

Société | Tribune libre - Pierre Recarte, vice président du CADE: LGV , La Cour des comptes monte en première ligne



La Cour des comptes a rendu fin octobre un rapport édifiant sur la grande vitesse ferroviaire intitulé « un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Un rapport que les politiques et les décideurs ont lu, se gardant bien de le commenter, avant sûrement de le remiser dans le fond d'un tiroir, souhaitant qu'on l'oublie définitivement pour qu'il ne compromette pas le « processus décisionnel » dans lequel ils se sont engagés.

Que dit ce sulfureux rapport ? Il confirme ce que les opposants dénoncent depuis plusieurs années au sujet des LGV : elles n'aménagent pas le territoire, mais le « déménagent », elles n'ont pas d'impact sur le plan économique, saccagent l'environnement, engendrent un gain en émission de gaz à effet de serre minime par rapport au niveau des investissements, ont un coût démesuré pour des gains de temps dérisoires, reposent sur des estimations de trafics surestimés. En clair, ces investissements non rentables ne répondent pas aux besoins de mobilité de la majorité des citoyens.

D'aucun avait qualifié ces arguments de « débilés et absurdes » (1) . Alors comment qualifier ces propos tenus par les sages de la Cour ? :

« Les arguments les plus couramment utilisés pour la promotion de la grande vitesse ferroviaire se réfèrent à une mobilité accrue, un avantage environnemental par rapport aux autres modes de transport, une incidence positive sur l'activité économique et le développement régional. La Cour a examiné la portée et la pertinence de ces motivations qui se révèlent souvent contestables, sinon inexactes [...] Les effets paraissent donc incertains et ne suffisent pas par eux-mêmes à justifier le niveau des investissements nécessaires à la construction de LGV » ou encore : « Il n'existe pas à l'heure actuelle de résultats suffisamment robustes pour conclure que les investissements en infrastructures ont un impact positif sur la croissance. »

Absurde ce constat fait par les rapporteurs ? : *« Une politique de transport reposant sur un rôle presque exclusif de la grande vitesse ferroviaire accentue plutôt les inégalités des territoires qu'elle ne les atténue » ou que « l'investissement dans les LGV ne participe que très faiblement à la politique de développement durable. »*

La dénonciation du processus de décision La Cour va plus avant dans sa réflexion en dénonçant *« un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes »*. Elle démontre, preuves à l'appui, comment la machine mise en mouvement, s'emballé et ne peut s'arrêter. Un engrenage infernal.

Fin des années 80, le gouvernement élabore un schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse : les projets sont présentés comme de simples hypothèses de travail.

En réalité, vingt ans plus tard, « *toutes les lignes inscrites au schéma directeur ont été lancées ou sont réalisées.* » Ainsi ces projets sont passés d'une hypothèse à un objectif « *à force d'être réaffirmés, y compris par la loi* ». Ce schéma directeur « *non contraignant en théorie* » est devenu « *déterminant en pratique* »

C'est toujours une annonce politique qui conforte un projet de LGV « *sans attendre ni l'évaluation du bien-fondé d'un investissement public pourtant lourd par l'analyse socio-économique, ni le lancement d'une réflexion sur le financement, ni l'analyse des perspectives de rentabilité de la LGV* ».

Au pays de Descartes, cela peut paraître irrationnel mais la réalité est ainsi...Après l'annonce du lancement d'une LGV commence une longue phase, comportant une « concertation avec le public » et la poursuite d'études. Elle est jalonnée par les décisions de RFF et des élus, à travers le COPIL (2), et du ministre des transports, qui « donnent corps » au projet. « *De multiples ?petits pas? qui ancrent le projet* » selon la Cour des comptes et l'engage « *sur une voie irréversible* »

Puis est signé un décret de déclaration d'utilité publique, précédé d'une enquête publique, consacrant en principe « l'intérêt général qui s'attache à la réalisation d'un projet ». Ainsi, « les décrets de DUP entérinent l'existence d'un projet au lieu d'en être l'acte fondateur ».

Jusqu'à ce stade, la question du financement n'est jamais abordée alors que les tracés sont arrêtés et le projet techniquement prêt. Le financement n'est évoqué que « tardivement et ne constitue pas un critère de décision ».

Au pays de Descartes, cela peut paraître irrationnel mais la réalité est ainsi...

La Cour constate que : « *Interrompre ou abandonner un projet parvenu à un tel stade de maturité, dans lequel l'État, via l'action des préfets coordonnateurs, s'est engagé, de même que les acteurs locaux, au motif qu'il coûterait cher ou ne serait pas rentabilisable, est très difficile et ne s'est jamais produit jusqu'à aujourd'hui. Tout au plus arrive-t-il que les projets soient décalés dans le temps, au risque de créer localement des insatisfactions* ».

Elle recommande donc « *d'inverser les processus en ne lançant l'examen technique de projets qu'une fois les perspectives financières de construction et d'exploitation établies, et en donnant une place plus importante aux décisions interministérielles formelles.* »

Au pays de Descartes, cela peut paraître rationnel mais la réalité est toute

autre...La réalité, les sages de la Cour nous la dévoile, elle est consternante : « *tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques.* »

Que reste-t-il alors aux citoyens pour arrêter de tels projets ? Le bulletin de vote serait la réponse attendue au pays de Tocqueville, mais la volatilité de l'engagement des hommes politiques est telle que la rue reste malheureusement au pays des « sans culottes », le dernier lieu de la contestation. Et on ne peut que le déplorer !

1 Alain Rousset, président de la Région Aquitaine dans son discours de présentation des vœux le 13/01/2011

2 Comité de pilotage

Tribune Libre - Pierre Recarte

Crédit Photo : DR

Publié sur aqui.fr le 16/11/2014

[Url de cet article](#)