

Communiqué de presse

Jeudi 23 octobre 2014

Le TGV rattrapé par la Cour des comptes

La Cour des comptes, dans un rapport publié ce jeudi 23 octobre 2014, pointe les dérives de la gestion du réseau des trains à grande vitesse. Ce rapport confirme les inquiétudes de France Nature Environnement. Car si la mobilité durable ne peut se passer du train, il n'est pas judicieux, ni économiquement, ni écologiquement, de construire des Lignes à Grande Vitesse (LGV) pour un faible trafic. Une rénovation du réseau existant suffirait amplement et serait plus utile au quotidien pour les français.

Réseau Féré de France gonfle artificiellement les chiffres du trafic

Les sages constatent que RFF a "exagéré significativement" le niveau de trafic escompté de la ligne Limoges-Poitiers, ce qui induit d'importantes subventions pour financer la LGV : jusqu'à 80% pour faire fonctionner la ligne alors que la liaison est peu rentable. Dans le meilleur des cas, sa rentabilité est estimée à 3,3%. La Cour des comptes déplore donc un projet non prioritaire, non financé, mais poursuivi avec vigueur. Et cet entêtement des élus se retrouve dans de nombreux projets de LGV quelle que soit la région concernée.

Des élus obsédés par la LGV

Car sur les lignes à grande vitesse, le TGV peut filer jusqu'à jusqu'à 320 km/h alors que sur le réseau classique, il peut rouler jusqu'à 220 km/h. Un atout pour les LGV qui ne sont pertinentes économiquement que pour une poignée de destinations. « *Pourtant, à l'arrivée des premières LGV, les élus se sont montrés obsédés par ces nouveaux rails et ont complètement délaissé l'entretien et à la modernisation du réseau classique. Mais les rapports¹ Rivier de l'Ecole Polytechnique de Lausanne en 2005 et 2012 rappellent bien que cette rénovation est la vraie priorité !* » souligne Michel Dubromel, responsable transports et mobilités durables de FNE.

Un caprice des collectivités territoriales

Face à cette mode des LGV, une question taraude France Nature Environnement : l'Etat aurait-il une fâcheuse tendance à céder à la pression des Collectivités Territoriales ? Les sages constatent que les annonces politiques, à haut niveau,

¹

Commandés par RFF + SNCF

confortent solidement les projets avant même que soient menées à bien les phases préliminaires.

Raymond Lang, spécialiste transport ferroviaire à FNE estime que *« c'est la modernisation des lignes actuelles qui doit être privilégiée. Ce n'est pas le matériel roulant TGV qui est à remettre en cause mais le développement du réseau de LGV sans examen de la pertinence réelle du maillage ferroviaire »*

L'Europe, par le biais de son plan ambitieux de réseau européen de transports, a sa part de responsabilité dans le développement de la grande vitesse car il promeut des projets dont la rentabilité socio-économique n'est pas toujours avérée.

Denez L'Hostis, président de FNE *« La création d'une nouvelle ligne a un coût économique et environnemental. D'un point de vue écologique mais aussi économique, de nombreux projets ne sont pas pertinents quand une modernisation du réseau existant suffirait amplement. Les projets de création de lignes doivent être conditionnés par des prévisions de trafic réalistes en cohérence avec la politique des transports. Il faut donner la priorité aux transports du quotidien pour offrir une alternative à « l'auto solo », la carte du réseau ferroviaire 2014 comparée à celle du siècle précédent est à ce titre édifiante. »*