
- la valeur d'option des surfaces agricoles ;
- le tout développé dans une vision prospective intégrant le long terme.

4.1.1. Décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 ⁴⁷

C'est certainement à partir de ce rapport consacré à la procédure d'évaluation des investissements publics qu'a été élaboré le décret de décembre 2013, mais il ne prenait pas en compte d'une manière détaillée les recommandations du rapport.

4.1.2. 2014

Mais les effets des travaux du groupe d'experts menés par A. Quinet en 2013 sont surtout apparus en 2014 et ils sont destinés aux infrastructures de transport.

4.1.2.1 Juin

Tout d'abord l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, relative à l'évaluation des projets de transport⁴⁸, élaborée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, puis la note technique du 27 juin 2014⁴⁹ associée qui détaille par des fiches outils le référentiel d'évaluation des projets de transport⁵⁰ constituent un progrès significatif dans la définition de la méthodologie à appliquer pour réaliser l'évaluation socioéconomique de tout projet de transport.

4.1.2.2 Colloque de septembre 2014

Puis, l'annonce d'un colloque sur l'évaluation socioéconomique des projets de transport en septembre 2014, colloque inaugurant une série de futurs colloques sur l'évaluation socio-économique des investissements publics, a provoqué, durant tout le début de l'année, une série de travaux des principaux experts de cette discipline.

4.1.2.3 Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport

Aboutissement de nombreux travaux d'amélioration de la méthodologie de développement des infrastructures de transport, une instruction gouvernementale est promulguée en juin 2014⁵¹. Elle indique au paragraphe 6 que *Les dispositions de la présente instruction visent les évaluations qui sont engagées postérieurement au 1er octobre 2014*

4.1.3. Les actes du colloque de septembre 2014

Le 16 septembre 2014, c'est-à-dire quelques semaines avant le lancement de l'enquête publique des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, un Colloque organisé par le Commissariat général à l'investissement et France Stratégie, en partenariat avec le CGEDD,

⁴⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028379985&categorieLien=id>

⁴⁸ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201412/met_20140012_0100_0047.pdf

⁴⁹ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Note_technique_completesignatureok.pdf

⁵⁰ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-fiches-outils-du-referentiel-d.html>

⁵¹ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201412/met_20140012_0100_0047.pdf

était consacré à l'évaluation socioéconomique des investissements publics. Il a permis d'aborder :

- le rapport de France Stratégie (rapport Quinet) sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics;
- l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport et le guide de l'évaluation socioéconomique dans le domaine des transports rédigé par le ministère en charge des transports ;
- le rôle du Commissariat général à l'investissement dans l'évaluation des investissements publics;
- les évaluations et contre-expertises diligentées par le CGI dans ce secteur d'activité

Les actes de ce colloque permettent d'apporter un angle de vue très important sur la méthodologie utilisée par SNCF RÉSEAU pour définir les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et c'est la raison pour laquelle certains de ces actes sont rappelés au chapitre suivant.

5. Le second cas typique de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est le second cas pris en exemple pour démontrer que ces LGV conduisent à une augmentation de la dette de l'État français. Ces LGV constituent ce que SNCF Réseau appelle GPSO phase 1. La phase 2 devant être le tronçon Dax-Espagne.

Après avoir défini les raisons fondamentales pour lesquelles la LGV Tours-Bordeaux qui sera inaugurée le 2 juillet prochain ne fera qu'augmenter la dette publique, regardons tout d'abord quelles sont les éventuelles différences de conception dans le cas des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

5.1 Les hypothèses de base des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

Analysons les hypothèses de base de ces LGV.

5.1.1. Remarque préliminaire

Il faut tout de suite mentionner que le dossier d'enquête publique de ces LGV n'a pas tenu compte de l'intégralité des recommandations issues des différentes analyses et travaux méthodologiques rappelés au paragraphe 4 précédent.

En particulier, l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, relative à l'évaluation des projets de transport, n'a pas été appliquée car elle ne concerne que les évaluations qui sont engagées postérieurement au 1er octobre 2014.

Le dossier a, cependant, fait l'objet de deux contre-expertises, de l'Autorité Environnementale et du Commissariat à l'Investissement. Ces contre-expertises ont été réalisées du 4 février au 9 avril 2014 mais n'ont pas disposé d'un temps suffisant pour pousser leurs analyses.

On pourra ultérieurement spéculer sur les raisons de l'empressement de SNCF Réseau à lancer l'enquête publique relative à ces LGV avant septembre 2014.

5.1.2. Croissance de la demande

Afin de ne pas faire office de partialité, dans le cas de ces LGV, il suffit de rappeler les remarques de la contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement, remarques qui sont suffisamment explicites.

Cette équipe d'experts était constituée de M. Claude ABRAHAM (économie et trafic), Michel BELLIER (économie et transports), Guillaume LAMY (évaluation des politiques publiques), Aude RIGARD-CERISON (économie) et François VIELLIARD (ferroviaire). Ils sont

intervenues lors du Colloque de septembre 2014 (Cf. § 4.1.3) postérieurement à leur contre-expertise pour donner quelques détails concernant le cadre de leur expertise.

La contre-expertise rappelle que les modèles d'affectation de la demande sont classiques (modèles « logit » comme dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux) et bien utilisés.

Comme déjà rappelé précédemment, l'architecture du modèle voyageur utilisé par SNCF RÉSEAU suppose qu'en première étape on estime la croissance et la demande de déplacements, tous modes de transport confondus, en fonction principalement de l'activité économique et de l'emploi (voir la confirmation dans la pièce H, chapitre 4, §4.2.1.1, page 92 du dossier d'enquête publique). Ce n'est qu'en seconde étape que l'on répartit la demande de transport entre les différents modes.

5.1.3. Activité économique : les évolutions de PIB

On confirme donc encore que les évolutions du PIB entrent en premier facteur dans le modèle voyageur de SNCF RÉSEAU.

Mais, de plus, dans le cas de ces LGV, le trafic voyageur est la principale contribution positive dans l'évaluation de la VAN de chaque composante du projet et, en particulier, de sa phase 1.

Or, ayant tout d'abord présenté au CGI, des évolutions des PIB irréalistes, de la France et de l'Espagne, (pièce B, page 121, ou page 27 de la contre-expertise) ci-dessous rappelées,

Tableau 4 : Hypothèses de croissance économique

<i>TCAM par période du PIB</i>	2011-2025	2026-2060
Aquitaine	1,59 %	1,72 %
Midi-Pyrénées	1,80 %	1,93 %
France métropolitaine	1,73 %	1,63 %
Espagne	1,73 %	1,51 %

Source : Dossier d'enquête publique, pièce H (V2 de décembre 2013)

SNCF RÉSEAU a adopté les hypothèses suivantes (pièce H du dossier d'enquête publique, page 94) :

Hypothèses de croissance du PIB, avec prise en compte de la crise.
Référentiel RFF Mai 2012 (Source : Commission Européenne - DG ECFIN, The 2009 Ageing Report: Underlying Assumptions and Projection Methodologies, December 2008)

PIB taux de croissance annuel moyen par période avec prise en compte de la crise		
Période	2011-2025	2026-2060
Aquitaine	1,59 %	1,72 %
Midi-Pyrénées	1,80 %	1,93 %
France	1,46 %	1,63 %
Espagne	1,73 %	1,51 %

La crise à laquelle SNCF RÉSEAU fait allusion s'est en fait produite en 2008, mais comme l'indiquent les paragraphes suivants, c'est après une demande des Ministères de tutelle que SNCF RÉSEAU a modifié ses prévisions d'évolution des PIB.

5.1.3.1 Rappel de la constante surévaluation des évolutions des PIB

Faut-il rappeler que c'est une constante chez SNCF RÉSEAU dans le cadre de son projet GPSO, de toujours surestimer les évolutions de PIB, de la France et de l'Espagne.

En effet, en 2006, lors de la première enquête publique relative au GPSO, SNCF RÉSEAU prenait les hypothèses, haute et basse, suivantes dans son dossier :

PIB (version haute) Taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	2,30%	1,60%
Espagne	3,00%	1,37%

PIB (version basse)		
Taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	1,90%	1,60%
Espagne	2,60 %	1,37%

Comme rappelé au § 3.5, à la suite de la crise de 2008, en août 2010, les Ministres adressaient au Vice-Président du CGEDD une lettre de mission lui demandant de mettre en place une expertise visant à accompagner RFF dans ses travaux d'analyse du développement des trafics

En conclusion de cette mission, le CGEDD produisait, en mai 2011, un rapport⁵² notant que le contexte socio-économique des projets de LGV avait changé et donnait les nouvelles prévisions de trafic prises en compte par RFF

PIB		
taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	1,46%	1,80%
Espagne	2,52%	1,37%
Aquitaine	1,60%	1,90%
Midi-Pyrénées	1,82%	2,12%

Tableau 2 page 21/91 du rapport du CGEDD

En 2012, comme il était de notoriété publique que les hypothèses prises en compte par SNCF RÉSEAU lors de l'enquête publique de 2006 étaient erronées, le Préfet de la Région Aquitaine décidait de créer un Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers côté Atlantique et d'un Conseil scientifique, dans le but de déterminer d'une manière objective quels étaient les trafics observés et quelles étaient les évolutions des paramètres permettant de projeter des prévisions de trafic.

⁵² Rapport n°007450-01 Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007450-01_rapport.pdf

Au sein du Conseil scientifique de cet Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers côté Atlantique, les différentes évolutions à la baisse des trafics transpyrénéens ont été enregistrées, tout comme les évolutions à la baisse des PIB de l'Espagne, du Portugal et de la France.

Le 9 avril 2013, au cours de la présentation du tableau précédent lors de la réunion du Conseil scientifique de l'Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers côté Atlantique, SNCF RÉSEAU reportait sa prévision de saturation de trafic de la ligne existante après 2030 (cf. page 66 du rapport du CGEDD⁵³).

En juin 2014, lors de la réunion du Conseil scientifique de l'Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers côté Atlantique, SNCF RÉSEAU revenait avec les prévisions d'évolution des PIB conformes à ceux inclus dans le dossier d'enquête publique et reportait la saturation des lignes existantes après 2040.

Il était aisé de consulter les données de l'INSEE⁵⁴ ou celles d'Eurostat⁵⁵ pour se rendre compte que, depuis plus de 3 ans, SNCF RÉSEAU continuait, imperturbablement, à vouloir donner des tendances de développement économique que l'on ne pourrait espérer atteindre, au plus tôt, que 5 ans plus tard et que ses prévisions de croissance à 1,46% ne pouvaient débiter qu'au mieux à partir de 2019.

A la date du dossier d'enquête publique ces instituts donnaient les chiffres suivants :

	Évolution PIB en volume							
	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
France	2,5	2,3	-0,1	-3,1	1,7	2	0	0,2
Portugal	1,4	2,4	0	-2,9	1,9	-1,3	-3,2	-1,4

Ainsi, à cette date, les évolutions moyennes de PIB de la France de 1,59% de 2011 à 2025 du dossier d'enquête publique étaient au moins à décaler dans le temps, procédure qui avait déjà été appliquée lors des précédentes études GPSO de SNCF Réseau.

Le trafic voyageur associé, directement issus des modèles économétriques utilisés par SNCF Réseau, devait l'être également.

En conséquence les volumes de passagers pris en compte par SNCF Réseau pour obtenir les VAN annoncées pour une mise en service du projet en 2024 ne peuvent qu'être utopiques.

⁵³ cf. ibid.

⁵⁴ http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&id=159

⁵⁵ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=teco0115>

Notons qu'à la date de ce document le PIB de la France en volume, entre 2002 et 2015, est, selon l'INSEE, le suivant :

Évolution du PIB en volume														TCAM Sur la période
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1,1	0,8	2,8	1,6	2,4	2,4	0,2	-2,9	2,0	2,1	0,2	0,6	0,6	1,3	1,1

5.1.4. Test de sensibilité du PIB

Il est important de noter, à nouveau, que la contre-expertise mandatée par le CGI a mentionné que *"l'évolution estimée du PIB a paru élevée, et celle de la demande en fonction du PIB incertaine, ce qui peut conduire à une surestimation notable du trafic ferroviaire, sans que la contre-expertise ait pu formuler des propositions alternatives"* (pièce B, page 112 ou page 8 du rapport) et que, à la demande de la contre-expertise, testant la sensibilité de la variation du PIB, SNCF Réseau a aussi estimé le taux de croissance annuel moyen (TCAM) du PIB qui amènerait la VAN à zéro (cf. pièce H, page 199). Il faudrait pour cela le réduire à 0,7 % par an de 2016 à 2025, puis 1 % au-delà de 2025, contre respectivement 1,46 % et 1,63 % dans le scénario central de SNCF Réseau, ce qui a semblé correct du point de vue de la contre-expertise.

Mais il faut remarquer que, tout d'abord, ce test de sensibilité de la variation du PIB n'a été réalisé que pour la phase 1 du projet GPSO ne comportant pas la branche Dax-Frontière réputée non rentable, et que, d'autre part, il ne porte que sur le PIB de la France, c'est à dire qu'il ne constitue en rien un test de sensibilité pour le projet entier.

Dans ce type de projet, les hypothèses d'évolution du PIB conditionnant fortement le résultat de la VAN, celles retenues par SNCF Réseau conditionnent l'avenir de GPSO, et, bien que la contre-expertise du CGI ne puisse proposer de contre hypothèse faute de temps imparti suffisant, sa conclusion est réservée.

Ainsi on peut lire dans leur conclusion (cf. pièce B, Chapitre 4, page 139 du dossier de l'enquête publique ou page 62 du rapport de contre-expertise) :

"Enfin, un certain nombre d'incertitudes et de risques affectant le calcul de la VAN ont été abordés dans le corps du rapport, sans que la contre-expertise s'estime en mesure de proposer ses propres hypothèses, en particulier :

- _ les prévisions de croissance du PIB ;*
- _ les hypothèses d'élasticité du trafic par rapport au PIB ;*
- _ les hypothèses relatives à l'évolution des tarifs ferroviaires ;*
- _ les hypothèses relatives à l'évolution des péages autoroutiers ;*
- _ l'arrivée de nouvelles concurrences ;*
- _ le choix de la chronique de taux d'actualisation."*

indiquant ainsi l'importance primordiale des prévisions de croissance du PIB.

5.2 Première conclusion

Comme d'habitude SNCF Réseau prend des évolutions prévisibles de PIB qui n'ont rien de réalistes mais dont le seul objectif est d'intervenir sur des modèles économétriques incontrôlables dans un temps trop restreint et d'obtenir des prévisions de trafic voyageur conduisant à une VAN positive.

5.3 Prévisions de trafic voyageur

Ces prévisions permettent à SNCF Réseau d'estimer le nombre total de voyageurs sur le réseau ferroviaire concerné dans la situation de référence à 45,7 millions de voyageurs par an en 2025.

Rappelons que cette situation de référence inclut les prévisions de trafics issus de la LGV Tours-Bordeaux dont le paragraphe 3 précédent a montré le caractère hautement aléatoire.

Elle comprend également

- la LGV Bretagne - Pays de la Loire
- la phase 2 de la LGV Est européenne jusqu'à Strasbourg
- le contournement de Nîmes et Montpellier
- et la LGV Rhin - Rhône branche Est

Tableau 6 : Trafics ferroviaires totaux estimés par RFF (scénario central)				
Millions de passagers annuels	2009	2025	2040	2055
Référence	28,849	45,673	53,495	60,947
Gains radial et intersecteur		2,424	3,208	3,980
Gains secteur GPSO		5,011	6,299	6,786
Gains transpyrénéens		1,877	2,396	2,638
Impact projet		9,312	11,903	13,404

Avec le GPSO entier, envisagé à partir de 2027, ce nombre atteindrait 55 millions de voyageurs par an, soit 20 % de plus. Sur les 9,3 millions de voyageurs supplémentaires engendrés par le projet (trafic induit, trafic déplacé de la route ou du transport aérien) 2,4 millions feraient des déplacements radiaux à partir de Paris ou passant par Paris, 5 M seraient internes à la zone desservie par GPSO, et 1,9 M traverseraient la frontière.

Mais la contre-expertise fait les réserves suivantes:

- les prévisions devraient être reprises en tenant compte de la fin des concessions autoroutières ;
- une évolution plus modérée des tarifs ferroviaires, que celle qui a été prévue et qui semble ne pas devoir être exclue, réduirait la marge des exploitants, mais majorerait le surplus des usagers ;
- l'évolution estimée du PIB a paru élevée, et celle de la demande en fonction du PIB incertaine, ce qui peut conduire à une surestimation notable du trafic ferroviaire, sans que la contre-expertise ait pu formuler des propositions alternatives.

La contre-expertise n'a pu formuler des propositions alternatives car, comme elle l'a fait remarquer, elle n'a pas disposé du temps nécessaire.

5.3.1. Impacts importants du trafic passager et des gains de temps sur la VAN du GPSO

Même si le tronçon Dax-Espagne ne faisait pas partie du dossier soumis à enquête publique, SNCF Réseau indique cependant la VAN du GPSO.

Avec COFP, elle est à 400 M€ en valeur 2011.

Indicateurs synthétiques [Source : MVA]		
Indicateurs	CE2011/2011 €	CE2013/2013 €
VAN sans COFP	4,0 Md€	4,2 Md€
VAN avec COFP	0,4 Md€	0,6 Md€
Taux de rentabilité interne (sans COFP)	4,3 %	4,4 %
Taux de rentabilité interne (avec COFP)	3,6 %	3,7 %
VAN / euro public investi	0,36	0,40

Mais elle est très fortement dépendante du trafic passager intervenant comme principal apport positif de cette VAN, avec un gain de près de 13,2 milliards d'euros (Md€).

Il faut rappeler que ce trafic passager tient compte des prévisions faites sur la LGV Tours-Bordeaux et le paragraphe 3 précédent a rappelé tout le contexte de ces prévisions.

Bilan par acteur [Source : MVA]	
Acteurs	VAN (Md€)
Passagers ferroviaires	13,2
Chargeurs	0,5
Acteurs du transport ferroviaire	4,0
Autres acteurs du transport	-1,1
Puissance publique	-2,7
Tiers	3,4
Investissement	-13,3
Collectivité	4,0

Il faut noter qu'il s'agit principalement de gains de temps. Les gains de temps des anciens usagers du train représentent la majeure partie des avantages des passagers ferroviaires, pour 7,3 Md€.

La valorisation des bénéfices pour les anciens utilisateurs de la voiture atteint 4,4 Md€ sur 50 ans.

5.3.2. Impacts importants du trafic passager et des gains de temps sur la VAN de la phase 1

En ce qui concerne la Phase 1, comprenant d'une part, les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, et, d'autre part, les nouvelles LGV, la VAN avec COFP est de 2,6 Md€.

Indicateurs synthétiques (Source : MVA)

Indicateurs	
VAN sans COFP	4,9 Md€
VAN avec COFP	2,6 Md€
Taux de rentabilité interne (sans COFP)	4,9 %
Taux de rentabilité interne (avec COFP)	4,2 %
VAN / euro public investi	0,73

Elle est également très fortement dépendante du trafic passager intervenant comme principal apport positif de cette VAN, avec un gain de près de 10,4 Md€.

Bilan par acteur (Source : MVA)

Acteurs	VAN (Md€)
Passagers ferroviaires	10,4
Acteurs du transport ferroviaire	5,3
Autres acteurs du transport	-0,7
Puissance publique	-2,4
Tiers	1,9
Investissement	-9,6
Collectivité	4,9

Les gains de temps des anciens usagers du train, d'une valeur de 5,6 Md€ constitue plus de la moitié des avantages des passagers ferroviaires

5.3.3. Origine des gains de trafic

Il est intéressant de noter que SNCF Réseau compte sur report modal assez important.

Tableau 7 : Origine des gains de trafic ferroviaire (scénario central)			
Millions de passagers annuels	2025	2040	2055
Reports route	6,1	7,7	8,4
Reports air	1,5	1,9	2,1
Trafic induit	1,8	2,3	2,9
Total	9,4	11,9	13,4

Le report modal de la route est basé sur un bilan carbone⁵⁶ des nouvelles lignes expliqué dans une note non incluse dans le dossier soumis à enquête publique et dont les détails de calcul sont absents. Il intervient pour 660 M€ dans les apports positifs de la VAN

On y découvre que SNCF Réseau avoue que l'électricité utilisée par les motrices n'est pas totalement de source nationale mais de source européenne donc d'empreinte carbone moins favorable. C'est la raison pour laquelle SNCF Réseau annonce la construction de fermes voltaïques sur les délaissés de surface que les travaux de construction des lignes produiront. On n'a pas constaté l'intégration du coût de ces fermes voltaïques dans le montant total des investissements.

Mais en essayant de reconstituer les calculs, absents de la note, avec les données d'empreinte carbone de voitures de type standard, disponibles sur le site de l'ADEME, puis celles des motrices indiquées dans la note de SNCF Réseau et les trafics reportés de la route et de l'avion, indiqués en pièce H, Chapitre 4, page 129, on ne trouve pas les mêmes résultats⁵⁶.

Trafic (millions de voyageurs / an)		2024	2027	2032
Trafic fer en référence		45,1	46,7	49,3
Nouveaux usagers fer		6,1	8,7	10,5
dont	AFNT	2,9	3,1	3,4
	AFSB	0,4	0,4	0,4
	Ligne nouvelle	2,8	5,2	6,7
dont	report de la route	3,9	6,0	6,8
	report de l'aérien	0,9	1,3	1,7
	induits	1,3	1,4	2,0
Trafic fer total		51,2	55,4	59,8

⁵⁶ La construction de la phase 1 du GPSO résulte-elle d'une politique environnementale efficiente ? CADE novembre 2014

En particulier les valeurs tutélaires du carbone⁵⁷ ne semblent pas avoir été prises en compte et avoir été remplacées par une évolution plus faible que celle préconisées par les travaux du groupe Quinet.

Puis le report de l'avion ne peut se comprendre qu'entre Paris et Toulouse (les LGV concernés) ou qu'entre Paris et Bordeaux (LGV Tours-Bordeaux). Or entre Paris et Toulouse, indépendamment de déplacements touristiques, les déplacements de type professionnels sont, depuis fort longtemps, impactés par l'utilisation grandissante du télétravail et des téléconférences au point qu'il existe aujourd'hui des sites de propositions d'emplois en télétravail.

5.4 Des impasses dans l'évaluation socio-économique

Bien qu'informé des différents travaux et analyses effectués avant la parution du dossier soumis à enquête publique, SNCF Réseau a volontairement omis de prendre en compte certains d'entre eux.

Parmi les plus importants, il est intéressant de mentionner les suivants.

5.4.1. GPSO Phase 1

A la question concernant l'absence de la partie Dax-frontière espagnole, pourtant constitutive du projet GPSO global, la seule réponse possible est l'impact négatif important qu'elle aurait constituée pour sa VAN. Le rapport d'enquête⁵⁸ y fait allusion.

5.4.2. Absence des opérateurs de transport

Certes la date d'application de l'instruction cadre de juin 2014 n'obligeant pas SNCF Réseau à prendre en compte la nouvelle méthodologie d'évaluation des projets de transport, mais l'absence de l'opérateur institutionnel, SNCF Mobilités, déjà fortement remarquée dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux, représente une impasse importante.

En effet, si dans la VAN de ce projet, le trafic passager est le principal apport positif de cette VAN, avec un gain de près de 13,2 Md€, on peut légitimement se demander de quelle manière SNCF Réseau l'a valorisé puisque les offres commerciales de SNCF Réseau sont uniquement constituées⁵⁹ de sillons et circulations⁶⁰, d'infrastructures et services (gares, terminaux, énergie,...)⁶¹ et d'offres drones⁶².

⁵⁷ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/094000195/0000.pdf>

⁵⁸ [http://www.gironde.gouv.fr/content/download/24195/153365/file/Rapport_d%27enqu%C3%AAt%20GPSO_Lignes_nouvelles\[1\].pdf](http://www.gironde.gouv.fr/content/download/24195/153365/file/Rapport_d%27enqu%C3%AAt%20GPSO_Lignes_nouvelles[1].pdf)

⁵⁹ <http://www.sncf-reseau.fr/fr/acces-reseau-ferre/partenaires-clients>

⁶⁰ <http://www.sncf-reseau.fr/fr/acces-reseau-ferre/offre/sillons-circulations>

⁶¹ <http://www.sncf-reseau.fr/fr/acces-reseau-ferre/offre/infrastructures-service>

⁶² <http://www.sncf-reseau.fr/fr/loffre-drones-aux-etablissements-du-groupe-sncf-et-aux-entreprises>

Les constituants du chiffre d'affaire de SNCF Réseau ne sont, en aucun cas un volume de voyageurs ou des billets de train.

L'absence d'un opérateur, sinon celui de l'opérateur institutionnel, SNCF Mobilités, ne permet pas d'assurer cette valorisation du trafic passager.

Cette absence ne permet, pas plus, d'estimer l'impact que ces prévisions de trafic auront sur son compte d'exploitation, toute augmentation de la perte de SNCF Mobilités, constituant une augmentation de la dette publique.

5.4.3. Valorisation des atteintes à la biodiversité

La prise en compte du rapport Chevassus-au-Louis donnant une valorisation économique aux atteintes à la biodiversité et aux services liés aux écosystèmes n'a pas été réalisée. Son incidence n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique.

5.4.4. Calcul de risque

Les recommandations de Christian Gollier⁶³ concernant les calculs de risque n'ont pas été totalement prises en compte.

La VAN avec prime de risque n'a pas été prise en compte dans le dossier d'impact des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et il serait normal de la calculer en tenant compte non uniquement d'un taux d'actualisation constant mais augmenté d'une prime de risque dépendant de la corrélation entre les avantages du projet et la croissance économique.

5.4.5. L'option de référence

L'option de référence n'a pas été développée par SNCF Réseau. Telle que définie, l'option de référence devrait, en général, correspondre à la meilleure solution réalisable si l'investissement envisagé ne se faisait pas.

Dans le dossier soumis à enquête publique une modernisation des lignes existantes n'a jamais été envisagée par SNCF Réseau.

5.5 Les actes du Colloque de septembre 2014

Les actes de ce colloque⁶⁴, qui s'est tenu en septembre 2014, quelque temps avant l'enquête publique, contiennent tout un ensemble de remarques concernant les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qu'il semble intéressant de lister, d'une manière non exhaustive mais plutôt orientée en fonction de notre analyse du dossier d'impact des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (pages 55 et suivantes des actes du colloque).

⁶³ Le calcul du risque dans les investissements publics, Centre d'analyse stratégique, Paris, La Documentation française

⁶⁴ http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/141029actes_colloque_16_septembre_2014_calculs_socio-economiques_o.pdf

5.5.1. Monsieur Massoni

Monsieur Massoni, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) insiste sur le fait que :

La politique des transports repose à la fois sur du développement et sur de la modernisation d'infrastructures. Nous sommes un pays qui a déjà des réseaux denses et développés. Nous devons penser à les entretenir et les renouveler. Sur ces réseaux, nous pouvons aussi penser à inventer de nouveaux services, ce qui s'évalue. Nous avons donc besoin d'une méthode qui soit moins exclusivement orientée vers les infrastructures en développement et qui permette de comparer différentes solutions, y compris celles du développement de nouveaux services à infrastructure constante ou adaptée.

.....

L'un des apports des publications récentes (Gollier, Quinet) est que nous devons de plus en plus intégrer le risque et l'incertitude à nos réflexions.

5.5.2. Michel BELLIER

Michel BELLIER, CGEDD était un des experts mandatés par le CGI dans le cadre de l'expertise du dossier d'impact des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Il rappelle certains éléments du rapport d'expertise du CGI concernant l'évaluation de la première phase du GPSO :

.... nous avons expertisé les études du maître d'ouvrage, SNCF Réseau, selon les dispositions méthodologiques en vigueur, c'est-à-dire l'instruction-cadre de Robien de 2005. Nous ne nous sommes donc pas posé toute une série de questions méthodologiques fondamentales. Mon second propos liminaire est qu'avec le projet GPSO, nous avons un bel « éléphant blanc », très massif, comme vous le verrez avec les données de coût. SNCF Réseau l'a présenté en le peignant d'une certaine couleur. Nous avons essayé d'analyser la palette, comment les pinceaux avaient été utilisés, et de dire si finalement la teinte que lui avait donnée SNCF Réseau nous paraissait correcte, dans les conditions de lumière ambiante.

5.5.3. Claude ABRAHAM

Claude Abraham était également un des experts de la mission du CGI. Concernant le trafic passager il précise :

Sur le futur, bien entendu, nous avons une série de questions. La première porte sur l'évolution du PIB ; la seconde sur l'élasticité de la mobilité par rapport au PIB, l'hypothèse qui a été validée par le CGEDD nous paraissant poser quelques problèmes. Il semble que cette élasticité a tendance à fortement baisser, sans que nous sachions si cette tendance est conjoncturelle.

.....

Les troisièmes évolutions de paramètres portent sur les prix de l'aérien. Les modèles SNCF Réseau postulent une augmentation constante du prix de l'avion. Pour l'instant, il a été divisé par trois en 20 ans, et il ne semble pas qu'il remonte. Quatrième question qui pose problème, l'importance du trafic induit. Avec une formule compliquée, les résultats semblent à peu près conformes à ceux de l'expérience

5.5.4. Guillaume LAMY

Guillaume LAMY, CGEDD, un des experts de la mission du CGI, précise concernant la méthode d'évaluation socio-économique.

Nous avons bien évidemment pris en compte le coût d'opportunité des fonds publics dans un projet d'une telle ampleur. Avec un investissement de plusieurs milliards, cela nous était paru indispensable. Par ailleurs, à titre indicatif, la mission a également demandé de tester une évaluation utilisant les paramètres actualisés de la commission présidée par M. Quinet. Les résultats de ce test font d'ailleurs apparaître une détérioration du bilan pour la collectivité de l'ordre de 40 %.

.....

Si nous analysons les contributions au surplus, nous voyons que ce sont les passagers ferroviaires qui sont les principaux « bénéficiaires », essentiellement en raison de la valorisation du gain de temps, ce qui montre l'importance de cette valeur tutélaire.

.....

En revanche, concernant certains développements, certaines tendances émergentes comme le covoiturage ou les transports par autocar, il est apparu assez difficile, en l'état actuel, et compte tenu des éléments dont nous disposons, de pouvoir, avec suffisamment de précision, chiffrer leur impact sur le bilan.

5.5.5. Des questions de la salle

De la salle

Apparemment, l'expertise portait sur la rentabilité socio-économique. A-t-on regardé la rentabilité financière du gestionnaire et du transporteur avec le problème du péage ?

5.5.5.1 Claude Gressier

Premièrement interrogation, il n'a pas été question de la situation de référence. Or je suppose que celle-ci intègre Tours-Bordeaux, qui est en soi une infrastructure pour laquelle le trafic et le tarif ne sont pas complètement arrêtés et posent encore éventuellement problème. Cela a-t-il

été pris en compte, car je pense que cela a une incidence assez forte sur les trafics sud de l'ensemble GPSO ?

Deuxième question, une étude financière a-t-elle été menée en intégrant le péage que SNCF Réseau allait demander aux opérateurs ?

5.5.5.2 Conclusion

D'une manière intéressante, le Corps des Ponts, présent aussi bien chez SNCF Réseau que dans les Ministères (M. Massoni par exemple) a eu conscience que des statisticiens et des économistes élaboraient des améliorations contraignantes des méthodologies de réalisation des évaluations socioéconomiques.

Ils ont vraisemblablement analysé les implications que ces méthodologies pouvaient avoir sur le GPSO. Ils ont donc, d'une part, déterminé la manière de découper ce projet afin qu'il soit accepté le plus rapidement possible et, d'autre part, agi afin que les dernières versions des méthodologies d'évaluation socioéconomique ne soient pas trop vite applicables.

5.6 La dette et la trajectoire financière du système ferroviaire

Avant de continuer pour déterminer quel sera le sort de ce projet de LGV, il est nécessaire de rappeler les contraintes financières qui régissent légalement l'implication de SNCF Réseau.

L'Arafer, Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières, a réalisé en octobre 2016 une étude thématique ⁶⁵ dont il est intéressant de reprendre certains passages qui donnent un aperçu de l'ampleur de la dette du système ferroviaire et de la relative liberté d'action de SNCF Réseau.

Une étude d'impact était annexée au projet de loi portant réforme ferroviaire et mentionne que sa trajectoire financière fait apparaître «une forte augmentation de l'endettement du système à 68 Md€ en 2025» (contre 41,5Md€ en 2012), «avec un rythme annuel de progression de la dette de 2,3 Md€ sur la gestion du réseau, en dehors même de tout nouveau grand projet si ce n'est les quatre LGV en cours de construction»⁶⁶

L'un des objectifs majeurs de la loi portant réforme ferroviaire était d'assurer la maîtrise de la dette du système ferroviaire à un horizon de dix ans.

L'objectif connexe était de permettre au gestionnaire d'infrastructure de dégager les marges de manœuvre nécessaires à la modernisation d'un réseau ferroviaire vieillissant. Ce que confirment les différents rapports référencés au § 2.

⁶⁵ <http://www.arafefr/wp-content/uploads/2016/10/Etude-thematique-mise-en-oeuvre-reforme-ferroviaire-octobre-2016.pdf>

⁶⁶ Étude d'impact du projet de loi portant réforme ferroviaire, présentée le 15 octobre 2013, page 28

Il était ainsi attendu de la loi portant réforme ferroviaire que les choix publics soient rationalisés, eu égard à la difficulté à arbitrer entre des programmes d'investissement et des projets de renouvellement du réseau ferroviaire. Sans que la question de la reprise de la dette de SNCF Réseau, notamment historique, soit directement traitée par la réforme ferroviaire⁶⁷, la loi a toutefois introduit plusieurs règles prudentielles strictes afin de s'assurer que l'objectif de stabilisation à un horizon de dix ans de la dette du gestionnaire d'infrastructure soit respecté.

Tel est le cas du contrat entre l'État et SNCF Réseau, d'une part, et du décret relatif à la définition de la «règle d'or» encadrant les dispositions financières relatives aux investissements envisagés par le gestionnaire d'infrastructure, d'autre part.

5.6.1. Évolution de la dette du système ferroviaire⁶⁸

En Md€	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011
SNCF Réseau/ SNCF Réseau	42.178	39.589	36.526	33.627	30.292
SNCF / SNCF Mobilités	7.772	7.405	7.383	7.347	8.329
TOTAL	49.950	46.994	43.909	40.974	38.621
Variations N/N-1	2.956	3.085	2.935	2.353	

Source : Rapports financiers de SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour 2015

5.6.2. Le contrat entre l'État et SNCF Réseau

Rappelons quelques éléments de l'étude thématique de l'Arafer

L'article L. 2111-10 du code des transports, dans sa version issue de la loi portant réforme ferroviaire, a prévu la signature d'un contrat entre l'État et SNCF Réseau qui détermine les objectifs de performance, les orientations en matière de renouvellement, exploitation et entretien du réseau ferré, les objectifs de productivité correspondants ainsi que la trajectoire financière de SNCF Réseau. Dans le cadre de cette trajectoire, le contrat doit notamment préciser les moyens financiers alloués aux différentes missions du gestionnaire

⁶⁷ L'article 11 de la loi du 4 août 2014 dispose que «Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet aux commissions permanentes du Parlement compétentes en matière ferroviaire et financière un rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire. Ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire

⁶⁸ La baisse conjointe des écarts d'équivalence de SNCF Mobilités (ex SNCF) et de SNCF Réseau (ex RFF) pour respectivement 2 429 M€ et pour 9 733 M€. Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau groupe public ferroviaire, l'EPIC SNCF, des tests de valeur ont été réalisés sur les actifs des deux établissements publics « filles », SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Pour SNCF Mobilités, ces tests ont conduit à constater des dépréciations complémentaires de 2 238 M€ au 31 décembre 2015, ce qui a induit une forte baisse du résultat net pour 2015, passant de 623 M€ au 31 décembre 2014 à - 2 176 M€ au 31 décembre 2015. Pour SNCF Réseau, l'impact en dépréciation au compte de résultat est de - 9 600 M€. Source : Compte général de l'État 2015

d'infrastructure, les principes tarifaires applicables et l'évolution des dépenses de gestion du réseau. Les indicateurs que sont le taux de couverture du coût complet par les ressources de SNCF Réseau et le rapport entre la dette nette et la marge opérationnelle font l'objet d'un suivi particulier.

....

Or, le rapport stratégique d'orientation⁶⁹ préparé par le Gouvernement, qui devait être soumis pour avis au Haut comité du système de transport ferroviaire l'année précédant la conclusion de ce contrat, puis aux commissions du Parlement compétentes en matière de transport, et rendu public, vient tout juste d'être établi. Ce Haut comité, dont la composition a été arrêtée pour la première fois le 10 décembre 2015 puis récemment réactualisée⁷⁰, a été installé le 14 septembre 2016 et a été saisi du document.

Le contrat entre l'État et SNCF Réseau qui doit être pris à la suite de ce rapport stratégique d'orientation n'est donc pas conclu à ce jour. En l'absence de contrat entre l'État et SNCF Réseau, le système ferroviaire français se trouve privé d'un outil de pilotage majeur, dont disposent pourtant l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Comme l'Autorité l'avait déjà relevé, dans son avis du 18 novembre 2015 sur le projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2016⁷¹, l'absence de trajectoire financière s'avère préoccupante, près de deux ans après l'adoption de la loi portant réforme ferroviaire et plus de trois ans après le dépôt à l'Assemblée nationale du projet de loi.

L'absence de visibilité qui en résulte altère la capacité du gestionnaire d'infrastructure à procéder à une planification raisonnée des opérations de rénovation de l'infrastructure et à engager efficacement les programmes d'actions nécessaires à la réalisation des objectifs de productivité sur lesquels il est fortement attendu. Outre SNCF Réseau, ce manque de visibilité affecte également les entreprises ferroviaires et les industriels qui leur sont liés dans leurs perspectives de développement, et compromet par là même la croissance de ce secteur.

En l'absence de contrat, le régulateur ferroviaire n'est pas en mesure de remplir pleinement sa mission d'assurer « *la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure* », à défaut de pouvoir prendre en compte les « *enjeux et contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national* »⁷² résultant du contrat.

⁶⁹ Prévu au nouvel article L. 2100-3 du code des transports.

⁷⁰ Arrêtés du 10 décembre 2015 et du 2 septembre 2016 portant nomination au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

⁷¹ Avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015.

⁷² Avis n° 2015-042 du 18 novembre 2015.

En particulier, en l'absence de contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau, l'Autorité n'a pu vérifier le respect de la trajectoire financière pluriannuelle du gestionnaire d'infrastructure⁷³ dans le projet de budget présenté par SNCF Réseau pour l'année 2016. En conséquence, elle n'a pas été à même de constater un éventuel manquement aux obligations contractuelles de SNCF Réseau ou un éventuel écart de la trajectoire financière, et, dès lors, de formuler une recommandation au conseil d'administration de SNCF Réseau pour en corriger les effets.

.....

Il conviendrait donc que soit conclu dans les meilleurs délais un contrat qui puisse donner à l'ensemble des acteurs du secteur la visibilité de moyen et long termes indispensable à leur action. À cet égard, le Gouvernement s'est engagé le 8 juin 2016 devant l'Assemblée nationale à un aboutissement d'ici la fin de l'année⁷⁴.

Afin de donner au secteur ferroviaire la visibilité nécessaire sur la trajectoire financière de SNCF Réseau conformément à l'un des objectifs majeurs de la réforme, l'État et le gestionnaire d'infrastructure doivent finaliser dans les meilleurs délais le contrat que la loi leur impose de conclure.

5.6.3. La « règle d'or » en matière d'investissements

La réforme ferroviaire prévoyait, outre la conclusion d'un contrat entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure, des outils additionnels pour permettre la maîtrise de la dette de SNCF Réseau. Le contrôle des investissements à réaliser devait, en particulier, être assuré par la mise en place d'une « règle d'or ».

L'article 4 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France⁷⁵ prévoyait déjà une « règle d'or » relative aux investissements de SNCF Réseau selon laquelle « (...) SNCF Réseau ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau sur la période d'amortissement de cet investissement (...) ».

Les travaux parlementaires menés à l'occasion de la loi portant réforme ferroviaire ont toutefois relevé que « cette règle n'a pas toujours été respectée par l'État, qui a imposé à SNCF Réseau, sur certains projets, une participation bien supérieure à ce qu'elle aurait dû être. La Cour des comptes l'a illustré, dans son rapport de 2008, par l'exemple de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, où la contribution de SNCF Réseau a été arbitrairement multipliée par plus de deux pour boucler le plan de financement, passant de 302 millions d'euros à 642 millions

⁷³ Article L. 2133-5-1 du code des transports.

⁷⁴ Confirmation par le courrier du secrétaire d'État aux transports adressé à l'Unsa en date du 1er juin 2016.

⁷⁵ Décret n° 97-444.

d'euros »⁷⁶. Aussi les travaux parlementaires ont-ils conclu que cette clause s'était finalement « *avérée impuissante à contenir les incohérences et les politiques qui ont été imposées par l'État à SNCF Réseau en matière de programmation des investissements* »⁷⁷.

Si le principe d'une règle d'or a été conservé par la loi portant réforme ferroviaire, ses modalités ont été sensiblement renforcées. L'article L. 2111-10-1 du code des transports⁷⁸ prévoit en effet expressément que les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette. Ainsi, les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités devant être prévues par le contrat conclu entre l'État et SNCF Réseau.

Les investissements de développement du réseau ferré national sont quant à eux évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. En-deçà du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement doivent faire l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Ce renforcement de l'encadrement des règles d'investissement de SNCF Réseau a pour objectif de préserver le gestionnaire d'infrastructure de la charge des investissements de développement du réseau qui, aujourd'hui, apparaissent seconds par rapport à la priorité de remise à niveau du réseau existant, ainsi qu'il ressort du rapport d'orientation stratégique remis par le Gouvernement.

Le dernier alinéa de l'article L. 2111-10-1 du code des transports a prévu que les modalités d'application de cet article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, soient définies par décret.

Or, à ce jour, ce décret⁷⁹ n'a toujours pas été adopté, ce qui rend *de facto* difficilement applicable la règle qu'il est censé préciser.

Afin de garantir la pleine effectivité du dispositif de contrôle du respect de la trajectoire financière du système ferroviaire prévu par la loi, le décret explicitant la « règle d'or » en matière d'investissements ferroviaires doit être publié au plus vite.

⁷⁶ Rapport fait au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi portant réforme ferroviaire par M. Michel Teston, député, le 2 juillet 2015, page 26

⁷⁷ Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi portant réforme ferroviaire par M. Gilles Savary, député, le 28 mai 2014, page 8

⁷⁸ Article créé par la loi portant réforme ferroviaire et modifié par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

⁷⁹ Décret dont l'intervention a été ajoutée par la loi du 6 août 2015

.....

Dans les faits, pour les éventuels projets de développement dont l'Autorité aurait à connaître dans les prochaines années, il est peu probable qu'une contre-expertise de la participation financière de SNCF Réseau s'impose. Comme elle l'a indiqué dans son avis du 18 novembre 2015⁸⁰ et sous réserve des détails du mode de calcul des éléments du ratio devant être précisés dans le décret, le ratio plafond entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau fixé à 18 par la loi apparaît d'ores et déjà significativement dépassé en 2015 comme en 2016

C'est la raison pour laquelle l'Autorité a insisté, dans cet avis, sur la nécessité d'une rationalisation des choix publics ferroviaires, en particulier s'agissant des décisions de financement de nouvelles lignes à grande vitesse ou de la mise en œuvre des contrats de plan entre l'État et les régions. Or, si dans son projet de budget pour 2016, SNCF Réseau a affiché une nette priorité en faveur de la maintenance et de la rénovation du réseau, en cohérence avec le constat qui est fait unanimement d'un état de vétusté préoccupant, l'Autorité a relevé que les investissements de développement pèsent de manière encore trop marquée sur l'ensemble du programme budgété par SNCF Réseau en 2016⁸¹.

Au vu de l'ampleur des déséquilibres financiers de SNCF Réseau, l'Autorité a déjà appelé à des arbitrages clairs dans les priorités d'investissement du gestionnaire d'infrastructure. Elle a recommandé, dans la perspective du futur contrat avec l'État, d'affecter l'intégralité des moyens au financement de la rénovation du réseau⁸², tout en estimant que la seule mobilisation des financements de SNCF Réseau risquait de ne pas être suffisante pour accompagner la montée en charge souhaitée du programme de rénovation. Ainsi, sans se prononcer sur le niveau pertinent du volume d'investissement annuel, et sans préjudice des actions de maîtrise des coûts à mettre en place, l'Autorité estime souhaitable que les pouvoirs publics accompagnent les efforts de SNCF Réseau

5.7 La boule de cristal de l'avenir des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

5.7.1. Rappel des impasses de l'étude d'impact.

Le projet des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est bâti sur un ensemble important d'impasses qui vont de prévisions économiques volontairement et séculièrement optimisées par SNCF Réseau aux refus de prendre en compte les avis d'experts et les recommandations méthodologiques

⁸⁰ Avis du 18 novembre 2015 sur le projet de budget pour l'année 2016 de SNCF Réseau

⁸¹ Avis du 18 novembre 2015 sur le projet de budget pour l'année 2016 de SNCF Réseau

⁸² Avis du 18 novembre 2015 sur le projet de budget pour l'année 2016 de SNCF Réseau

Les prévisions de trafic de ces LGV sont, de plus, dépendantes de prévisions de trafic de la LGV Tours-Bordeaux dont on apercevra rapidement l'implication des erreurs de base qu'elles portent.

L'enquête publique des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax a été volontairement avancée afin de ne pas prendre en compte l'instruction gouvernementale de juin 2014.

Il est clair que si le dossier d'impact avait pris en compte l'ensemble des méthodologies et recommandations de la note technique référencée dans cette instruction, le réel impact budgétaire de ce projet sur le budget national n'aurait pas permis la continuation de son processus de développement.

D'ailleurs le développement de la LGV Bordeaux-Dax, sans son prolongement vers l'Espagne, ne constitue pas un projet fonctionnellement justifié, tant au plan national qu'au plan européen, ce dernier étant celui dont SNCF Réseau se targue d'appartenir.

Les apports positifs issus du trafic passager est fondamental (13,2 Md€) pour la VAN, dont 7,3 représentent une valorisation des gains de temps des passagers en situation de référence. Les essais de recoupement entre ce chiffre et le trafic passager en référence donnent des gains de temps de l'ordre de 5 à 7 minutes, c'est-à-dire largement inférieurs à ceux annoncés par SNCF Réseau⁸³.

Parmi les apports positifs notons que les réductions des émissions de GES n'apportent que 660 M€ à la VAN de ces LGV et que, contrairement aux annonces commerciales de SNCF Réseau, l'équilibre du bilan carbone n'est plus de 7 ans comme initialement affiché⁸⁴ mais de dix ans

5.7.2. Le financement des LGV

Dans le dossier soumis à enquête publique il est indiqué que la définition du mode de financement et son articulation seraient réglées après l'adoption de la DUP.

Évidemment les annonces ont abondé pour proposer d'innovantes solutions.

Citons l'allongement de la dette des emprunts sur une durée plus longue que la durée de vie de l'infrastructure ou l'augmentation de la participation de l'Europe proposés par Monsieur Rousset, l'appel à des fonds souverains parmi lesquels des fonds chinois seraient sollicités et la valorisation du foncier autour des gares font partie des innovations envisagées.

Allonger la dette ne la supprime pas mais la reporte sur un nombre de générations plus important. Envisager une telle solution n'est pas digne d'un réel responsable politique.

⁸³ Voir « Anomalies constatées dans le document soumis à enquête publique et concernant les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ». CADE M. Lavictoire octobre 2016

⁸⁴ http://www.gpsr.fr/Fiche_thematique_bilancarbone_mars11.pdf

Quant à l'Europe, faut-il rappeler que, normalement, elle ne crée que les richesses des pays membres. Une participation plus importante de l'Europe revient à impliquer davantage la France et les autres pays membres donc à leur être plus redevable.

Il est peut être bon de rappeler que les fonds souverains ont, comme particularité, d'imposer une certaine rentabilité de leur implication. Où la trouverait-on dans des projets conçus pour ne pas être rentables.

La valorisation du foncier implique une certaine organisation de la ville avec la gare comme pôle d'attraction comme cela a été partiellement fait à Bordeaux.

6. L'ombre de TP Ferro

La première faillite d'une concession ferroviaire, le 21 décembre dernier, constitue un couac au tableau des associations entre SNCF Réseau, géant du BTP et les responsables politiques⁸⁵.

TP Ferro avait été constitué avec des prévisions de trafic importantes, l'espoir de la création d'une LGV entre Barcelone et Madrid, l'espoir d'un report modal de l'avion sur cet axe et entre Madrid et une partie du sud de la France.

⁸⁵ <http://www.mobilicites.com/011-5734-SNCF-Reseau-et-l-Adif-ont-re.html>

7. Comment ne pas prévoir un accroissement de la dette de l'État comme résultat du développement de ces LGV ?

7.1 Des projets conçus en faisant des impasses importantes

Il est difficile de constater dans le cadre de projets d'infrastructures ferroviaires tels que ceux décrits ci-avant, la conjonction de prévisions de croissance économique, de trafics aussi optimistes et d'impasses sur les évaluations socioéconomiques.

L'ensemble des analyses et expertises dans le domaine des évaluations socioéconomiques de ces infrastructures en ont été suffisamment conscientes des anomalies constatées dans de précédents projets et en particulier dans celui de la LGV Tours-Bordeaux pour avoir développé tout un ensemble méthodologique important dont l'objectif est de réduire la part de risque inhérente à tout projet.

Parmi ces anomalies celle qui consiste à laisser les opérateurs potentiels de ces infrastructures et surtout l'opérateur institutionnel, seuls aptes à prendre l'engagement de respecter les prévisions de trafic, systématiquement en dehors des évaluations socioéconomiques, est incompréhensible.

Or, quand bien même ces évaluations socio-économiques seraient intègres, l'impact de ces nouvelles infrastructures concerne également leur exploitation et leur maintenance, ce qui, dans l'organisation de l'EPIC SNCF, n'intéresse pas que SNCF Réseau.

On peut donc dire que, intrinsèquement, les études d'impact des LGV Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, sont incomplètes.

Elles omettent un pan important de l'activité économique de ces infrastructures de transport, ne serait-ce que celui des opérateurs.

Si, dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux un essai sur l'impact en matière d'emplois de son développement a été tenté, la réalité a obligé de mettre cet argument au rayon des oublis.

7.2 Un double impératif pour SNCF Réseau

Le développement de nouvelles LGV n'est guère compatible avec l'endettement de SNCF Réseau.

Ce dernier est passé de 30 Md€ en 2011 à 45 Md€ à fin 2015.

Comme, d'autre part, un effort important est requis statutairement à SNCF Réseau sur la maintenance et la mise à niveau des infrastructures existantes, tout effort que fera SNCF Réseau dans le développement de nouvelles lignes lui réduira sa capacité d'investissement

dans de nouvelles infrastructures (sa règle d'or), même si, jusqu'à présent l'État lui a permis de déroger à sa règle d'or.

C'est certainement la raison qui l'a poussé à construire un PPP dans le cas de Tours-Bordeaux.

Mais bien que théoriquement satisfaisant, une modification, en 2010, des règles de comptabilisation des engagements associés aux PPP⁸⁶ rend dorénavant ce type de contrat moins intéressant.

7.3 Le Protocole État-Régions⁸⁷ de 2008

Dans le cadre du financement de la LGV Tours-Bordeaux, un protocole a été signé entre l'État et les Collectivités territoriales de l'ancienne Aquitaine, de l'ancienne Midi-Pyrénées, de l'ancienne Poitou-Charentes, de l'ancien Limousin et de l'ancien Centre.

Ce protocole impliquait les signataires sur la poursuite des études et réalisations du GPSO entier.

Ce protocole engageait l'État et SNCF Réseau concernant la desserte des certaines localités des Collectivités territoriales signataires.

Il est clair en analysant ce protocole que les dessertes et développements prévus dans ce protocole ne seront pas respectés.

L'État viendra obligatoirement, en dernier recours, au secours des Collectivités territoriales et celles-ci auront facilement le loisir d'arguer des réductions de dotation qu'elles ont subies l'an dernier.

7.4 Des projets qui veulent ignorer la « vitesse généralisée sociale »

Ces projets ont été conçus avec comme principal facteur de développement la vitesse, sans avoir, en aucun cas, envisagé que cette notion puisse être, aujourd'hui, remise en question voire dépassée.

Au chapitre 5 de son livre « Hyper-Mobilité et Politiques Publiques, Yves Crozet⁸⁸, se basant sur les travaux de J.P Dupuy et I. Illitch, introduit la notion de « vitesse généralisée sociale » qui peut permettre de comprendre l'importance toute relative du gain de temps, valorisé à un haut niveau dans les apports positifs de la VAN du projet des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (cf. §5.3.1 et § 5.3.2).

⁸⁶ <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00667483/document>

⁸⁷ <http://www.sepanso.org/gironde/IMG/pdf/-51.pdf>

⁸⁸ Hyper-Mobilités et Politiques publiques, Yves Crozet, éditions Economica.

En effet, si on prend en compte dans la valorisation du déplacement non seulement son coût mais également la valorisation du temps passé pendant le déplacement on obtient une nouvelle conception du déplacement qui peut être valorisée en coût.

Mais ce coût a une signification différente suivant la personne se déplaçant et plus précisément suivant son « pouvoir d'achat ».

D'une manière intéressante, Y. Crozet rapporte ce coût au « temps généralisé » qui totalise le temps de travail qui est nécessaire à la personne pour payer le coût monétaire de son déplacement.

Pour un déplacement d'une certaine distance à une certaine vitesse, ce « temps généralisé » permet d'introduire la notion de « vitesse généralisée » (vitesse = distance divisée par le « temps généralisé ») pour une personne donnée, en fonction de son « pouvoir d'achat ».

Alors, fort justement, Y. Crozet explique que c'est en ce sens qu'il est nécessaire de désidéologiser la « vitesse généralisée ». La composante clé de cette notion n'est pas d'abord la vitesse physique mais le rapport entre le coût kilométrique d'un déplacement (prix de revient du billet par kilomètre parcouru) et le pouvoir d'achat horaire du passager.

On comprend alors que toute diminution de ce rapport, donc toute hausse du salaire entraîne une croissance de la « vitesse généralisée » et donc une demande potentielle de mobilité.

L'accroissement du pouvoir d'achat est bien un puissant facteur de recherche de vitesse.

La croissance de la vitesse généralisée du transport aérien subsonique explique, en partie, son succès, lequel résulte uniquement de la hausse du revenu de ses passagers.

7.4.1. Première question

Dans le cas des LGV du GPSO, le trafic passager qui est envisagé est-il restreint aux passagers d'un certain revenu ou aux passagers en déplacement d'affaires, dont les employeurs peuvent annoncer un coût horaire de leurs employés permettant une « vitesse généralisée » intéressante ?

S'agit-il des 45,7 ou 55 millions de passagers par an sur lesquels se base l'évaluation socioéconomique du GPSO ?

Sommes-nous réellement dans une période d'accroissement de pouvoir d'achat, comme veut l'imposer SNCF Réseau avec des prévisions d'accroissement de PIB erronées ?

Ces questions sont du type d'une série de questions que la notion de « vitesse généralisée » d'Y. Crozet devrait nous permettre de nous poser.

7.4.2. Réel coût kilométrique

Dans la définition de la « vitesse généralisée », précédemment introduite, le coût kilométrique qui a été utilisé est celui du prix de revient du billet par la distance parcourue.

Or ce coût kilométrique est celui qui est uniquement issu du prix du billet, prix pratiqué par SNCF Mobilités pour équilibrer son compte d'exploitation et qui ne représente qu'une infime partie du prix réel du kilomètre parcouru.

Le paragraphe 5.6 précédent nous donne l'ampleur de la dette du système ferroviaire.

La construction des nouvelles LGV traitées dans ce document, et dont la boule de cristal ne nous donne que peu d'optimisme, risque d'accroître cette dette.

Alors, Y. Crozet nous propose de remplacer le coût kilométrique précédent par un « coût kilométrique social » qui pourrait tenir compte de la réalité du coût kilométrique, comprenant les coûts d'investissements de tous les acteurs et de tous les impacts environnementaux.

Ainsi la « vitesse généralisée » précédemment introduite serait remplacée par la notion de « vitesse généralisée sociale », telle qu'introduite par Y. Crozet.

Si, en pratiquant un plagia nous prenions, par exemple, le coût kilométrique qui permettrait de ramener la dette du système ferroviaire à son équilibre, la nouvelle notion de « vitesse généralisée » prise en compte, ne permettrait même pas aux millionnaires de prendre les TGV.

7.4.3. Seconde question

Ne devrait-on pas reposer la première question de la manière suivante ?

La « vitesse généralisée sociale » telle qu'Y. Crozet la définit n'est-elle pas celle qui conduit les projets comme le GPSO dans le mur ?

8. Essai de conclusion

Il y a un paradoxe entre la durée de vie d'une infrastructure ferroviaire qui est de l'ordre de 5 à 7 dizaines d'années et la légèreté avec laquelle les projets des LGV analysés dans ce document sont promus avec des études socioéconomiques bâclées..

Cette légèreté est certainement due à la volonté de les lancer rapidement, en omettant — la boule de cristal n'étant pas suffisamment claire pour y voir une volonté — des analyses plus exhaustives et en faisant fi des critiques de plus en plus nombreuses.

La construction de la LGV Tours-Bordeaux a été une magnifique aubaine pour le groupe du BTP qui en a eu la maîtrise d'œuvre. On ne peut en dire autant des riverains qui ont vu leurs propriétés modifiées, parfois ravagées. L'avenir nous dira si l'impact sur la biodiversité est aussi minime que l'a affirmé l'étude d'impact.

Son exploitation ferroviaire nous dira si les prévisions de trafic étaient correctement faites. En tout cas leurs bases étaient fausses.

Les études du GPSO et de sa phase 1, c'est-à-dire les LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et les aménagements au sud de Bordeaux et au nord des Toulouse, procèdent de la même manière, avec les mêmes hypothèses erronées, mais, de plus, en intégrant comme acquises les prévisions de trafic de la LGV Tours-Bordeaux.

Dans ces études, l'accélération prise pour présenter le dossier soumis à enquête publique — était-ce volontaire ? — a permis de d'absoudre de l'application de l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, instruction qui oblige les études socioéconomiques à intégrer l'impact économique des projets de transport sur les opérateurs de transport.

Ainsi l'évaluation socioéconomique du GPSO et de sa phase 1 présentée dans le dossier soumis à enquête publique est incomplète au plan de la réalité de l'impact sur la dette ferroviaire, et par voie de conséquence sur la dette de l'État. Est-ce la raison pour laquelle le plan d'investissement de ces LGV n'a pas été abordé dans ce dossier ?

Les flonflons du 2 juillet prochain risquent d'être une composition musicale pour un Te Deum de la dette ferroviaire.

Évidemment d'autres Grands Projets Inutiles et Imposés(GPII) peuvent s'associer à ces analyses, mais attention la LGV Lyon-Turin ou le nouvel aéroport de Nantes changent l'échelle des investissements mis en jeu.

M. Lavictoire

10 mai 2017