

## Le Monde 22 septembre

### Le surprenant virage d'Emmanuel Macron sur le TGV

En 2017, il refusait de « promettre des TGV à tous les chefs-lieux de département ». Aujourd'hui, il veut « poursuivre en grand » la « passion française pour le train ».

Par Eric Béziat

Cinquante mois séparent les deux discours prononcés par le même homme : Emmanuel Macron. Et quel contraste entre le président fraîchement élu, venu inaugurer la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Le Mans-Rennes, le 1<sup>er</sup> juillet 2017, et, quatre ans plus tard, le chef de l'Etat en campagne pour sa réélection, fêtant, vendredi 17 septembre, les 40 ans du TGV.

Le Macron de 2017 disait : « *La réponse aux défis de notre territoire n'est pas d'aller promettre des TGV à tous les chefs-lieux de département de France. (...) Ça veut dire ne pas relancer de grands projets nouveaux mais s'engager à financer tous les renouvellements d'infrastructures. (...) Cela fait maintenant des décennies que nous poussons des grands projets en ne les finançant jamais.* »

Le Macron de 2021 affirme : « *Je peux vous dire que quand le TGV n'arrive pas ou ne passe pas par une ville, c'est terrible. (...) Cette passion française pour le train, nous allons la poursuivre en grand. (...) La décennie 2020 sera la décennie TGV.* »

C'est donc la fin officielle de la « pause » décrétée en début de quinquennat et de la priorité absolue donnée aux transports du quotidien. Le chef de l'Etat a même cité six grands chantiers emblématiques de la relance de la grande vitesse : la liaison Roissy-Picardie, les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (Marseille-Nice), la Paris-Normandie, ainsi que la Lyon-Turin.

L'apparente contradiction entre les deux discours est assumée par le gouvernement à travers un storytelling bien rodé qui peut se résumer ainsi : Nous avons accompli les efforts de régénération, de modernisation du ferroviaire, en réformant la SNCF, en injectant 61 milliards d'euros dans le système depuis 2017 (dont 35 milliards de reprise de la dette de l'entreprise), en accomplissant une bonne partie du renouvellement du réseau existant. Mais la pause était bien une pause, pas un arrêt définitif des projets. Nous pouvons relancer les grands chantiers. Sauf que ce discours se heurte à plusieurs réalités qui font de ce regain d'intérêt pour le TGV un retour en trompe-l'œil.

Première réalité : les projets en question (souvent anciens, certains datant du début des années 2000) ne sont pour l'instant que très partiellement financés. Le gouvernement annonce 6,5 milliards d'euros mobilisés par l'Etat, mais qui ne représentent que 40 % du coût partiel des trois principaux futurs grands chantiers que sont Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Marseille-Nice.

#### **Prenons projet par projet.**

De tous les dossiers, le plus avancé est celui de Roissy-Picardie. L'affaire, il est vrai, n'est pas pharaonique : six kilomètres de voies nouvelles plus divers aménagements, permettant de raccorder Amiens au réseau LGV via l'aéroport parisien, le tout pour 340 millions d'euros. Pour SNCF Réseau, la filiale de la SNCF qui gère les voies ferrées, maître d'ouvrage de ces grands chantiers, il s'agit à ce stade du seul projet certain, avec un financement sécurisé de l'Etat, de la région Hauts-de-France et de l'Europe. L'ouverture est attendue en 2025.

Deux autres dossiers ont aussi vu leur financement bouclé (40 % Etat, 40 % collectivités locales, 20 % Europe), explique-t-on au ministère des transports : Marseille-Nice et Montpellier-Perpignan. Mais, à chaque fois, sur seulement une partie de la ligne. En Occitanie, la LGV n'est « payée » que de Montpellier à Béziers, soit 2,5 milliards d'euros sur un total avoisinant les 7 milliards. En Provence-Côte d'Azur, seules les phases 1 et 2 du projet (tunnel sous Marseille et nouvelle gare souterraine, ainsi que les abords ferroviaires de Nice et Toulon) sont financées à hauteur de 2,2 milliards d'euros, alors que l'intégralité du chantier dépasse les 15 milliards.

Quant à Bordeaux-Toulouse, ce chantier à 10 milliards d'euros n'a pas encore trouvé ses financeurs en dehors des 4 milliards promis par le gouvernement. Et c'est sans parler des dossiers Lyon-Turin et Paris-Normandie. Outre qu'il ne s'agit pas vraiment de projets de grande vitesse à proprement parler, on n'en est, en 2021, qu'au stade des études préliminaires.

### **Modernisation onéreuse**

Deuxième réalité : la modernisation des 30 000 kilomètres de voies ferrées françaises n'est pas entièrement sécurisée du point de vue financier. On attend au printemps 2022 le contrat de performance liant l'Etat à SNCF Réseau, censé garantir un niveau de régénération de 3 milliards d'euros par an sur les cinq prochaines années. Mais la vraie transformation du réseau que sera la réduction des 2 000 centres d'aiguillage en quinze postes centraux n'a pas encore trouvé son financement. « On y travaille, assure-t-on dans l'entourage de Jean-Baptiste Djebbari, le ministre des transports. Hors de question de renier le mantra du gouvernement qui est : priorité au réseau existant. »

Reste à prouver que construire des infrastructures coûtant 25 millions d'euros du kilomètre (c'est le prix actuel de 1000 mètres de LGV) est un bon calcul. « Ça l'est, assure Alain Krakovitch, directeur général de Voyages SNCF, qui est l'opérateur des TGV français. Pour assurer un report modal de la voiture ou de l'avion vers le train, il nous faut plus de lignes comme le Bordeaux-Toulouse, qui mettra la quatrième ville de France à trois heures de Paris, ou comme la liaison Massy-Valenton, au sud de Paris, un projet moins médiatisé que les autres mais très important pour faciliter les liaisons TGV province-province. »

« Il y a une croyance qu'investir dans le ferroviaire est automatiquement bon pour le climat, mais ce n'est pas aussi simple, nuance Aurélien Bigo, chercheur sur la transition écologique des transports. Certes, on a pu observer du report avion-train sur Paris-Marseille ou Paris-Bordeaux lors de l'ouverture des LGV. Mais la dépense n'est vraiment efficace sur le long terme que si elle s'articule avec des politiques publiques ambitieuses incitant fortement au report des modes de transport carbonés vers le ferroviaire. Ce qui n'est pas encore tout à fait le cas. »