

35 millions d'euros le kilomètre pour une ligne TGV, est-ce bien raisonnable ?

Débat

Dans un courrier aux élus locaux, le gouvernement a annoncé qu'il s'engageait à hauteur de 4,1 milliards d'euros dans le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Cette ligne, qui mettrait Toulouse à 3 h 10 de Paris, serait, rapportée au kilomètre, la plus coûteuse de toutes les lignes à grande vitesse françaises déjà construites.

Recueilli par Michel Waintrop,

30/04/2021 à 06:53

30/04/2021 à 06:55

► « Le projet est encore loin d'être sur les rails »

Yves Crozet, économiste des transports et professeur émérite à Sciences-Po Lyon.

Quand Emmanuel Macron a inauguré la ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et Rennes, à l'été 2017, en même temps qu'ouvrait la ligne Tours-Bordeaux, le message de son discours était clair : l'heure ne serait plus à ce type de grands projets ferroviaires, trop onéreux et asséchant les ressources nécessaires aux trains du quotidien.

Il est vrai qu'avec un coût de plus de 7 milliards d'euros, cette ligne à grande vitesse bat, en France, des records, avec quelque 35 millions d'euros au kilomètre. Ce prix s'explique notamment par les travaux à réaliser à la sortie de Bordeaux, cette partie représentant à elle seule entre 1 à 2 milliards. Cette LGV passe par des zones très urbanisées, avec la nécessité d'exproprier et de construire des parties souterraines. Il y a aussi la Garonne à traverser deux fois, sans oublier des réserves naturelles à préserver... Les dernières lignes à grande vitesse, comme Tours-Bordeaux ou Bretagne-Pays-de-Loire, ont coûté, elles, autour de 25 millions d'euros au kilomètre.

Les élections régionales et départementales qui s'approchent sont pour beaucoup dans ce revirement de l'exécutif. Le gouvernement veut montrer qu'il n'abandonne pas les régions en rouvrant ce dossier. En même temps, ces dernières se retrouvent sous pression. Si l'État met 4 milliards d'euros sur la table, les collectivités locales concernées devront trouver le reste. Or nombre d'entre elles ont déjà souscrit des emprunts pour le financement de la LGV Tours Bordeaux.

Il convient cependant de préciser que cette ligne, malgré son coût élevé, apparaît comme la moins mauvaise des LGV qui restait dans les tiroirs. Du point de vue de l'aménagement du territoire, elle est sans doute l'une des deux seules lignes vraiment utiles à réaliser en France car elle constituera un axe majeur vers la métropole toulousaine. L'autre est celle entre Montpellier et Perpignan qui permettrait de se connecter au réseau espagnol.

En mettant Toulouse à un peu plus de trois heures de Paris, contre plus de quatre heures aujourd'hui, la LGV entraînerait par ailleurs un important transfert de passagers de l'avion vers le rail.

La LGV Bordeaux-Toulouse s'annonce comme un dossier financier épineux. SNCF réseau, qui construit et entretient les infrastructures ferroviaires ne pourra financer elle-même ce projet, alors même que le nombre de trains circulant sur la ligne pourraient être limités. La branche transporteur SNCF voudra sans doute utiliser de futures générations de TGV à plus forte capacité de passagers pour faire circuler moins de trains... et donc payer moins de péages. De ce fait, il va être difficile de trouver un partenaire privé prêt à se lancer dans l'aventure, comme Vinci l'a fait pour la construction du tronçon Tours-Bordeaux, en échange justement de la perception des péages. Le projet est donc encore loin d'être sur les rails.

► « **Cela fait sens pour la mobilité durable** »

Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut).

La décision du gouvernement de relancer le dossier de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse en proposant d'en financer près de la moitié fait sens dans la perspective de promouvoir la mobilité durable. La Fnaut l'affirme depuis longtemps : la lutte contre le réchauffement climatique passe par des investissements importants pour promouvoir le train qui reste, notamment pour les liaisons interurbaines, le mode de déplacement le plus respectueux de l'environnement.

Il faut être logique. Si l'on veut réduire la place de la route mais aussi celle de l'avion, comme la loi climat et résilience en affiche l'ambition, il convient d'offrir des alternatives ferroviaires de qualité pour que les voyageurs retrouvent le chemin des gares.

Cela fait des années que nous demandons ainsi la construction d'une nouvelle ligne entre Bordeaux et Toulouse. La liaison actuelle est bien trop chargée car elle est fréquentée à la fois par des TER, des trains Intercités ou encore des rames de marchandise.

De fait, il est quasi impossible de faire circuler davantage de trains de voyageurs, alors que ce tronçon a connu un accroissement notable des usagers depuis la mise en service de la grande vitesse entre Tours et Bordeaux en 2017. Pour cela, il faudrait que les trains soient plus rapides et roulent à au moins 260 km/h. Or l'infrastructure actuelle ne leur permet pas de dépasser 200 km/h en moyenne.

Quelles que soient les options retenues à la fin, il est urgent de lancer les premiers chantiers de cette prochaine ligne du Sud-Ouest, et surtout ceux à la sortie de Bordeaux et à l'entrée de Toulouse. Ces travaux sont indispensables et restent notre priorité car c'est surtout là que la saturation se crée.

Attention cependant. Si nous saluons cette décision, nous serons vigilants. Le budget consacré au Toulouse-Bordeaux ne doit pas handicaper la modernisation indispensable du réseau traditionnel et le développement d'une nouvelle offre. Comme celle des trains longue distance à vitesse classique, les Intercités, qu'ils soient de jour ou de nuit.

Pour cette prochaine LGV, le gouvernement aura peut-être la possibilité de recourir à des crédits européens. En outre, Bercy semble sensible à l'idée que les automobilistes et les

transporteurs routiers ne payent pas assez l'usage de certains grands axes routiers, en tout cas pas à la hauteur du coût qu'ils entraînent en termes de nuisances environnementales, d'accidentologie ou simplement d'entretien.

→ LIRE AUSSI. Comment l'Ouest mise sur l'effet TGV

L'idée d'une écotaxe européenne fait son chemin, voire celle d'une augmentation des péages autoroutiers et même l'instauration de péages sur certaines portions de routes nationales... Dans tous les cas, la concurrence entre la route et le train doit être plus équitable.