

LGV et TGV

Les infrastructures de transport dans un monde clos

La période où la science et sa fille, la technologie, devaient résoudre tous les problèmes semble s'achever. Deux utopies d'application s'affrontaient. Le communisme bureaucratique est mort, l'ultralibéralisme, dernier avatar du libéralisme, semble dans une agonie interminable. Nos schémas de conceptualisation du monde sont encore imprégnés de ces idéologies révolues. Nous découvrons enfin, avec 50 ans de retard, ce qu'exprimait déjà en 1956 l'économiste Américain Kenneth Boulding : *"Toute personne croyant qu'une croissance exponentielle peut durer indéfiniment dans un monde fini est soit un fou, soit un économiste"*.

La mauvaise solution des LGV

La technologie des LGV est présentée comme la solution alternative au transport aérien des personnes, elle dégage de la place sur les anciennes voies ferrées pour permettre le transfert du fret de la route vers le fer. Les mêmes arguments sont toujours mis en avant :

- Désenclavement
- Gagner du temps sur les parcours
- Captation des voyageurs de la voiture et l'avion
- Transfert du fret de la route vers le ferroviaire , réduire le mur de camions
- Saturation de la ligne existante
- Améliorer l'impact des transport sur l'environnement,

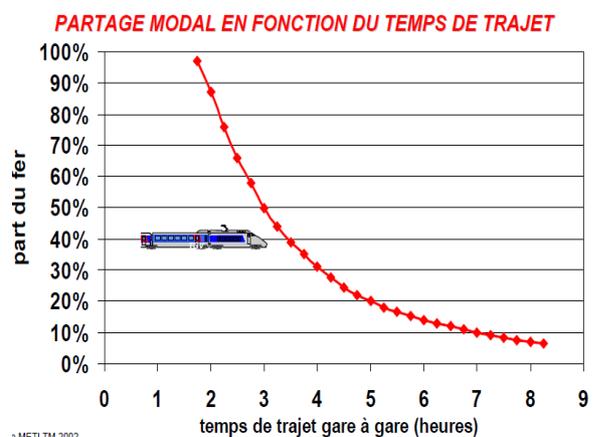
Le Désenclavement, gagner du temps

Aucune étude scientifique ne permet de corréliser le développement d'une aire géographique avec le déploiement d'une LGV. Seules les villes de taille européenne tirent avantage de ce rôle fondamental du TGV. Par conséquent, il participe à la désertification des zones intermédiaires. Les aventures de Toul, de Commercy, des gares TGV haute Picardie (des betteraves), de Montchanin le Creuzot, démontrent cette réalité. Les gares intermédiaires neuves excentrées ou anciennes restent sans train. Le temps gagné, à quel prix, pour qui, pour quoi ? L'impact des TICs, des conférences virtuelles, n'est jamais pris en compte sur le déplacement de "l'élite circulatoire" cliente typique du TGV.

Gagner du temps, captation voiture avion

La concurrence train avion est une vérité. La concurrence joue entre train et avion jusqu'à 3 à 4 h, mais semble moins pertinente par rapport à la voiture. En fait, le facteur discriminant entre avion et train est complexe. C'est un subtil assemblage temps/coût/ temps masqué disponible. Pour la voiture, la souplesse, l'apparente liberté semble dominer. Ainsi la liaison Paris / Lyon se fait maintenant essentiellement par train ou voiture.

L'importance du type de train grande ligne n'est pas si évidente. En France, là où il n'y a pas de TGV, l'arrivée du TEOZ¹ a permis d'accroître le nombre de voyageurs. Comparons deux villes françaises à égale distance avec les deux plus grosses villes de Suède². La suède ne possède pas



¹ Le TEOZ est un corail modernisé, relooké, qui utilise les techniques du TGV la vitesse en moins

² 1,7 millions d'habitans pour le grand Stockholm, 0,8 Göteborg, Paris 6,5 et 1,3 pour Lyon

de TGV. Plus la taille est importante, plus les aéroports sont loin, plus la sortie voiture est difficile. Les gares sont en centre ville. On ne peut pas dire que le TGV possède un effet significatif par rapport au train classique. Son effet sur l'avion devrait être pondéré par les accès à l'aéroport. Il faut $\frac{3}{4}$ d'heure pour rallier Lyon à son aéroport. Les coûts et taxations énergétiques différenciés donnent une distorsion dans les résultats. En France, l'utilisation du " yield management " sur l'avion et le train trouble l'analyse. Nous ignorons le prix moyen du billet.

Type	Paris Lyon	Stockholm/ Göteborg
Train	60	40
Avion	1,00%	25
Route	40	60

Transfert du fret route vers le Fer, réduire le mur de camion

La saturation de la ligne existante oblige à la création d'une nouvelle ligne. Saturation par les voyageurs (Paris Lyon) ou le fret (transférer des camions sur le train). Le fret est un cheval de Troie des LGV. C'est argument est utilisé en dernier recours, quand les voyageurs ne sont pas là. Prenons l'exemple du SEA et du GPSO. Au nord de Bordeaux, RFF prévoit de faire passer la fréquentation de 12 à 20 Millions de Voyageurs. Au sud, RFF ne prévoit que 2M sur Bx Hendaye ¹. C'est la même ligne, et il existe un facteur 10 sur la fréquentation. Au sud, avec un taux de remplissage de 57% au lieu de 80 ailleurs, nous avons besoin de 12 TGV A/R par jour. Il faut donc trouver autre chose : "le mur de camion". En 2003, il passe à la frontière un peu moins de 8 000 camions/jour soit 45 Mt dont 2 Mt du fret ferroviaire. Mettons le fret sur les trains. Mais voilà, pour saturer la ligne, il faudra beaucoup de trains, donc beaucoup de fret. RFF annonce une croissance du fret donc du PIB de 5% ² par an entre 2003 et 2020. Il passera 20% de ce fret sur les trains alors que personne n'a jamais pu dépasser 10 %, nous en somme actuellement à 4% en baisse. En 2020, nous aurions 105 Mt de fret à la frontière, et 14 000 camions à la frontière. l'hypothèse est absurde, et le mur de camion est renforcé.

Améliorer l'impact sur l'environnement

Une ligne LGV, c'est du visible, de l'infranchissable. 7 ha/km en plaine 9 ha et plus dès que c'est vallonné. Les pentes possibles sont faibles 3 %, les ouvrages d'art nombreux. Mais ce n'est pas tout. Une étude Suédoise vient de montrer que les TGV étaient une mauvaise réponse aux GES. En effet un TGV consomme par passager et km 3 à 4 fois plus qu'un train classique. Sa voie est plus fragile, plus consommatrice de maintenance.

Financement

Le Conseil Économique et Social, la Cour des Comptes, les institutions de contrôle en général mettent en doute la rentabilité des TGV, les procédures de mise en place. Rappelons que la SNCF s'est lourdement endettée avec les TGV, que RFF n'arrive pas à entretenir le réseaux ferré y compris LGV. L'état n'ayant plus d'argent, les nouveaux financements de construction se font maintenant en PPP. On remarquera que les taux de répartitions varient avec le tronçon. Par exemple, pour le SEA GPSO, au nord de Bordeaux, le privé fournirait 50% du financement. Au sud, ce sera seulement 15%, soit 85% pour le public. Y a t il, comme nous l'avons vu plus haut, une corrélation entre la probabilité de rentabilité et part de l'investissement privé ? Les collectivités locales risquent d'être saignées à blanc. On parle de 50 années d'endettement, avant coût définitif ³. Car il y a sous évaluation chronique de 25 à 30 % (Cour des Comptes) de ces types de projets. Ce volant financier qui manquera ailleurs. Dans l'aide sociale, l'éducation, la relocalisation de la production, les économies d'énergies. Financerons nous un TGV, ou des collèges, ou l'isolation des logements, ... c'est un choix politique.

¹ Dax et Bayonne sont déjà au-dessus du million . La LGV n'apporterait aucune croissance.

² Le conseil économique et social indique dans son rapport de septembre 2009 une liaison directe entre croissance du PIB et du Fret.

³ La région Aquitaine annonce que sa part de financement représente 28 mois de recettes fiscales. Avant réévaluation, et suppression de la taxe professionnelle, bien entendu.