

La ligne LGV Sud-Europe Atlantique Tours-Bordeaux

Le financement des Lignes à Grande Vitesse en France

par Julien Bonnet

Table Ronde, le 22/09/11, avec MM. Pierre-Denis Coux et Bruno de Monvallier (RFF), Pierre Boutier (SNCF), Claude Libermann et Jean-Paul Ourliac (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable)

Jeudi après-midi, nous avons participé à une table ronde au siège de Réseau Ferré de France (RFF) Aquitaine à Bordeaux. Cette discussion portait sur le financement des futures lignes à grande vitesse (LGV), avec une attention particulière portée à la ligne Tours-Bordeaux, qui devrait être mise en service en 2017 après cinq ans de travaux. Plusieurs intervenants étaient présents, provenant aussi bien de RFF que de la SNCF ou du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (ancien Conseil Général des Ponts et Chaussées).

Si la SNCF est bien entendu très connue du grand public, il n'en est pas de même de RFF, qui est né en 1997 de la séparation de la branche réseau de l'ancienne SNCF, recentrée alors sur la circulation des trains. RFF a ainsi à sa charge l'entretien du réseau ferré existant ainsi que la mise en œuvre de nouveaux projets.

Nous avons pu découvrir les montages financiers complexes qui pourraient permettre un doublement de la longueur du réseau de LGV en France d'ici à 2020.

Les projets de lignes à grande vitesse se sont en effet multipliés à la suite du Grenelle de l'Environnement. En plus des lignes Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes et Nîmes-Montpellier qui devraient être achevées d'ici à 2020, de nombreuses autres lignes sont à l'étude, souvent soutenues par des collectivités locales. Cette multiplication de projets coûteux a été assez vivement critiquée par plusieurs participants. Le projet de ligne Poitiers-Limoges a par exemple été jugé par la plupart des intervenants comme inutile, y compris par des personnes pourtant originaires du Massif Central, conscientes du désir de désenclavement de certaines régions.



Le tracé du projet de LGV Tours-Bordeaux, par Poitiers et Angoulême

Il faut dire que depuis l'ouverture de la première LGV française, Paris-Lyon, en 1981, la réglementation en matière de protection de l'environnement et d'insertion dans le paysage s'est considérablement renforcée, ce qui a généré de nombreux coûts supplémentaires. Le prix du matériel représentait ainsi 80% du coût total pour la ligne Paris-Lyon, mais cette part n'est plus que de 10% pour la ligne Tours-Bordeaux 35 ans plus tard !

Lors de cette table ronde, nous avons évidemment pu poser un certain nombre de questions et ainsi comprendre tous les changements qui avaient eu lieu ces dernières années dans le financement de grands projets d'infrastructures en France, avec l'introduction des Partenariats Public-Privé (PPP).

La réduction de l'engagement de l'Etat a conduit RFF à rechercher de nombreuses autres sources de financements, que ce soit auprès d'entreprises privées comme Vinci ou de collectivités locales. La Rochelle, Bayonne et même Cahors, qui pourtant ne semble pas directement concerné ont participé au financement de la ligne Tours-Bordeaux !

Nous avons ensuite écouté M. Baggio de RFF, qui nous a expliqué de quelle manière RFF Aquitaine gère son patrimoine, et nous sommes allés visiter les friches ferroviaires des ateliers Saint-Germain, situées près de la gare Saint-Jean, actuellement en cours de réaménagement.