



Communiqué de Presse du 24 Octobre 2014

En rapportant un milliard d'€uros par an, le TGV n'est pas un boulet financier

La Cour des Comptes publie cette semaine un rapport où elle dénonce l'insuffisante rentabilité du TGV et laisse planer le doute sur l'utilité de la construction de nouvelles LGV. Pour l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur qui soutient depuis 15 ans l'indispensable réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille et Nice (LGV PACA), cela appelle les remarques suivantes :

- Le TGV est le seul mode ferroviaire dont les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes des usagers (85% pour les trains intercités classiques, 30% pour les TER),
- Contrairement aux idées reçues, basculer les dessertes TGV sur des trains à vitesse classique augmenterait les coûts d'exploitation tout en faisant fuir les usagers vers l'avion et la voiture : le déficit de la SNCF exploserait,
- Ne pas oublier que la construction des lignes LGV a permis le développement du train au quotidien en libérant les sillons occupés sur les lignes classiques,
- L'efficacité du TGV est captée financièrement par RFF au travers des péages : ainsi, sur les 2 100 km de LGV, RFF gagne un milliards d'€uros par an (différence entre les péages versés par la SNCF et les coûts d'entretien supportés par RFF)
- Depuis 1981 (la première LGV Paris Lyon), la SNCF et RFF ont investi 11 Milliards d'euros dans les LGV (l'Etat et les collectivités, 6 Milliards). **La rentabilité moyenne des LGV est donc environ de 9%** (6% en intégrant les subventions publiques) : on est loin du boulet financier tant décrié,
- Le milliard d'euros dégagé par les TGV au travers des péages contribue à l'entretien de tout le reste du réseau classique. En outre, l'activité TGV de la SNCF verse directement 100 millions d'euros pour l'exploitation des Trains classiques d'Equilibre du Territoire (TET),
- La Cour des Comptes conteste les prévisions de trafics optimistes des projets. Mais quand des dizaines d'années séparent les premières études de la réalisation d'un projet, qui pourrait prévoir avec précision la population, le PIB, ... ? L'incertitude face à l'avenir doit-elle être le paravent de l'inaction ? Car dans tous les cas, les trafics effectivement constatés, même inférieurs aux prévisions, sont suffisants pour équilibrer l'exploitation et justifie la construction de ces LGV,
- Enfouie sous les comptes, la Cour s'étonne de la **vocation d'aménagement du territoire du TGV** et que 230 gares soient desservies. C'est l'honneur du service public ferroviaire qu'un maximum d'habitants puisse profiter de ce progrès pour leurs loisirs mais aussi pour leur travail, de nombreuses entreprises ayant choisi de s'installer dans les villes desservies par le TGV,
- La préconisation implicite de la Cour est de concentrer l'offre TGV uniquement sur le réseau LGV. En PACA, Nice, 5^e ville de France, serait ainsi desservie uniquement par TER avec changement de trains à Marseille. Comme cela est inacceptable, nous en concluons que la Cour des Comptes est favorable à la réalisation de la LGV Marseille Nice !



- Dans une région comme **PACA, l'opportunité d'une LGV ne peut se mesurer à sa seule rentabilité financière** : outre les avantages directs en termes d'emplois d'un tel investissement lors du chantier de construction, puis de l'exploitation de la ligne, il convient d'intégrer les retombées en terme d'attractivité du territoire, de report modal sur le ferroviaire pour **lutter contre la pollution et la congestion routière**. Une nouvelle ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice est indispensable pour faire face aux enjeux de déplacements sur la Région, et elle devra être **rapide, moderne, efficace : cela s'appelle une LGV**,
- Néanmoins, la Cour des Comptes souligne avec raison que **certains projets sont victimes de décisions politiques irrationnelles**. C'est ainsi que pour satisfaire quelques grands élus du Var, la LGV entre Marseille et Nice (plus exactement entre Aubagne et Mougins) se voit imposer un **inutile détour par Toulon**, alourdissant la facture de 4 Md€ sans que le moindre plan de financement ne soit prévu par ces élus. Il est incontestablement plus facile de réunir les 6 Md€ d'un tracé Aubagne-Brignoles-Le Muy-Mougins que les 10 Md€ d'un tracé Aubagne-Toulon-Carnoules-Le Muy-Mougins et ses dizaines de kilomètres de tunnels urbains sous Toulon.

Le transport ferroviaire vit actuellement une période noire à savoir :

- La ministre de l'écologie annonce l'enterrement de l'écotaxe qui devait faire payer au transport routier de marchandises les nuisances et pollutions qu'il inflige à la société, en finançant les infrastructures des modes alternatifs (rail, fluvial),
- Face au scandale de la privatisation des autoroutes, pour 15 Md€ en 2005 alors que les recettes potentielles auraient dépassé 40 Md€ en 2032 (fin des concessions), la même Ministre propose la gratuité des autoroutes le week-end... alors que cet argent devrait prioritairement servir à financer les infrastructures des modes alternatifs. Concernant la région PACA, rappelons que Escota et ASF encaisseront 80 Md€ de péages sur les 50 prochaines années (au niveau de tarif et trafic de 2011),
- L'annonce par le Ministre de l'Economie de la libéralisation du transport par autocar, concurrençant directement les services ferroviaires et déstabilisant leur équilibre financier,
- Et enfin ce rapport de la Cour des Comptes sur le TGV condamnant le développement des LGV.

On s'interroge donc sur la volonté d'engager véritablement la transition écologique et énergétique, dont le secteur des transports ne peut être le parent pauvre en étant à l'origine de la majorité des émissions polluantes. On s'interroge également sur la volonté de nos dirigeants de conserver un Service Public de qualité au service des Français.

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur ne pouvait rester sans réagir : la Région PACA doit avoir les moyens de satisfaire les besoins de mobilité de ses habitants tout en respectant l'environnement et en intégrant la transition écologique ; cela implique la modernisation et le développement du réseau existant avec le maintien de Nice/Vintimille-Breil-Cuneo, la réouverture de lignes ferroviaires comme Rognac-Aix, Gardanne-Carnoules, Digne-St Auban, Les Arcs-Draguignan, Cavaillon-Pertuis et le percement du tunnel ferroviaire du tunnel du Montgenèvre mais aussi la réalisation d'une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice.

J'aime ma région, je dis oui à une Ligne Nouvelle, moderne et efficace, le plus rapidement possible.

Conseil d'Administration de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur

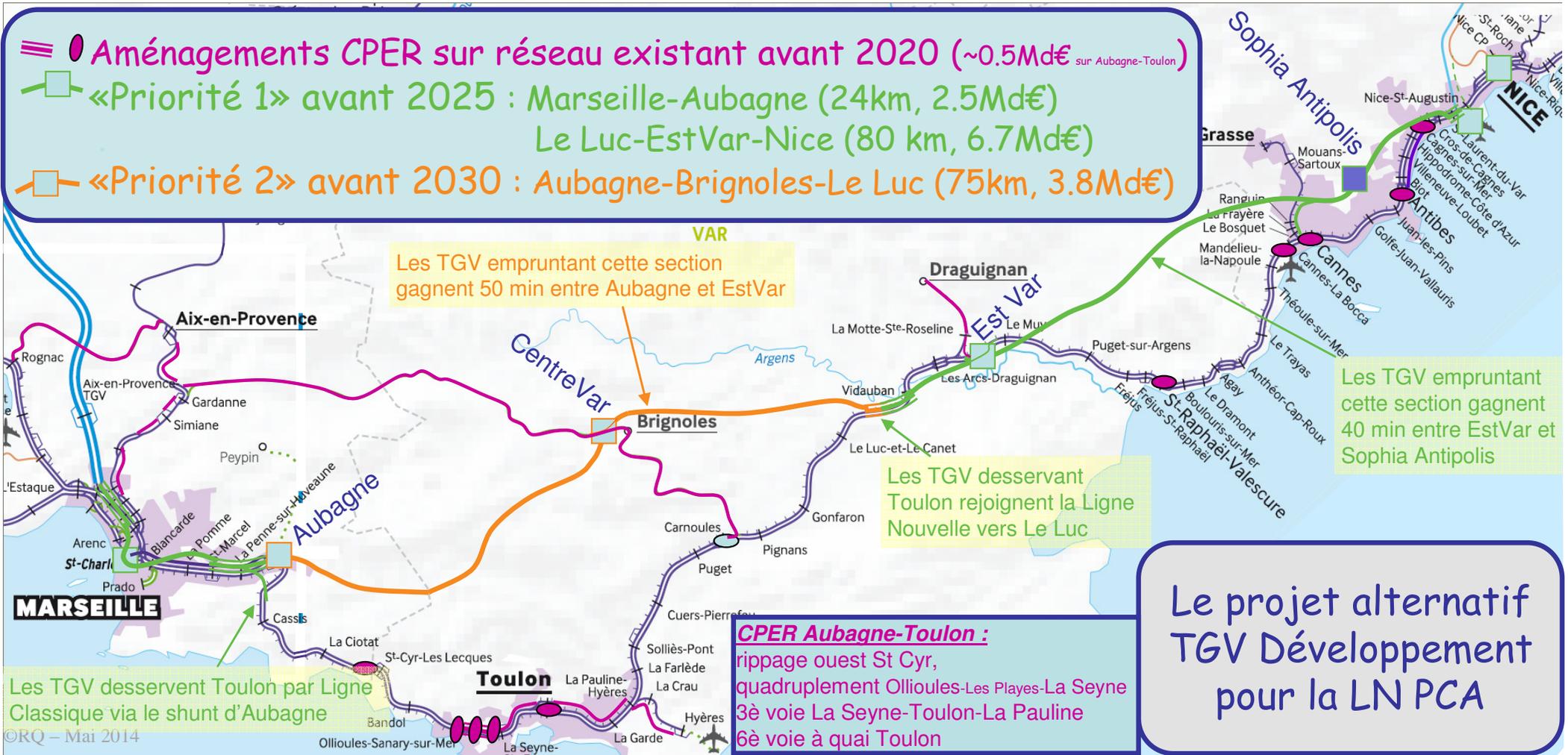
ASSOCIATION TGV ET DEVELOPPEMENT VAR NICE COTE D'AZUR

7 avenue Aristide Briand BP 66 - 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Tél : 06 12 42 39 22

E-mails : alainpatouillard@club-internet.fr - j.cl.sappa@wanadoo.fr

WWW.associationtgvdeveloppement.fr



En dehors de Aubagne Toulon, les CPER doivent aussi prévoir la rouverture de Aix-Rognac, Gardanne-Carnoules (et raccordement vers Aix), Les Arcs-Draguignan (et raccordement vers St Raphaël), Digne-St Auban, Cavaillon-Pertuis et des voies à quai supplémentaires sur les principales gares de la Côte d'Azur (St Raphaël, Cannes La Bocca, Cannes, Antibes, Cagnes sur Mer, Nice et Menton)

La Ligne Nouvelle peut être empruntée par des TER, dans la traversée de Marseille (Etang de Berre-Marseille-Aubagne-Toulon), entre Brignoles et Le Luc (Vitrolles-Rognac-Aix-Trets-Brignoles-Le Luc-Les Arcs-Draguignan), entre Mougins et Nice pour les TER de la boucle azurienne Nice-Antibes-Cannes-Sophia-Nice, entre Est Var et Nice pour les TER intervilles Marseille-Aubagne-La Ciotat-La Seyne sur Mer-Toulon-Carnoules-Les Arcs-Est Var-Sophia Antipolis-Nice