

17 juin 2015 - par M. Lavictoire

Que se passe-t-il actuellement concernant la LGV Tours-Bordeaux pour que le quotidien Sud-Ouest fasse allusion à une « petite guerre des chiffres » concernant ce projet qui doit être opérationnel en juillet 2017 ?

Un différent existe entre la SNCF et les collectivités locales concernant la fréquence de passage des TGV sur cette LGV et surtout la desserte des différentes villes et régions traversées.

La difficulté du financement de cette LGV

En 2009-2010, afin de boucler le financement de cette LGV l'État a demandé le concours de 58 collectivités locales parmi lesquelles 5 Conseils régionaux, 19 départements et 34 communautés de communes ou d'agglomération..

Bien évidemment toutes les collectivités « *ont subordonné leur participation à l'obtention d'avantages multiples* » comme l'a mentionné la Cour des Comptes¹ ce qui a été formalisé dans une « *convention de desserte* » et un engagement à « *maintenir un haut niveau de qualité pour la desserte ferroviaire des gares* » de Châtelleraut, du Futuroscope, de Poitiers, d'Angoulême et de Libourne.

1 Rapport de la Cour des Comptes page 81

https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

2 Rapport de la Cour des Comptes page 84

A un peu plus de 24 mois de l'ouverture de la ligne ,la SNCF, qui n'a pas participé à l'élaboration du projet, établit un projet d'utilisation de cette nouvelle infrastructure et se rend compte qu'une difficile équation à plusieurs acteurs est à résoudre afin de minimiser sa perte d'exploitation.

En particulier « *Les arrêts fréquents font en effet disparaître l'avantage lié à la grande vitesse et affectent la rotation des rames qui constitue un élément important de rentabilité* »².

Pendant la réalisation du projet certaines collectivités locales n'ont pas « payé » l'éco qu'elles étaient supposées payer arguant que les termes de la « *convention de desserte* » ne seraient pas satisfaits.

Nomination d'un médiateur

Afin d'aplanir les difficultés et trouver des solutions à l'équation multi critères, l'ancien ministre du Travail, J. Auroux, a été désigné en début d'année comme médiateur entre les différentes parties concernées.

Après avoir analysé le dossier, effectué six mois de négociations avec cinq réunions régionales et de nombreuses rencontres avec les différentes parties, Monsieur Auroux semble avoir résolu l'équation. Avant de remettre son rapport au gouvernement fin juin, Il a entamé, début juin, un tour des Régions et collectivités concernées afin de présenter les grandes lignes de sa solution.

Il « *y aura des insatisfactions* », avait-t-il prévenu lors d'une rencontre avec la presse. Selon lui, il sera notamment difficile de contenter à la fois ceux qui souhaitent des trajets directs, et ceux qui demandent des arrêts dans de plus petites gares.

Une de ces lignes concerne la desserte envisagée entre Bordeaux et Paris composée de 13,5

allers-retours directs par jour. Cette proposition ne convient ni aux élus, ni au concessionnaire LISEA.

Le médiateur propose donc aux parties prenantes « *une clause de revoyure 18 mois après la mise en service* » de la ligne, « *compte tenu de l'évolution de trafic qu'on ne connaît pas* »³.

3 Il est intéressant de noter que le médiateur assure que l'évolution du trafic est une inconnue. Ceci est d'autant plus intéressant que lors des études de définition de la LGV Tours-Bordeaux - tout comme lors des études faites par le GPSO pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax - RFF a toujours présenté des prévisions de trafic importants basés sur des modèles économétriques faux alors que l'Observatoire des trafics transpyrénéens enregistre depuis plus de quatre ans des baisses de trafic, passagers et fret, sur la face Atlantique.

4 <http://www.20minutes.fr/bordeaux/1629327-20150611-lgv-tours-bordeaux-guerre-rail-commence>

La guerre des chiffres

Le champ de bataille est le taux d'utilisation de cette nouvelle ligne.

Le médiateur, ayant entendu les jérémiades des uns et des autres, parmi lesquels cette fois-ci SNCF était présente, propose « *13,5 TGV directs par jour entre Bordeaux et Paris... D'autres liaisons feront un ou deux arrêts (durée estimée 2h38), et une troisième catégorie desservira la plupart des gares (durée estimée 3h10)...* »⁴ ce qui au total donne la possibilité de 22,5 liaisons quotidiennes

Les élus de Bordeaux-Métropole, eux jugent ce plan de desserte inacceptable. Ils réclamaient un TGV toutes les heures, et même toutes les demi-heures aux heures de pointe.

« Nous sommes très déçus »⁵, a lâché Laurent Cavois, Président de LISEA en comparant la proposition du médiateur avec la desserte de Lyon qui bénéficie de 22 allers-retours par jour, dont 15 directs.

5 <http://www.francebleu.fr/infos/tgv/lgv-tours-bordeaux-le-mediateur-presente-ses-propositions-de-dessertes-2425373>

6 http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiqués-de-presse/desserte-tgv-reaction-d-alain-rousset-le-compte-n-y-est-pas#.VX21e_KA_RY

Dans un communiqué de presse⁶ en date du 11 juin 2015, Monsieur Rousset, Président du Conseil Régional d'Aquitaine, affirme que « le compte n'y est pas », réclame les détails de la résolution de l'équation multi critères effectuée par le médiateur et exige de pouvoir expertiser les études et plans d'affaire prévisionnels de SNCF démontrant .

Une face cachée de l'affaire

L'attitude de Monsieur Rousset me semble frappée au coin du bon sens et toutes les données doivent pouvoir être analysées et expertisées.

Un souci particulier devrait ainsi être apporté au contrat PPP, toutes annexes comprises, qui a prévalu au choix du consortium LISEA comme concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux.

Ainsi nous pourrions découvrir quelles sont les conditions qui permettent d'établir le prix du péage exigé par LISEA pour les opérateurs ferroviaires empruntant la nouvelle LGV.

Nous constaterons également les règles de bonne gestion qui ont permis à LISEA de n'investir que 29% des 7,816 Md€ (valeur 2010) pour lui permettre de reverser à l'État, au titre du paragraphe 26.2 du contrat de concession, dit de « bonne fortune », la part prévue de son chiffre d'affaire et amortir ainsi les investissements consentis par l'État et lui-même.

Nous pourrions constater quelles sont les dispositions prévues au cas, hautement improbable au vue des prévisions de trafic élaborées par RFF, où la réalité du trafic constaté ne permettrait pas à LISEA d'amortir sa concession puisque le trafic semble être une inconnue dans l'équation résolue par le médiateur.

Les esprits aquitains se rappelleront alors peut être le cas de l'A65 dont le trafic prévu n'a jamais été atteint et dont on se demande aujourd'hui comment va être amorti l'investissement consenti.

De là à prévoir que cette guerre des chiffres ne fait qu'anticiper le fait que, demain, la LGV Tours-Bordeaux ,tout comme l'A65 aujourd'hui, soit inscrite au tableau de chasse des projets inutiles imposés, il n'existe que quelques mots que je me garderai d'écrire.

14 juin 2015