



COLLOQUE

avec le parrainage et en présence de

Thierry MARIANI,

Ministre chargé des Transports

Le modèle du TGV 30 ans après : viabilité et perspectives

Mardi 14 février 2012

Maison de la Chimie

Présidé par

François-Michel GONNOT

Président d'Avenir-Transports

Député de l'Oise

et

Bernard SOULAGE

Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

Vice-président de la région Rhône-Alpes

Editorial

Trente ans après l'ouverture de la première ligne à grande vitesse, le modèle du TGV semble aujourd'hui remis en question. Faut-il continuer à construire des TGV ? Comment financer ces éventuelles nouvelles lignes ? Quelle adéquation trouver entre les TER et les TGV ? Comment le modèle français peut-il s'adapter aux exigences européennes et s'exporter au niveau mondial ?

A l'heure où le ferroviaire connaît d'importants changements (ouverture à la concurrence, cadencement, etc.) il est nécessaire d'établir un bilan, de définir les enjeux auxquels est confrontée la grande vitesse et d'apporter des solutions.

C'est pourquoi nous avons souhaité mobiliser les principaux acteurs du ferroviaire afin de débattre et d'analyser de manière approfondie les enjeux et l'avenir du modèle du TGV.

Nous tenons à cette occasion à remercier tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette rencontre : le ministre chargé des transports, la Commission européenne, les régions, l'ensemble des intervenants ainsi que les partenaires de cet évènement.



François-Michel GONNOT
Président d'Avenir-Transports
Député de l'Oise



Bernard SOULAGE
Président de Villes et Régions
européennes de la Grande Vitesse
Vice-président de la région Rhône-Alpes

Programme

p 4 **Mot d'Accueil**

Bernard SOULAGE, Président, Association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse

p 5 **Interventions**

Matthias RUETE, Directeur général DG Move (Mobilités et Transports), Commission européenne

p 8 **Présentation de l'étude Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse : « Les arguments des opposants aux LGV »**

Jean SIVARDIERE, Président, FNAUT

p 14 **Débat : le modèle du TGV 30 ans après : viabilité et perspectives**

Jean BENSÂÏD, Directeur général, CDC Infrastructure

Louis-Roch BURGARD, Directeur général, VINCI Concessions

Yves CROZET, Laboratoire d'Economie des Transports

Hubert du MESNIL, Président, RFF

Guillaume PEPY, Président, SNCF

Henri POUPART-LAFARGE, Président, Alstom Transport

Alain ROUSSET, Président, Association des Régions de France (ARF)

Marta SÁNCHEZ-BORRÀS, CENIT - Centre d'Innovation du Transport, BarcelonaTech (UPC)

p 37 **Conclusion**

François-Michel GONNOT, Président, Association Avenir -Transports

p 39 **Discours du Ministre**

Thierry MARIANI, Ministre chargé des Transports

Mot d'accueil

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*



Je souhaite saluer mon compère François-Michel GONNOT, Président de l'association Avenir-Transports, avec lequel nous travaillons en commun depuis de nombreuses années, moi-même en tant que Président de l'association Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse.

Je tiens également à saluer un ami, Matthias RUETE, avec lequel j'entretiens des relations très anciennes, à travers le Parlement européen et le Comité des Régions. Ami de la France et francophone exceptionnel, c'est un grand spécialiste des transports. Il a succédé à un ami mutuel, François LAMOUREUX, dans la mission de doter l'Europe d'un espace ferroviaire et de transport commun. Il n'avait pas pu venir lors de notre dernier rendez-vous, je le remercie de sa présence aujourd'hui.

Je salue également tous les participants de la table ronde dont Hubert du MESNIL et Guillaume PEPY, mais également nos partenaires VINCI, Alstom, la Caisse des Dépôts ainsi que tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette table ronde.

Nous avons réuni les meilleurs spécialistes des transports afin de dialoguer autour de trois questions principales.

La première question est actuelle et légitime : « [Faut-il encore faire des TGV en France et s'il faut en faire, où et comment ?](#) ». Jean SIVARDIERE, Président de la FNAUT, que je connais depuis quarante ans car il est comme moi grenoblois, a été l'un de ceux qui ont poussé Hubert DUBEDOUT à relancer le tramway à Grenoble. Dans le cadre du dialogue que nous entretenons depuis de nombreuses années, il m'a proposé d'analyser objectivement les argumentaires de ceux qui s'opposent à la construction de nouvelles lignes de TGV en France. Il va nous présenter ce travail, qui est pour nous l'occasion de poser le débat clairement, en toute honnêteté : si nous avons construit des lignes de TGV sur tout le territoire, dans des conditions économiques qui ne sont plus celles d'aujourd'hui, maintenant que le fameux article 4 nous oblige à financer le TGV différemment, il faut rappeler que nous sommes dans une industrie à rendements hyper-décroissants. Aux constructions de lignes de TGV très fréquentées succèdent des projets de lignes qui le sont moins. Revisiter ces arguments est donc une tâche utile. L'autre idée qui plane dans l'air du temps est celle qu'il faudrait choisir entre le TGV et le réseau classique, et que l'on ne pourrait pas réaliser les deux à la hauteur de nos premières ambitions. Cette idée est également légitime et sera au cœur de l'un de nos débats.

La deuxième question clé porte sur [le modèle économique du TGV](#), dont certains affirment qu'il est dépassé. La puissance publique en tant qu'Etat ne peut plus financer le TGV. Le fonctionnement du système, les liens entre RFF et la SNCF et la montée des péages rendent la situation très difficile à gérer. L'exemple du TGV Rhin-Rhône en est une bonne illustration : eu égard aux péages et à la relativement faible fréquentation de la ligne, la SNCF avait menacé de refuser de construire les TGV du DAM. Il s'agit non seulement de construire de nouvelles LGV, mais également de faire circuler les TGV, qu'ils soient inter-secteurs par exemple ou sur des lignes moins chargées que PLM.

La troisième question à poser est celle du [financement du système ferroviaire global](#). Les expériences récentes de la ligne Tours-Bordeaux comme les témoignages à l'international permettent de s'interroger sur un modèle de financement durable. Entre PPP et concession, comment trouver des sources de financements différentes ? Faut-il privilégier un modèle hybride ? Le financement à parts égales entre l'Etat et les collectivités locales est-il un modèle stable ? Toutes ces questions méritent d'être posées.

La question du TGV est également celle des [emplois](#), aussi bien dans les métiers de la construction de matériel et d'infrastructures que dans les métiers de la conception. De fait, la question des emplois fait de ce domaine un très puissant secteur d'exportation. Dans une récente étude, trois jeunes femmes économistes ont recensé les secteurs d'investissements qui, en France, favoriseraient le plus efficacement une relance de l'économie. Le premier des trois secteurs qu'elles ont retenu est celui de l'industrie des transports, à la fois en tant qu'infrastructures internes et en tant que facteur d'exportation. Le projet d'un « Airbus du rail », c'est-à-dire d'une puissante industrie européenne, ne s'est pas fait, mais tous ceux qui ont l'opportunité de voyager prennent conscience qu'au-delà des projets français ou européens, l'industrie ferroviaire représente un formidable secteur de développement économique.

Voilà les questions que nous avons voulu mettre au débat avec vous. Elles méritent d'occuper une place importante dans la campagne présidentielle, en termes d'économie, d'emploi, d'aménagement du territoire et d'utilisation des finances publiques.

Interventions

Matthias RUETE, *Directeur général DG Move, Commission européenne*



En dépit des allégations élogieuses du Président SOULAGE, que je tiens à remercier avec le Président GONNOT, le français n'est pas ma langue maternelle. Je vous prie de m'excuser par avance des imperfections dont mon intervention pourrait souffrir.

Je souhaiterais aborder devant vous le besoin qu'a l'Europe de développer une stratégie de croissance face à la crise qu'elle subit. L'Europe a subi depuis deux ans une politique de réduction des déficits et d'austérité budgétaire, mais je suis convaincu que l'année 2012 va enfin permettre de développer le troisième pilier de la politique européenne qui est la croissance. La vision de l'Europe en matière de TGV et de réseaux transeuropéens, qui est le thème que vous m'aviez proposé de traiter, est au cœur de cette problématique.

Permettez-moi d'avoir un regard rétrospectif. Je suis heureux d'avoir pu contribuer personnellement, en tant que jeune fonctionnaire européen à la Commission européenne, à la mise en place du Livre Blanc sur le marché intérieur en 1985. C'est la France qui, au début des années 1980, a permis de placer les réseaux au cœur de la politique européenne. Après la chute du mur de Berlin, nous avons développé l'idée d'inscrire dans le Traité de Maastricht un chapitre consacré aux réseaux transeuropéens, sur la proposition de Jacques DELORS. J'avais travaillé à la rédaction de cet article, et nous avons à l'époque proposé d'y inclure également la formation professionnelle, en plus des télécommunications, de l'énergie et des transports. Ce traité a été adopté en 1992, et accompagné d'une proposition sur les réseaux transeuropéens, incluant les télécommunications.

Il fut surtout suivi, en 1993, d'un nouveau Livre Blanc de Jacques DELORS portant sur la croissance, la compétitivité et l'emploi. En 2012, nous voici revenus au même point et nous devons à nouveau réfléchir sur une politique européenne de croissance, de compétitivité et d'emploi.

Je vous propose de relire ce Livre Blanc de 1993 sur la base duquel les chefs d'Etat et de gouvernement européens ont finalement décidé de développer une politique de réseaux transeuropéens, qu'on pourrait selon moi qualifier de combinaison entre anarchie et absolutisme. Anarchie, car à l'époque, même au nombre restreint de quinze Etats membres, nous n'avions pu nous mettre d'accord sur une seule mais sur deux visions des réseaux transeuropéens. Dans la première, chacun pouvait inscrire dans les cartes les projets de son choix.

La seconde fut élaborée autour d'un dîner réunissant les chefs d'Etat et de gouvernement à Essen, en 1994, aboutissant aux « Quatorze projets prioritaires d'Essen », qui depuis sont devenus trente.

Entre-temps, le rail à grande vitesse s'est développé en Europe, bien que l'Europe soit restée d'une certaine manière à la traîne de ce développement. Je pense que le moment est venu de réfléchir aux moyens de donner une plus grande impulsion aux réseaux transeuropéens. A cet effet, nous avons proposé pour l'année prochaine un Livre Blanc sur la politique du transport, avec pour objectifs ambitieux la diminution de notre dépendance au pétrole, et la réduction de nos émissions de CO₂ dans les transports de 60% d'ici 2050. Nous avons également des objectifs plus concrets en matière de rail. Ces objectifs sont les suivants : tripler le nombre de lignes à grande vitesse d'ici 2030, relier à chaque aéroport une LGV ou au moins une ligne ferroviaire, faire transiter plus de 50% du fret sur le rail, la navigation intérieure ou les autoroutes de la mer, et enfin obtenir que les trajets à moyenne distance s'effectuent majoritairement par le rail plutôt que par la route, les trois derniers objectifs étant à horizon 2050.

Ce sont des objectifs ambitieux. Pour les réaliser, nous avons besoin de réunir ce que je nommerais les quatre « I ».

Le premier « I » est **l'infrastructure**. Sous la forme d'un plan de métro, nous vous avons présenté notre réseau de base transeuropéen pour 2030. Nous avons eu le courage de présenter cette proposition qui fera l'objet de discussions à haut niveau entre les chefs d'Etat et de gouvernement et les ministres des Finances et des Transports. Nous allons proposer un fonds d'infrastructures de cinquante milliards d'euros pour les sept ans à venir, dont au moins 32 milliards d'euros seront consacrés aux transports dans le réseau transeuropéen et aux systèmes de gestion de trafic intelligents comme SESAR dans le trafic aérien et le trafic routier. Mais le transport est pour nous synonyme de rail.



Le réseau principal européen que nous proposons et qu'on peut nommer en anglais un « Interstate Corridor System » est résolument multimodal. Il s'organise à partir de centres logistiques qui relient tous les points d'entrée à l'intérieur de l'Union européenne et combine aviation, rail et ports, car la politique portuaire est essentielle pour le rail, ainsi que le transport de fret de courte distance. Tous les ministères et les spécialistes des transports en Europe partagent la vision selon laquelle investir financièrement dans ce modèle est primordial.

En matière de financement, il ne suffit évidemment pas de mobiliser 32 ou cinquante milliards d'euros. Il s'agit également d'être imaginatif et de développer des fonds de financements innovants. A ce sujet, Alain ROUSSET nous parlera peut-être, et sans doute avec quelques critiques, du financement de la ligne TGV Tours-Bordeaux par le réseau transeuropéen et la LGTT. Nous avons appris que ce n'était sans doute pas le meilleur instrument à utiliser, et c'est pourquoi nous avons proposé de recourir aux « Project Bonds », qui sont actuellement discutés au niveau européen. Ils nous permettront de mobiliser davantage de financements privés, et ce d'une façon plus intelligente. Par ailleurs, nous devons réfléchir sur la question du péage ferroviaire et au-delà sur le financement des infrastructures de transports par des péages multimodaux ou intermodaux.

L'interconnexion de Lyon présentée sur la carte très schématique qui vous est proposée matérialise notre vision du système de LGV transeuropéen pour la France, d'ici 2030 ou 2050, selon les secteurs concernés.

Le deuxième « I » est le **marché intérieur**. Nous aurons besoin que le système ferroviaire s'articule autour d'un marché intérieur et d'une concurrence saine, connaissant de multiples opérateurs, si nous voulons parvenir à un véritable espace ferroviaire européen. Celui-ci ne se limite pas à une simple ouverture du marché, mais implique que soient respectées des règles de protection du passager communes à l'intérieur de l'Union européenne. En termes de péage, nous aurons également besoin d'un réseau de régulateurs nationaux européens, afin de mieux appréhender la constitution des prix.

L'interopérabilité est également une nécessité. En tant que Directeur général aux Transports, je suis membre du Conseil d'administration de l'EASA, qui est chargé d'homologuer les certifications des avions comme l'Airbus A380. L'Agence ferroviaire européenne de Valenciennes m'a fait savoir que la SNCF avait eu besoin de six ans et de trente millions d'euros pour homologuer le TGV en Allemagne, et que l'homologation du TGV en France se fit au même coût. De telles conditions ne sont plus soutenables, et nous devons parvenir à un système européen d'homologation du matériel roulant, qui rendra la concurrence plus saine et renforcera notre industrie ferroviaire.

En tant que Directeur des réseaux transeuropéens dans les années 1990, j'ai eu à connaître de l'affaire de l'ERTMS. Tous les membres s'étaient mis d'accord pour adopter un système de signalisation unique au niveau européen, mais au bout du compte, chaque opérateur ferroviaire et chaque industrie appliquée ont agi séparément, pour aboutir à des solutions mesquines et disparates. Ainsi, au lieu d'imaginer un système unique pour le Thalys, un nouveau système a été ajouté aux sept autres déjà existants. Il faut en finir avec ces pratiques.

Le troisième « I » est **l'innovation**. Le temps est venu d'organiser la recherche et l'innovation au niveau européen de manière différente. Nous disposons dans le domaine de l'aviation d'une organisation et d'entreprises communes pour le Clean Sky et le système de gestion du trafic aérien. Il faudra également créer une organisation et des entreprises communes pour le système ferroviaire, qui permettront aux industries européennes de travailler de concert et de parvenir ainsi à la masse critique nécessaire pour agir à l'international.

Le quatrième « I » est **l'international**. Nous sommes encore les leaders mondiaux dans le domaine des transports, qu'il s'agisse de logistique, de grande vitesse, de construction d'aéronefs ou de moteurs et de bateaux, de systèmes de transport urbains ou de systèmes de gestion du trafic. Entre 9% et 10% de notre PNB européen et entre 8% et 9% des emplois européens dépendent de cette activité. Nous pouvons perdre ces marchés et cette industrie, comme nous avons perdu d'autres industries, si nous ne créons pas ensemble un marché européen dont la taille critique permettra à l'industrie européenne de se fortifier pour braver la concurrence internationale. Dans le ferroviaire comme dans d'autres industries, nous avons besoin de davantage d'Europe.

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*

Je laisse maintenant la parole à Jean SIVARDIERE, qui a réalisé l'étude qu'il va nous présenter pour le compte de l'AGREV. Cette étude, qui n'engage pas la FNAUT en tant que telle, est disponible sur le site de l'association Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse.

Présentation de l'étude Ville et Régions européennes de la Grande Vitesse « les arguments des opposants aux LGV »

Jean SIVARDIERE, *Président de la FNAUT*



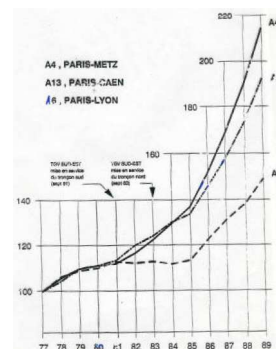
Le réseau français de lignes à grande vitesse s'étend aujourd'hui sur près de 2.000 kilomètres et les « coups partis » récemment décidés par le gouvernement le porteront dans quelques années autour de 2.800 kilomètres.

Faut-il poursuivre l'extension du réseau de lignes à grande vitesse au-delà de ces « coups partis » ? La réponse semble être *a priori* « oui », car les nouveaux projets répondent à des objectifs qui paraissent raisonnables, comme désaturer le réseau ferré existant, rapprocher de Paris un certain nombre de territoires excentrés, mieux concurrencer l'avion et la voiture ou mailler le réseau ferré (les LGV entre elles, les LGV et les lignes classiques, les LGV et le réseau RER parisien par exemple).

Ceci étant, le contexte actuel n'est pas particulièrement favorable à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, qui rencontre un certain nombre d'oppositions. Si les milieux environnementalistes et écologistes s'y opposent de manière assez radicale, cette réticence touche par ailleurs des horizons très variés, puisqu'économistes, parlementaires, élus régionaux, ministres et même certains responsables de RFF et de la SNCF expriment également de très fortes réserves.

Le succès du TGV, que vous connaissez tous, est la fois technique et commercial. Cette dernière dimension est liée à du trafic induit mais aussi, au moins pour moitié, à du trafic gagné sur l'avion et sur la voiture. Contrairement à ce qui est souvent affirmé, le trafic du TGV concurrence non seulement l'avion mais également la voiture.

Le diagramme représentant le trafic autoroutier entre les années 1977 et 1989, comparé à la courbe du trafic sur l'autoroute A6 Paris-Lyon sur la même période, confirme ce phénomène. Si, jusqu'en 1981, le trafic croît uniformément sur toutes les autoroutes, à partir de 1981, il est stabilisé sur l'autoroute A6. La croissance du trafic reprend ensuite sur l'ensemble des autoroutes, y compris sur l'A6, après le contrechoc pétrolier. La croissance du trafic est donc moins forte sur l'A6 que sur les autres autoroutes. Ce diagramme illustre ainsi toute la politique des transports et démontre l'effet de l'infrastructure comme celui de la tarification.



Un certain nombre d'effets pervers sont cependant apparus. Les promoteurs des lignes à grande vitesse doivent en tenir compte, car ils alimentent les arguments de leurs opposants. Je vous propose donc une présentation schématique des différents types d'arguments que j'ai pu recenser et analyser.

Les arguments du premier type peuvent être qualifiés de **consoméristes**. Ils sont liés aux difficultés concrètes rencontrées par les voyageurs et que l'on peut répartir en trois points principaux.

Il s'agit tout d'abord de la tarification du TGV. Si l'on ne peut raisonnablement affirmer que le TGV est le « Concorde du rail » ou le « train des riches », sa tarification reste néanmoins trop élevée pour une partie non négligeable du public.

La SNCF a par ailleurs concentré son trafic sur les lignes nouvelles, au détriment des lignes classiques parallèles aux LGV mais aussi de certaines lignes transversales comme Lyon-Nantes. Le troisième argument est lié au positionnement, qu'il faut bien qualifier de stupide, des nouvelles gares TGV, implantées en pleine campagne et sans la moindre connexion avec le réseau ferroviaire classique et le TER.

Face à ces arguments, force est de se demander comment atténuer ces effets pervers. La FNAUT a donc préconisé une relance des relations ferroviaires classiques, qu'on appelle « Intercités », avec le double avantage de mieux desservir les villes moyennes, actuellement négligées par le TGV, et d'offrir une alternative « *low cost* » aux voyageurs n'ayant pas les moyens d'utiliser le TGV. Concernant l'implantation des gares nouvelles à la campagne, l'expérience montre que l'on peut corriger les erreurs qui ont été faites par le passé. Sur le plan du réseau ferroviaire lorrain par exemple, l'actuelle gare d'interconnexion de Louvigny est située en rase campagne, au milieu des champs de colza. Il relève du bon sens qu'elle soit déplacée à Vandières, au croisement de la LGV Est Paris-Strasbourg et de la ligne perpendiculaire classique Nancy-Metz.

Eu égard à ces arguments consuméristes, il est aisé de conclure qu'il existe des raisons objectives de critiquer la manière dont le TGV est actuellement exploité. Il ne faut en revanche pas « jeter le bébé avec l'eau du bain », car l'erreur des opposants est de confondre le TGV tel qu'il est exploité avec le TGV tel qu'il pourrait et qu'à notre avis, il devrait être exploité.

Les arguments du deuxième type sont d'ordre **économique**. Le modèle économique en vigueur serait fragilisé par la montée des péages, et nous précipiterait dans une « faillite à grande vitesse », pour reprendre le titre d'un ouvrage récent. Ces arguments sont cohérents mais négligent deux aspects du problème. D'une part, le trafic actuel du TGV n'est pas au niveau qu'il pourrait connaître si les conditions de la concurrence entre le rail et l'avion étaient aussi satisfaisantes qu'elles devraient l'être. Le kérosène consommé par les avions n'étant pas soumis à la TIPCE, les coûts externes de l'aviation ne sont pas internalisés dans sa tarification. Ainsi, le TGV ne capte pas toute la clientèle aérienne qu'il serait en mesure d'attirer si la tarification de l'avion était corrigée. D'autre part, et à plus long terme, il est évident que le prix du pétrole va connaître une forte augmentation. Dans ces conditions, nous assisterons à un report de trafic sans doute assez massif de l'avion et de la voiture sur le train, et sur le TGV en particulier. Il sera ainsi plus facile de rentabiliser à la fois les LGV actuelles et celles qui auront été construites dans l'intervalle.

Les arguments **environnementaux** constituent notre troisième type. Ils sont très souvent invoqués par les détracteurs des lignes à grande vitesse. Selon un certain nombre de défenseurs de l'environnement, le TGV consomme trop d'énergie par rapport au train corail. Il conviendrait donc de ralentir l'allure des TGV. Cette comparaison entre le TGV et train corail est à mon avis assez peu intéressante, car les conditions d'exploitation, les matériaux comme les voies utilisées ne sont pas comparables, tandis que la consommation d'énergie est à peu près comparable. Il est en revanche plus intéressant de comparer la consommation d'énergie du TGV à celle de l'avion, qui lui est dix fois supérieure. En supposant qu'on ralentisse les TGV, une partie de leur clientèle se reportera vers l'avion et la consommation d'énergie augmentera au lieu de diminuer.

Nous ne devons cependant pas nier les dégâts locaux liés à l'implantation d'une LGV, l'espace consommé, l'atteinte à la biodiversité et les effets de coupure du territoire qui sont parfois très gênants. Mais nous pouvons répondre que le TGV présente par ailleurs des effets bénéfiques pour l'environnement. Il s'agit d'abord des effets bénéfiques du report de trafic de l'avion sur le TGV. Il y a quelques années, la FNAUT a fait réaliser une étude par deux experts, Gérard MATHIEU et Jacques PAVAUX. Ces derniers ont démontré qu'en prenant pour référence une situation dans laquelle le TGV n'aurait jamais été inventé, 30% du trafic aérien de Roissy et d'Orly serait reporté sur le TGV à l'horizon 2030.

Ceci constituerait un progrès pour les riverains des aéroports comme pour les populations survolées, qui souffrent également des nuisances sonores engendrées par l'aviation. Il convient à cet égard de rappeler que les villes et leurs habitants font également partie de l'environnement.

Nous pouvons par ailleurs nous interroger sur les facteurs qui présentent le plus grand danger pour l'environnement. Est-ce l'espace consommé et la coupure du territoire ou le réchauffement climatique ?

Il est évident que le réchauffement climatique représente la plus grande menace et que le TGV permet d'en limiter l'ampleur en absorbant une part du trafic routier et aérien. En outre, on sous-estime en général la contribution de l'avion à l'effet de serre, car on ne tient pas compte des émissions de vapeur d'eau en haute altitude, qui engendrent une très nette condensation et augmentent le bilan négatif de l'avion d'au moins 50% selon certains experts.

Les arguments de type « **aménagement du territoire** » sont également des arguments sérieux qui ne sont pas facile à contrer. Un premier argument met en avant l'investissement financier massif réalisé sur le TGV depuis les années 1980-1990 jusqu'à 2005, date de publication du rapport RIVIER. L'Etat aurait « tout misé » sur le TGV au détriment du réseau classique, qui s'est considérablement dégradé et dont les capacités n'ont pas suivi l'évolution du trafic. Fort heureusement, il faut noter que depuis 2007 le gouvernement a pris cette situation en compte et qu'aujourd'hui, contrairement à ce que croient beaucoup d'opposants au TGV, RFF ne dépense pas énormément d'argent pour les LGV. Le diagramme de la répartition des crédits d'investissement de RFF entre 2000 et 2010 met en valeur la sortie d'une politique du « tout-TGV » depuis 2007, l'essentiel des crédits d'investissement de RFF étant désormais consacré au réseau classique.

Le deuxième argument de type « aménagement du territoire » met en lumière le fait que les lignes à grande vitesse renforcent les grandes métropoles et pénalisent les territoires intermédiaires qu'elles traversent. Il ne faut pas exagérer l'effet négatif des LGV sur les territoires intermédiaires : quand il passe sans s'y arrêter, le TGV ne produit aucun effet. Ce n'est pas le cas des autoroutes dont les nombreux échangeurs contribuent à drainer les territoires intermédiaires entre les grandes villes. Tous les géographes s'accordent toutefois à dire que le TGV contribue à renforcer les grandes métropoles. La lutte contre ce phénomène passe par une politique très volontariste d'aménagement du territoire, qui joue la carte des villes moyennes en cherchant à y réintroduire des activités et des habitants. Cela passe par une relance des relations ferroviaires classiques. La FNAUT n'a malheureusement pas de solution toute faite à proposer à cet effet.

Un effet pervers mérite cependant qu'on lui prête beaucoup d'attention : c'est le développement massif des déplacements pendulaires quotidiens entre Paris et des villes de province telles que Lille, Arras, Reims, Tours ou Le Mans. Ce phénomène massif est très inquiétant car il contribue à occuper d'importantes capacités des lignes nouvelles dans la région parisienne, et certaines régions comme la région Centre subventionnent ce type de déplacements pendulaires par TGV. Subventionner le TGV pour en faire un train de banlieue représente indéniablement un effet pervers.

Le dernier type d'arguments présente le réseau classique comme une alternative à la construction de LGV. Cette argumentation me paraît illusoire, car même en les augmentant fortement, les performances du train classique resteront nécessairement toujours très inférieures à celles du TGV. Par conséquent, le train classique pourra difficilement concurrencer l'avion pour les déplacements de longue distance. Les opposants proposent également de décréter un moratoire sur la construction de LGV afin de dégager davantage d'argent à destination du réseau classique. En pratique, l'arrêt du financement des LGV relancerait la construction d'autoroutes et d'aéroports, puisque de nombreux grands élus défendent les deux types d'investissements.

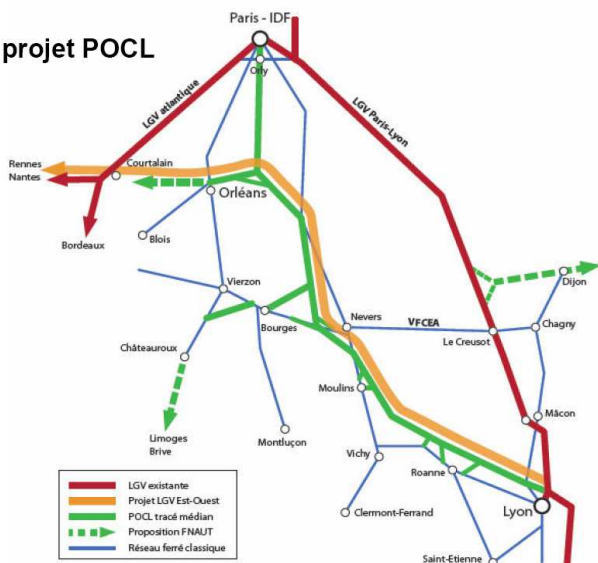
Ceux qui emploient ce type d'arguments font une erreur fondamentale en imaginant que le volume des crédits disponibles pour le rail est une donnée intangible et que si l'on dépense moins pour le TGV, on dépensera davantage pour le réseau classique et réciproquement.

Je crois qu'il convient d'adopter une autre vision et qu'il est possible d'afficher une politique ambitieuse en matière d'infrastructures ferroviaires si l'on élimine un grand nombre de projets d'infrastructures touchant d'autres modes de transport. De nombreux projets autoroutiers ont été reprogrammés dans le cadre du Grenelle de l'environnement car ils sont tout simplement inutiles. De la même manière, on peut par exemple douter de la pertinence de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, ainsi que de l'utilité du canal Seine-Nord, projet sur lequel aucun véritable débat n'a jamais été organisé, alors qu'il va coûter plus de quatre milliards d'euros.

Le financement des infrastructures ferroviaires passe par la mise en place d'une fiscalité écologique, c'est-à-dire d'écotaxes sur l'avion et sur la route. La taxation du kérosène permettrait de récupérer plus d'un milliard d'euros par an. L'élévation de la taxation du gazole au niveau de celle de l'essence fournirait également encore plus d'un milliard d'euros par an. Les réactions suscitées par le projet Lyon-Turin sont à cet égard éloquentes. On entend çà et là des cris d'orfraie selon lesquels ce projet serait ruineux et que jamais des pays comme la France et l'Italie ne pourront financer ce tunnel de cinquante kilomètres de long. Mais la Suisse a bien réussi à financer le Lötschberg et le Gothard, deux tunnels de cinquante kilomètres chacun, grâce à la RPLP, taxe sur le trafic des poids lourds. La fiscalité écologique est donc bien la clé du problème.

Après avoir parlé des opposants, je souhaiterais dire un mot des promoteurs des lignes à grande vitesse. Ils commettent deux erreurs.

Le projet POCL



La première est de survaloriser les retombées espérées du TGV pour les économies locales, ce que j'ai pu vérifier récemment dans le débat relatif au POCL. Nombre d'élus affirment qu'une LGV et une gare feront naître une technopole dans laquelle viendront s'implanter des entreprises innovantes. L'expérience montre que cela ne fonctionne pas car les retombées économiques locales sont beaucoup plus faibles que ce que l'on peut espérer. En fait de technopole, on ne voit souvent qu'une espèce de terrain vague, avec des hangars destinés aux transporteurs routiers. La gare de Macon-Loché en est une parfaite illustration.

Leur deuxième erreur est de se polariser sur un projet précis, inscrit dans un territoire précis. Or, il convient de concevoir un réseau de LGV et de lignes classiques, bien connectées entre elles. La FNAUT a

émis récemment une proposition à propos du projet POCL, pour lequel nous avons estimé que le bon tracé est le tracé médian. L'essentiel de notre proposition tient au fait que nous avons essayé de penser globalement, afin d'une part de minimiser la dépense, et d'autre part de maximiser le maillage du réseau ferroviaire.

Je terminerai mon intervention en par trois propositions de la FNAUT. La première est de renoncer au barreau Poitiers-Limoges, afin de desservir Limoges et Brive par un branchement sur le POCL, à partir de Châteauroux. Cette solution est tout aussi efficace et beaucoup moins coûteuse.

La deuxième proposition est d'abandonner les deux branches ouest et sud du TGV Rhin-Rhône, qui constituent un doublon au moins partiel de la LGV Paris-Lyon. Avoir deux doublons de la LGV Paris-Lyon n'aurait aucun sens, et s'il ne faut en faire qu'un seul, le POCL est le projet le mieux conçu. Il faut alors relier la branche est existante du projet Rhin-Rhône au reste du réseau ferroviaire. Nous proposons à cet effet d'abandonner les deux branches ouest et sud et de les remplacer par un simple barreau est-ouest, situé dans le prolongement de la LGV Rhin-Rhône, entre Dijon et Saulieu, et de réaliser un raccordement nord et un raccordement sud à la LGV Paris-Lyon existante.

Notre troisième proposition consiste à ajouter un petit barreau de cinquante kilomètres entre Orléans et Courtaulin afin de relier Orléans à la LGV Atlantique et de créer du même coup une grande transversale ferroviaire entre Rennes et Nantes d'un côté, et Lyon de l'autre. Cette transversale constituerait l'analogue symétrique du TGV Rhin-Rhône par rapport à l'axe Paris-Lyon.

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*

Je vous remercie pour ce travail équilibré qui nous éclaire tous et nous apporte un grand nombre d'éléments. Avant de passer à la table ronde, je propose au public de poser quelques questions, auxquelles Jean SIVARDIERE et Mathias RUETE vous répondront.

De la salle, Jean DANIEL, *Maire-adjoint de Limoges, Président de la Commission Transports du Conseil régional du Limousin*



J'ai beaucoup apprécié l'intervention de Monsieur RUETE. Sa vision européenne et internationale est indispensable afin de rattraper notre retard pris en la matière. J'ai également trouvé très intéressante la première partie de l'intervention de Jean SIVARDIERE, qui s'est fait à la fois porte-parole des opposants et très efficace avocat du principe de la LGV, et s'est montré particulièrement rassurant pour le territoire du Limousin. Il a montré par ses arguments le caractère positif de notre projet de raccordement à Poitiers, qui est extrêmement avancé. Nous sommes à la veille de l'enquête publique, le projet est inscrit dans le Grenelle de l'environnement et les collectivités se sont prononcées à 98% en faveur de ce projet.

Eu égard aux arguments avancés au niveau environnemental, du maillage du territoire et de la localisation des gares (LGV Limoges-Bénédictins comme gare centrale), je pensais que M. SIVARDIERE allait soutenir ce projet inconditionnellement. Or, il ne l'a pas fait et j'ai même cru comprendre qu'il l'avait récemment qualifié de « caprice d'élus ». Je tiens simplement à rappeler à M. SIVARDIERE que ce projet concerne, au-delà du Limousin, le Lot, la Dordogne, Aurillac et la Corrèze, soit 2,3 millions de personnes, qui se sont prononcées favorablement à 80% pour le soutien de ce projet dans sa globalité, et à 70% pour son financement.

Je déplore la confusion des arguments qui a été opérée et je rappelle à l'ensemble des participants du colloque que le territoire que je représente inscrit ce projet dans une vision globale et internationale. Ce projet regarde au-delà de Paris et ouvre le Limousin sur tout l'arc Atlantique ainsi que sur le Nord et le Sud de l'Europe, pour un coût dix fois moindre que le projet que vous nous avez proposé, et qui ne répond pas à une logique d'aménagement du territoire. Je regrette que votre conclusion n'ait aucun rapport avec les arguments que vous avez développés. La région Limousin investit plus de soixante millions d'euros par an dans son réseau de transports régional, qui ne seront pleinement efficaces qu'à la condition d'être rattachés à la LGV, dans une logique de complémentarité. Ce projet est économe, écologique et indispensable pour le Limousin.

De la salle, René MEHEUT, *Connaissance du Rail*

Je voudrais mettre en avant la question des trains pendulaires. Des pandolinos sur voies classiques permettraient d'accélérer les déplacements interurbains, grâce à la grande qualité des voies ferrées françaises, dont les compensations de dévers sont suffisantes.

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*

Nous poserons cette bonne question à un grand constructeur français.

De la salle, Daniel BRUN, *Revue Générale des Chemins de Fer*

Mathias RUETE se plaignait qu'ERTMS se soit ajouté sur les Thalys à sept systèmes préexistants. Or, je ne vois pas comment et par quoi ces systèmes auraient été remplacés. Le développement d'ERTMS passe nécessairement par une très longue période de superposition à des systèmes préexistants. C'est un problème.

Jean SIVARDIERE, *Président de la FNAUT*

Au sujet du POCL et du projet Poitiers-Limoges, M. Daniel nous fait part du vote massivement favorable de la population. Je remarque cependant qu'à aucun moment n'a été proposée l'alternative entre le barreau Poitiers-Limoges et la desserte à partir du POCL et de Châteauroux, dont les performances en temps de trajet Paris-province sont équivalentes. Je pense qu'il ne faut pas faire l'erreur de confondre la présence d'une LGV avec une bonne desserte ferroviaire. L'essentiel n'est pas que la LGV s'arrête à domicile mais que l'on puisse y accéder facilement. C'est ce que permet le branchement de Limoges à Châteauroux sur le POCL, pour un très moindre coût. Le Limousin qu'on dit prêt à investir financièrement sur le barreau Poitiers-Limoges, aurait tout aussi bien pu investir sur la ligne Montluçon-Ussel, qui a fermé récemment.

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*

Nous allons demander à Mathias RUETE de répondre aux questions portant sur la signalisation et l'interopérabilité.

Matthias RUETE, *Directeur général DG Move, Commission européenne*

Nous avons besoin de l'homologation d'un système européen de signalisation, car le système européen n'a pas remplacé les systèmes nationaux. Guillaume PEPY pourra expliquer ce point plus précisément dans la suite de notre débat.

Bernard SOULAGE, *Président de Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse*

Merci à tous, je cède la présidence des débats à François-Michel GONNOT pour la table ronde.

Débat

le modèle du TGV 30 ans après : viabilité et perspectives

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*



Nous sommes très heureux d'accueillir le Président de l'Association des Régions de France, Alain ROUSSET, qui peut constater que la parole des élus est bien légitimement très présente au sein de nos débats. Les intervenants de cette table ronde sont Guillaume PEPY, Président de la SNCF, Hubert du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France, Madame Marta SANCHEZ-BORRAS, Professeur à l'Université de BarcelonaTech, Jean BENSARD, Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations Infrastructures, Louis-Roch BURGARD, Directeur général de VINCI Concessions, Yves CROZET, Professeur au Laboratoire d'Economie des Transports et Henri POUPART-LAFARGE, Président d'Alstom Transport.

Je souhaiterais donner en priorité la parole à l'Université et à son regard indépendant, qui permet de prendre de la hauteur, en la personne d'Yves CROZET. Nous n'avons pas encore parlé de l'anniversaire du TGV, de ses trente ans, qui s'inscrivent déjà pour nous dans l'histoire. Je pense qu'il serait bon de rappeler les conditions de la naissance du TGV, afin de dresser un bilan et d'indiquer les perspectives d'avenir du modèle économique de la grande vitesse.

Yves CROZET, *Laboratoire d'Economie des Transports*



Les trente ans du TGV représentent d'abord trente ans de succès. Il suffit de venir d'Angleterre pour se rendre immédiatement compte de la spécificité du réseau à grande vitesse, qui dessert aujourd'hui une grande partie du territoire français à partir de Paris. Ce succès pose toutefois quelques questions, car nous avons bien conscience qu'il ne sera pas possible d'étendre le réseau à l'infini. Quand bien même disposerions-nous des financements permettant de réaliser les 2.000 à 3.000 kilomètres de nouvelles lignes TGV inscrites dans le SNIT, leur opportunité nous semble bien être sujette à caution.

Le TGV est un succès car les gains de vitesse ont une légitimité économique et sociale. Plus nous nous enrichissons, plus nous augmentons la vitesse moyenne de nos déplacements. Nous parcourons aujourd'hui une moyenne de quarante kilomètres par jour. Nos ancêtres il y a 150 ans n'effectuaient en moyenne que quatre kilomètres de déplacements par jour. Nous pouvons parler à cet égard d'une élasticité vitesse-PIB. Andreas SHÄFER, du MIT, estime cette élasticité-vitesse à 1 : 1% de PIB supplémentaire génère 1% de vitesse en plus. Cette accélération s'opère par effet de structure. Si la vitesse moyenne de la voiture plafonne, on peut basculer sur l'avion et le TGV. Sur les dix dernières années, l'élasticité vitesse-PIB en France s'établit à 0,4. Chaque fois que nous avons gagné 1% de PIB, nos déplacements ont ainsi accéléré de 0,4. Or, cette accélération n'est pas due à la voiture, car la vitesse moyenne des véhicules est aujourd'hui en baisse, ni aux autres modes de transports, mais s'explique par un effet de structure, c'est-à-dire par le passage d'un mode de transport lent, la voiture, vers des modes de déplacement rapides, l'avion et le TGV. Si cette demande de vitesse est légitime d'un point de vue social, et réclamée comme un droit, elle ne l'est pas forcément d'un point de vue économique. Par exemple, une ligne de TGV directe entre Lyon et Bordeaux ne serait pas justifiée, en raison du faible trafic de voyageurs sur un tel parcours au regard des coûts de construction et de fonctionnement. L'offre ferroviaire et aérienne existante est à amplement suffisante. Une offre de TGV n'est donc pas justifiée sur une grande distance, s'il n'y a pas suffisamment de trafic.

Le même raisonnement vaut pour les courtes distances. Une LGV Lyon-Grenoble n'aurait pas davantage de sens car la grande vitesse ne ferait pas gagner beaucoup de temps. Ce qui compte pour ce type de mobilité est la fréquence qui est bonne aujourd'hui entre ces deux villes : toutes heures et même demi-heures en heure de pointe.

Si nous regardons des projets comme le Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) qui a attiré des milliers de personnes dans les réunions publiques à Nevers ou à Roanne nous découvrons malheureusement certaines méprises. Ainsi, à Roanne, le débat public et la publicité faite par la ville forment la problématique selon les termes suivants : « êtes-vous d'accord pour que Roanne soit à trente minutes de Lyon ? ». Or, il s'agit d'une erreur de perspective qui veut faire des TGV des TER., Les TGV entre Roanne et Lyon n'auront pas la fréquence qu'offre un TER, puisqu'ils arriveront de Paris et en outre, les horaires qui optimisent le remplissage du TGV ne correspondent pas à un départ en heure de pointe du matin de Roanne. Il en va de même du TGV PACA. Au départ il a été pensé comme un TGV Paris-Nice pour concurrencer l'avion, Nice étant le premier aéroport de province. Quand le débat public transforme le projet en un TGV Marseille-Nice, il s'agit en fait d'une demande pour un TER repensé.

Or le modèle économique de la grande vitesse (celui qui fonctionne sur Paris-Lyon ou Paris-Bruxelles) ne convient pas dans ce cas-là, car il faut subventionner non seulement l'infrastructure (dix à quinze milliards d'euros pour le Marseille-Nice) mais également l'exploitation. Des voyageurs pendulaires intéressés par un TGV Marseille-Toulon-Nice refuseraient de payer vingt ou trente euros par jour. Pour un trafic représentant plusieurs centaines de personnes, des abonnés paient aujourd'hui 400 euros par mois pour un trajet quotidien Arras-Paris, et 600 euros par mois pour un trajet Lille-Paris. Il n'est souhaitable de généraliser de telles pratiques, ni en termes d'aménagement du territoire et de durabilité des finances publiques locales et nationales. Il ne s'agit donc pas de calquer le modèle économique du TGV Paris-Lyon sur des zones où les villes sont étalées à la manière du modèle allemand. Il faut au contraire trouver une autre logique économique, tant pour les infrastructures que pour l'exploitation.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Je donne maintenant la parole à Marta SANCHEZ-BORRAS. Je rappelle que vous êtes ingénieure diplômée de l'INSA de Lyon, et de l'Ecole Supérieure des Ponts et Chaussées de l'Université BarcelonaTech. Vous êtes également Docteur de l'UPC BarcelonaTech avec mention européenne. Vous êtes une spécialiste reconnue au niveau européen pour vos compétences en matière de transport ferroviaire. Nous aimerions avoir votre point de vue d'universitaire, avec un développement particulier sur l'Espagne.

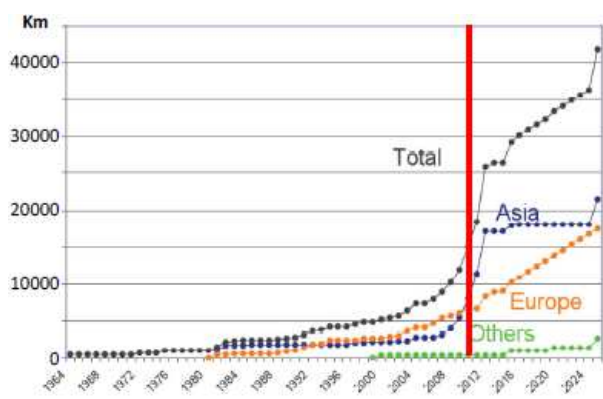




Mon intervention portera sur la grande vitesse en Europe, avec une focalisation spécifique sur l'Espagne. J'aimerais pour commencer rappeler le contexte dans lequel est apparue l'idée de construire un réseau européen à grande vitesse. En 1985, la part de marché du chemin de fer dans le trafic international déclinait. Ce phénomène coïncidait également avec le processus de libéralisation du secteur des transports européens. C'est ainsi qu'a été proposé d'instituer un réseau à grande vitesse au niveau européen. Cette proposition a été revue en 1994 afin d'inclure les PECO, pour aboutir au réseau actuel des LGV en Europe. Ce réseau n'incluait pas les seules lignes à grande vitesse, qui permettent de circuler à plus de 250 kilomètres / heure, mais également des lignes aménagées.

La Commission européenne a considéré que ces lignes aménagées étaient également des lignes à grande vitesse, de manière à n'exclure aucune région.

Le graphique présentant l'évolution de la taille du réseau européen indique que sa longueur va continuer d'augmenter dans un futur proche. Sur la carte du réseau européen à grande vitesse en janvier 2011, force est de constater qu'en Europe du Sud et en Espagne, le réseau comprend davantage de lignes que ce qui était prévu, et que la quasi-totalité de ces lignes sont à grande vitesse. Les lignes aménagées ont ainsi été remplacées par des LGV qui permettent certes de circuler à une vitesse plus élevée mais qui coûtent également plus cher. A titre d'ordre grandeur, il faut compter douze à trente millions d'euros par kilomètre de LGV nouvelle, et vingt à vingt-cinq millions d'euros pour un TGV, sans oublier les coûts d'entretien.



Ces coûts d'investissement importants sont actuellement couverts par les Etats, mais également par les redevances d'utilisation des infrastructures, dont le montant dépend notamment du niveau de la subvention de l'Etat. Des études récentes indiquent que les niveaux de péages actuels sont supérieurs au niveau optimal, calculé sur la base de la formule de RAMSEY-BOITEUX. Ceci se traduit par un impact négatif sur les liaisons où la part de marché du chemin de fer est inférieure à 85%. On note une réduction du volume de trafic potentiel supérieure à 20%, en heure de pointe ainsi qu'une réduction de la part de marché du chemin de fer de plus de 10% en heure de pointe. Ces données sont fondamentales car il y a en Europe plusieurs liaisons où la part de marché de la grande vitesse est inférieure à 85%. On peut en conclure que la faible rentabilité de certaines lignes a conduit le chemin de fer dans une situation économique délicate, en dépit de sa rentabilité sociale.



L'Espagne est le pays européen ayant actuellement le plus de lignes à grande vitesse, soit 2.400 kilomètres de LGV en opération. La carte du réseau ferroviaire espagnol présente les LGV en opération, celles qui sont en construction et projetées, mais également les lignes conventionnelles électrifiées, les lignes conventionnelles non-électrifiées ainsi que la population des aires métropolitaines. Cette carte permet de bien observer que les lignes qui sont actuellement en opération relient entre eux les plus importants noyaux de population. Les lignes futures vont relier Madrid à des foyers de population plus petits, qui

sont inférieures à 1 million de personnes.

Ce réseau a permis de mettre plus de 50% de la population de l'Espagne à moins de cinquante kilomètres d'une gare à grande vitesse, grâce à de forts investissements d'environ six milliards d'euros par an apportés par l'Etat, par des fonds communautaires ou des fonds privés. Ce réseau a eu des impacts très positifs mais également des impacts négatifs.

Concernant les succès, il faut d'abord constater que le réseau de grande vitesse en Espagne a permis au trafic ferroviaire de croître pour atteindre depuis 2004 son maximum historique et de gagner des parts de marché sur l'avion. La grande vitesse s'est traduite par des impacts positifs en termes d'émissions de gaz à effet de serre et d'économies d'énergie. Elle a donné lieu à d'importantes transformations urbaines. Son impact économique s'est traduit par la création de nombreux emplois, et par une augmentation de l'exportation du secteur ferroviaire supérieure à 60% dans la période 2006-2009. L'Espagne a pu ainsi se projeter à l'international et gagner d'importants contrats tels que la LGV à La Mecque. Ces investissements ont donc eu des résultats positifs importants. Peut-on également identifier des points négatifs ou des échecs ?

Les échecs peuvent se répartir en problèmes de coûts et en problèmes de demande. Certains péages représentent un poids très élevé par rapport aux charges d'exploitation et aux revenus. Ils sont au-dessus du niveau optimum. Cela a entraîné des pertes de demande sur les liaisons où le chemin de fer détient moins de 85% de la part de marché. Ainsi, sur quelques tronçons, certains trains circulent à moins de 260 kilomètres / heure afin de payer moins de péages, alors qu'ils pourraient circuler à 300 ou à 350 kilomètres / heure. L'opérateur a parfois fermé quelques voitures sur certains tronçons de manière à faire baisser son coût de péage. Tous les projets de lignes nouvelles sont à grande vitesse alors que le potentiel de demande aurait pu être capté avec des vitesses plus faibles. Des lignes aménagées auraient en effet suffi. Ainsi, on constate actuellement que le potentiel de demande des lignes qui vont être inaugurées dans un futur proche est très bas, et en tout cas bien en-deçà des seuils de demande théoriques qui assurent la rentabilité des LGV.

En ce qui concerne la viabilité et les perspectives du modèle de la grande vitesse, force est de constater que la grande vitesse est devenue en Espagne un droit et non un service. Le réseau conventionnel qui existait en Espagne était de faible qualité. Les vitesses maximales étaient très faibles comparées à celles en vigueur en France, au Royaume-Uni ou en Allemagne. Ceci explique la volonté de construire des LGV sur tout le territoire. Mais cette revendication n'a pas permis de parvenir à un bon compromis entre la couverture spatiale et la masse critique de la demande. Dans quelques cas, on a construit des LGV alors que des lignes aménagées auraient suffi à capter la demande potentielle. Nous n'avons donc pas pris en compte le fait de savoir si la réduction du temps induite par la vitesse compensait ou non l'augmentation des coûts sociaux et financiers.

La viabilité de ce système passe par un retour au concept de la grande vitesse comme un service et non comme un droit. Il faut rationaliser la fièvre de la grande vitesse et ne pas essayer de relier Madrid à tous les chefs-lieux de départements en moins de trois heures. Il s'agit au contraire d'évaluer la demande potentielle et de conduire des analyses coûts-bénéfices, à compléter avec des analyses multicritères et des tableaux d'input et d'output. En prenant en compte tous les effets et tous les coûts, nous pourrions mettre en œuvre tous les moyens permettant de prendre les bonnes décisions.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Ces analyses permettent de constater que de Lyon à Barcelone les esprits sont en accord. Nous allons maintenant passer la parole à Guillaume PEPY, Président de la SNCF, afin de parler des trente ans du TGV et de l'évolution de son modèle à l'échelle européenne.

Guillaume PEPY, *Président de la SNCF*



Je souhaiterais commencer par insister sur la question de rebâtir une équation économique pour le transporteur TGV. Je vais tenter d'illustrer par l'exemple français un grand nombre des constats qui ont été faits par mes deux collègues économistes, Yves CROZET et Marta SANCHEZ-BORRAS. Concernant cette équation, nous pouvons d'abord souligner que le modèle français a été pendant très longtemps un modèle à tout faire. Nous voulions à la fois faire du point à point, c'est-à-dire relier entre elles les grandes agglomérations françaises, et servir les territoires. Nous voulions être accessibles à tous tout en étant rentables pour développer le réseau, et dégager une marge opérationnelle. La marge opérationnelle, qui a dépassé le milliard d'euros en 2007, représente les recettes courantes moins les dépenses courantes. Elle est au fondement du système. Afin que le TGV soit un succès industriel, notre pays a fortement investi. Nous disposons en France de 457 rames Alstom, et cinquante rames circulent sur nos TGV en Europe. Par ailleurs, notre TGV est exporté en Espagne, en Corée et au Maroc. Il fallait donc investir massivement sur le réseau à grande vitesse. Par ailleurs, les péages TGV servent également à financer la rénovation du réseau classique, selon un principe de solidarité sur le réseau. Pour finir, l'image du TGV auprès des Français est excellente puisqu'il figure dans le top cinq des services et produits préférés des Français. Force est de constater que nous sommes donc dans un modèle de TGV à tout faire, où chaque problème dispose d'une solution TGV.

Je défends la thèse qu'il existe une zone de pertinence, une « [enveloppe d'utilisation](#) » du système TGV. A l'intérieur de cette enveloppe, le système fonctionne incomparablement bien. Il est imbattable. Quand on sort de cette zone de pertinence, les difficultés s'annoncent.

Revenons sur la façon dont le système français s'est développé et sur les clés de son succès. Il existe aujourd'hui non seulement 2.000 kilomètres de LGV en France, mais également 8.000 kilomètres de lignes conventionnelles qui sont parcourues par les TGV. Rappelons qu'une rame de TGV roule près de 40% du temps sur des lignes conventionnelles à une vitesse conventionnelle et non pas sur des lignes à grande vitesse à vitesse élevée. Ce succès français s'est projeté à l'échelle européenne. La SNCF assure aujourd'hui un voyage TGV sur deux en Europe. Notre ambition est de conserver cette part de marché.

Les comptes 2011 de la Branche Voyages n'étant pas encore publiés, je ne vous communiquerai pas les résultats, mais j'insisterai sur certains chiffres importants. Notre marge opérationnelle est de 950 millions d'euros, soit un taux de 14%. Les économistes considèrent que dans le métier du transport, métier capitalistique où chacune des rames vaut de l'ordre de trente millions d'euros, une marge comprise entre 18 et 22% est nécessaire afin de pouvoir continuer à investir sur du matériel et développer le secteur. Il nous manque donc un tiers de marge opérationnelle pour pouvoir continuer à développer le système.

La valeur comptable de nos rames est de l'ordre de 4,5 milliards d'euros. Nous allons déprécier la valeur de ce parc de 700 millions, soit environ 15%. Ceci confirme que l'économie du système est à rebâtir. Par ailleurs, 32% du chiffre d'affaires génère non pas du bénéfice mais des pertes. Les TGV province-province génèrent notamment aujourd'hui une perte de 176 millions d'euros, et l'axe nord génère trente millions d'euros de pertes.

Afin de continuer à éclairer le débat économique, je rappelle que les clients sont très sensibles au prix et n'apprécient pas l'augmentation tarifaire. C'est une mauvaise nouvelle car cela ne nous permet pas d'augmenter les prix sur longue durée. Un abonnement avec 70 ou 80% de réduction sur un Paris-Tours, un Paris-Lille ou un Paris-Le Mans reste à un prix très élevé alors même que la réduction tarifaire est importante. Cette contradiction interne du système explique qu'il est très difficile de développer des liaisons abonnées à courte distance. Un prix, même très réduit, est encore considéré par l'utilisateur comme étant abusif. L'augmentation faciale est mise au défi par l'intelligence des clients.

Les clients sont à la recherche des prix les plus bas. Leur panier moyen augmente deux fois moins que l'augmentation faciale. Les systèmes de *yield management* sont donc parfaitement intégrés par les clients qui ont appris à se repérer afin de trouver des prix bas et acheter moins cher leurs billets TGV.

Par ailleurs, deux tiers des charges s'appliquent à tous les transporteurs TGV quels qu'ils soient et ne sont pas propres à l'exploitant SNCF. Sur ces deux tiers, 36% représentent la part des péages et de l'énergie de traction. La masse salariale ne représente quant à elle que 20% des charges d'exploitation du TGV. Ainsi, si l'on gagne 10% sur la masse salariale, on n'aura donc gagné que 2% sur l'économie du système. Le poids économique principal porte bien sur les 66% de charges communes qui concernent le système à grande vitesse.

Il faut 20% de marge opérationnelle pour pouvoir rémunérer et renouveler le parc. La conclusion est donc qu'il convient donc de rebâtir une équation pour continuer à développer le TGV dans une enveloppe économique raisonnable.

Face à ce constat, que faire ? L'Etat a fait son devoir en rendant visible la séquence de péage. Elle est donc stabilisée et les péages évolueront entre 2013 et 2018 à peu près au rythme de l'inflation ferroviaire. Cela va nous permettre de construire des plans d'affaire et de racheter éventuellement de nouveaux matériels. Toutefois, la proportion de dessertes déficitaires reste trop importante, près d'un tiers du chiffre d'affaires génère du déficit, notre parc a 17 ans et certaines rames ont plus de trente ans, voire quarante, ce qui est un âge moyen élevé.

Votre colloque se tient entre le conseil d'administration de la SNCF et celui de RFF, nous sommes donc au cœur de la décision publique sur ces questions de péages, de business model et de réinvestissement.

Nous avons construit les TGV qui ont la meilleure rentabilité socio-économique et financière. Nos décideurs ont eu raison de commencer par la LGV Paris-Lyon et de poursuivre par le TGV Atlantique. La question qui est aujourd'hui posée est de savoir à quel moment le système doit ralentir son expansion ou l'interrompre. Cette question est purement politique, elle touche l'affectation des ressources publiques et ne nous appartient pas. Cependant, du point de vue de l'opérateur, la rentabilité d'une ligne supplémentaire est aujourd'hui questionnable.

Je souhaiterais en conclusion vous présenter quelques pistes.

- Il convient d'abord d'essayer d'[utiliser les lignes existantes de façon toujours plus dense](#). Le réseau ferroviaire français à grande vitesse est beaucoup moins parcouru que d'autres réseaux, comme le réseau japonais ou le réseau coréen par exemple. Densifier la circulation sur ce réseau apportera des ressources à la collectivité.
- Je suis opposé à la politique du tout TGV. Cette politique doit être exclue, au profit de [l'articulation des offres](#), afin que les offres TGV, Intercités et TER soient utilisées dans leur domaine d'excellence et connectées par des correspondances.
- Il faut également faire circuler davantage les rames, à la manière des japonais. Il faut une [meilleure rotation de matériels](#) qui valent trente millions d'euros chacun.
- Si les Français rechignent à payer plus cher le train, il convient d'[inventer des services additionnels](#) qui procureront des revenus complémentaires améliorant l'économie du système. Si ces services ont de la valeur, les clients accepteront de les payer.
- Il convient en dernier point de [travailler à l'excellence du plan de transports](#). Travaillons à sa fiabilité, sa robustesse et sa liaison avec les travaux, afin d'éviter que des difficultés opérationnelles ne détériorent sa la qualité. La qualité fait partie intégrante de l'économie car elle se chiffre en dizaines de millions d'euros.

Voici les éclairages que je voulais apporter aux travaux du séminaire.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*



Nous allons maintenant revenir sur le sujet des péages avec Hubert du MESNIL, Président de RFF. Les péages ont longtemps été un sujet de polémiques entre la SNCF et RFF, mais on comprend qu'ils se sont désormais stabilisés, permettant ainsi aux opérateurs d'avoir davantage de visibilité, et à RFF d'avoir une meilleure assurance de ses investissements sur le réseau. Je parle des investissements nécessaires comme des investissements nouveaux, si nous devons connaître une extension de ces réseaux. Il est important que nous puissions vous entendre sur ces problématiques du TGV.

Hubert du MESNIL, *Président de RFF*



Je voudrais commencer par dire que je souscris à 100% aux cinq conclusions énoncées par Guillaume PEPY. Elles expriment une vision commune et partagée entre la SNCF et RFF.

Au sujet des péages, je n'aurais que quatre remarques à faire, qui corroborent les précédentes interventions dans lesquelles je me retrouve tout à fait. La décision prise par l'Etat est très importante, car elle apporte de la visibilité, et va permettre aux entreprises et aux transporteurs comme aux voyageurs de connaître le coût d'utilisation du réseau dans les années qui viennent. Chacun pourra ainsi construire son modèle, prévoir ses investissements et ses calculs de rentabilité. Par cette décision, le régulateur dépasse le simple rôle de juge-arbitre lors des conflits. Il nous aide à construire un raisonnement économique de long-terme, qui va au-delà des intérêts de chacun des acteurs, et qui propose une vision plus globale et consolidée des intérêts du secteur ferroviaire en France. Cette décision attendue apporte donc un éclairage sur cette vision pluriannuelle et annonce une stabilisation des péages pour les années à venir.

Cependant, cette « stabilisation » est à mettre entre guillemets, puisqu'elle se rapporte à l'inflation ferroviaire. Cette expression d'« inflation ferroviaire » pose problème. Elle est critiquée par le régulateur. On ne comprend pas pourquoi l'inflation dans le monde ferroviaire serait différente de l'inflation générale. Cela signifie donc que la stabilisation n'est qu'apparente, puisqu'elle est calée sur un indice d'inflation ferroviaire qui reste à construire et qui va au-delà de l'indice des coûts. Cette situation met en lumière une dérive des coûts du secteur ferroviaire par rapport au reste de l'économie, qui menace la compétitivité du secteur ferroviaire dans son ensemble.

Comme deuxième bémol à apporter à cette décision, je remarque que cette relative stabilisation apporte à la fois de la visibilité et davantage de réassurance au modèle TGV qui semblait en difficulté, mais laisse par ailleurs parfaitement ouverte la gestion de l'équilibre économique du réseau. Nous avons cru ces dernières années que nous allions cacher les difficultés structurelles du réseau en profitant de la réussite du TGV. Or, cette corde est désormais usée. Il faut donc maintenant se demander comment l'ensemble du réseau ferroviaire va trouver son équilibre économique, tant au niveau français qu'au niveau européen.

Ces remarques n'enlèvent rien à la pertinence de cette décision. Nous travaillons d'ailleurs en communion avec la SNCF afin de trouver des conditions équilibrées de modération des péages et de maîtrise des coûts ferroviaires.

Je partagerai donc quatre réflexions pour compléter ce qui a déjà été dit. Je tiens tout d'abord à saluer la qualité et l'intérêt de l'étude présentée par Jean SIVARDIERE. Cet homme d'expérience et de terrain exprime l'intérêt des voyageurs, qu'il est toujours utile d'écouter.

On peut par ailleurs ne pas le suivre dans ses conclusions sur les bons et les mauvais projets, mais je n'en débattrai pas aujourd'hui. Cela dit, nous constatons que le débat sur les LGV se résume toujours à une opposition caricaturale entre les « pro- » et les « anti- ». Eviter d'en faire une guerre de religion mais tenter d'en expliquer à tout le monde les enjeux, les intérêts, les difficultés et les contradictions me paraît être un bon exercice. De ce point de vue, le travail qui a été réalisé nous aide à poser ce débat en termes mesurés. N'oublions pas que notre système ferroviaire est un succès, mais qu'il connaît également des menaces.

Le concept initial associant TGV et LGV dans un produit tout fait, livré clé en mains, est en effet un modèle dépassé. Il n'est qu'à regarder en Europe pour comprendre que ce vocabulaire désigne des réalités et des vitesses différentes. Il convient donc de sortir de cette pensée unique et uniforme et de commencer par étudier les différents besoins de desserte, aux échelles de l'Europe, de la France et de la région, afin de bâtir des réponses adaptées, projet par projet et réseau par réseau. Ces réponses peuvent être pour parties des LGV ou des lignes nouvelles, pas forcément à grande vitesse et sans qu'il y ait *d'a priori* définitif. A titre d'exemple et afin de montrer que RFF ne s'oppose pas systématiquement à la grande vitesse, je voudrais vous signaler que dans les débats concernant la Normandie comme dans celui du POCL, RFF a retenu, pour la Normandie, une vitesse maximale limitée à 250 kilomètres / heure tandis que pour le POCL, il y a un scénario allant au-delà de 320 kilomètres / heure. [A chaque territoire sa réponse adaptée](#), et non un modèle unique qui aurait réponse à tout.

La présentation faite par Mathias RUETE de la DG Move devrait nous faire réfléchir sur [l'évolution du concept de réseau européen](#). La proposition originelle consistant en une simple liste de projets dits prioritaires semble aujourd'hui dépassée. Nous devrions nous inspirer de la conception d'un réseau complexe, intégrant des horizons de temps long, voyageurs d'un côté et fret de l'autre, à toutes les échelles territoriales. Car c'est l'ensemble de ces paramètres qu'il faut prendre en compte pour bâtir une stratégie de long-terme pour le réseau, apportant des réponses aux différents besoins de services et de capacités et à différentes échelles temporelles.

Nous devons également prendre à notre compte les quatre « i » rappelés par Mathias RUETE. Je ne ferai référence qu'à deux « i », en guise de clin d'œil. Concernant le marché intérieur, nous n'avons pas épuisé le sujet de l'ouverture à la concurrence du réseau à grande vitesse. Je ne suis pas convaincu que l'option d'un marché libre et ouvert soit entièrement satisfaisante. Le système des franchises adopté en Grande-Bretagne me semble être plutôt pertinent. Par ailleurs, en matière d'infrastructures et de système ferroviaire, il nous faut franchir de nouveaux pas d'innovation, et le faire à l'échelle de l'Europe. Nous travaillons à cet effet à un projet commun de centre de recherche et d'innovation européen baptisé Railenium, consacré à l'infrastructure des transports ferroviaires. Ce n'est que lorsque nous aurons constitué ce centre de ressources intelligentes pour l'innovation ferroviaire, que nous aurons franchi un nouveau pas pour inventer de nouveaux trains et de nouveaux systèmes ferroviaires.

Mon troisième sujet de réflexion porte [sur l'évaluation socioéconomique](#). Le début des débats que nous avons eu tout à l'heure montre bien que nous avons du mal à classer les projets et à les évaluer. De ce point de vue, nous sommes à RFF insatisfaits vis-à-vis du modèle d'évaluation socioéconomique actuel qui privilégie systématiquement la grande vitesse. Le gain de temps est le principal critère retenu pour qualifier positivement un projet. Prenons par exemple le projet d'interconnexion Sud. Il ne permet pas de gagner du temps. En revanche, nous pensons qu'il a beaucoup d'intérêt. Il donne pourtant un très mauvais résultat dans le calcul d'intérêt socioéconomique. Cela signifie que le modèle de calcul n'est pas satisfaisant. Nous recherchons à cet effet un modèle permettant de mieux valoriser les effets de désaturation, d'équilibre du réseau, de sécurité ou de développement durable. J'invite les économistes qui nous écoutent à venir nous aider sur ce sujet.

Mon dernier sujet de réflexion porte sur [la gouvernance](#). Si nous avons déjà beaucoup parlé de la gouvernance du système ferroviaire, nous souhaiterions insister sur la gouvernance des projets. En France, il existe une règle selon laquelle il faut en premier lieu appréhender la façon dont un projet s'autofinance avant de recourir au financement public via l'Europe, et à parité via l'Etat et les collectivités. Je pense que nous avons à inventer en France un nouveau système de gouvernance de nos projets. Nous ne sommes pas encore arrivés à trouver une bonne manière d'aborder l'ensemble de nos projets. Des comités de pilotages sont mis en place au coup par coup. Le Président Alain ROUSSET pourra nous en parler. Savoir qui a le pouvoir et qui décide au sein du comité de pilotage n'est pas une mince affaire. Faut-il mettre les régions en situation d'égalité avec l'Etat dès lors qu'elles cofinancent le projet ou est-ce à l'Etat de décider puisque il est dépositaire du pouvoir au niveau de l'Etablissement public RFF, avant d'aller chercher des financements auprès des régions ? Il me semble qu'un travail reste à faire pour trouver une organisation de la gouvernance du réseau dans laquelle on associe en amont les collectivités publiques, à savoir l'Europe, l'Etat et les régions.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Je vous remercie, ainsi que Guillaume PEPY, pour vos interventions sincères, concises et très instructives. Je voudrais, à l'intention de Mathias RUETE, mettre en avant la conclusion d'Hubert du MESNIL, que je vais reprendre dans le rapport du Comité Directeur des Régions d'Europe, et dont je suis sûr qu'elle est partagée par Alain ROUSSET. Il faut absolument associer l'Europe, les Etats et les Régions à la gouvernance des grands projets ferroviaires. Je vais laisser Alain ROUSSET, Président de l'Association des Régions de France, répondre à la question concernant la place des régions dans la gouvernance des projets ferroviaires. Je souhaiterais auparavant demander au Président de la région Aquitaine quel a été l'apport économique du TGV pour Bordeaux, et quelle a été son expérience de la LGV Tours-Bordeaux.

Alain ROUSSET, *Président de l'Association des Régions de France (ARF)*



Je ne peux aujourd'hui qu'anticiper les retombées de la LGV Tours-Bordeaux. J'observe simplement que nous étions il y a quelques années en compétition avec Nantes sur une entreprise qui était en fait le service informatique de la SNCF. La consultation des cadres ayant conclu que le temps de trajet entre Nantes et Paris était plus court qu'entre Paris et Bordeaux, Nantes avait été choisie. L'un des problèmes que nous avons aujourd'hui, en tant que collectivités locales, et qui nous pose d'ailleurs des difficultés lorsque l'on a à défendre un projet de LGV sur les territoires, est [l'absence d'outils d'évaluation précis](#).

Lorsque je demande ces éléments à la SNCF, à RFF ou à l'Etat, ils ne me répondent pas. Dans un contexte hostile de dégradation de l'environnement, d'expropriation ou de dévalorisation d'un bien situé au bord du tracé, je ne peux fournir aux citoyens d'autres justifications que la nécessaire modernisation du réseau existant. Il faut offrir à la population des justifications qu'aujourd'hui nous n'avons pas.

Les régions ne sont pas structurées pour organiser un système d'analyse économique à l'échelle nationale. Il s'agit là d'un manque considérable de l'Etat. Dans les discussions de nos régions avec le monde de la recherche, y compris en termes de technologies du futur ou d'implantation de technopoles (une Silicon Valley à la française), les aspects de mobilité rapide sont essentiels. Et quelle meilleure région que l'Aquitaine pour devenir une Silicon Valley ? En plus du cadre de vie, nous offrons la possibilité d'être à deux heures de Paris et à quatre heures de Madrid. Je vous remercie de m'avoir laissé passer ce message personnel ! Mais ce n'est pas Mathias RUETE qui me contredira.

La question de la mobilité rapide est donc centrale. Sans parler des « turbo-profs », développer un système de réseau universitaire au niveau des grandes villes d'une région ou un système de relation entre les grands groupes et les sous-traitants me paraît être positif. Je n'ai pourtant pas la possibilité de le prouver aux habitants d'Agen ou du Pays basque. Nous souffrons donc d'un déficit d'analyse à ce propos, alors que nous sommes pourtant disposés à la cofinancer. Voici ma première observation en réponse à la question de Bernard SOULAGE.

Ma deuxième observation est la suivante. Le problème de la LGV, pour nous régions, ne résume pas le problème du ferroviaire. Nous sentons bien que nous sommes aujourd'hui à un moment décisif du modèle de développement du ferroviaire, auquel l'Europe ne participe à mon avis pas assez. Ce n'est pas un reproche que je fais à Mathias RUETE. Je suis scandalisé de voir les Etats reprocher à l'Europe de ne pas assez dépenser pour les transports ou la recherche. Mais à chaque fois que les politiques n'ont pas dépensé l'intégralité de la somme qui était allouée, celle-ci a été réclamée en retour. C'est le « *I want my Money back!* » de Mme TATCHER. Elle n'est pas la seule à vouloir récupérer son argent. Il faut savoir que le système GALILEO, qui peut être utile pour la géolocalisation ferroviaire, a été financé à partir de trois milliards d'euros d'excédents de la Politique Agricole Commune, que Monsieur RUETE a réussi par magie à conserver.

Nous devons donc prendre le problème ferroviaire dans son ensemble, à son échelle européenne et à son échelle régionale. Si l'on ne peut pas faire du cabotage avec la LGV, il faut bien que l'on conforte, par les TER ou par les réseaux du type TEOZ, l'arrivée des voyageurs sur un certain nombre de gares. La LGV suppose de repenser la totalité de l'état du ferroviaire. Prenons l'état des voies, par exemple. Les efforts aujourd'hui consentis sur la régénération du tissu secondaire et sur la rénovation des gares, représentent un chantier colossal. A cet égard, je trouve que la faible concurrence et donc les prix pratiqués sur matériel et sur la rénovation des voies sont préoccupants. Dans la région Midi-Pyrénées, le recours à une entreprise espagnole a permis d'avoir des prix de matériel plus abordables. Le fait que les régions soient à la fois sollicitées financièrement sur la LGV et sur la régénération des voies de TER, suppose que leurs ressources soient revues. Nous avons dans ma région un département qui n'est plus capable, au vu d'une projection de ses finances, de rénover ses collèges, d'assurer l'action sociale et d'investir en même temps cent millions d'euros sur une LGV. Je trouve que l'on est allé très loin dans la demande aux collectivités locales de cofinancer à parité de l'Etat les grands chantiers ferroviaires. Les chantiers ferroviaires représentent deux années de budget d'investissement dans l'engagement du Conseil régional d'Aquitaine, et l'Etat nous demande de financer parallèlement le plan Campus et les investissements d'avenir. Je ne connais pas aujourd'hui une politique active de l'Etat qui ne soit pas cofinancée, et parfois dans une proportion inégale, par les collectivités locales. Notre système reste centralisé mais n'a pas de gouvernance. Concernant l'avancée de la LGV Sud Europe Atlantique, la région est beaucoup plus engagée que le maître d'ouvrage. Est-il normal que les régions n'aient pas des ressources du niveau de leurs agglomérations, en bénéficiant d'une forme de versement Transports qui serait adossé à un panier de ressources par exemple ? Les sommes qui se chiffrent en remboursement d'emprunts de la Caisse des Dépôts ne sont pas des sommes gigantesques. Il en est de même du prélèvement sur les autoroutes, après le gâchis de la privatisation. Les sommes allouées ne sont pas à l'échelle de la bonne gestion des collectivités locales. Il y a en tout cas aujourd'hui un blocage manifeste.

Les régions ont déjà investi sept milliards sur la rénovation des TER. Elles vont encore investir la même somme. Mais le système institutionnel tel qu'il est aujourd'hui organisé ne fonctionne plus. Faut-il, comme l'évoquait Hubert du MESNIL tout à l'heure, adopter le modèle anglais qui me semble être trop éclaté, et où l'usager comme l'Etat paient beaucoup ? Ou bien faut-il adopter le modèle allemand, pour lequel j'ai une préférence ? C'est aujourd'hui une des questions les plus compliquées, les plus difficiles et les plus urgentes si l'on veut engager la France dans le développement durable et si l'on ne veut pas que les chemins de fer allemands deviennent l'industrie dominante non seulement en Europe mais y compris chez nous. Nous retardons l'ouverture à la concurrence mais nous retardons aussi la prise de décision.

Une autre question à aborder est [le PPP dans le domaine du ferroviaire](#). Je me méfie par définition du PPP. Regardons l'histoire des grandes constructions et des grands engagements publics. La première période, après 1945, marquée par le modèle colbertiste, est centrée sur l'impôt. Nous avons à cette époque lancé le nucléaire, le spatial et le TGV. Dans un deuxième modèle, pour les grandes entreprises de services comme la Lyonnaise ou la Générale des Eaux, on a fait appel à l'utilisateur et à la facturation. L'utilisateur-client payait le service. Aujourd'hui nous demandons à nos enfants et à nos petits-enfants de payer. C'est le modèle du PPP. On emprunte, on fait appel aux contribuables locaux et marginalement aux contribuables d'Etat et nous aboutissons à des taux de rentabilité, sur la LGV Tours-Bordeaux, de 14%. Si j'explique cela au contribuable qui doit financer l'opération, il me saute à la gorge. On ne peut pas à la fois se plaindre de l'organisation de la régulation financière de la France et continuer en même temps à l'endetter indirectement. Car le PPP n'est rien d'autre que de l'endettement. Cela nous amène à dire qu'il faut que l'Etat et les pouvoirs publics hiérarchisent les projets. On ne peut pas se contenter de mettre à l'encan les grands projets d'infrastructures. Je suis assez stupéfait de voir que l'Etat connaît depuis des années des difficultés à décider et ne se dote pas d'outils d'analyse capables de présenter des projets prioritaires à l'opinion publique. Ce qui est priorisé aujourd'hui est la capacité des collectivités locales à mettre de l'argent sur la table.

Tout cela ne dessine pas un modèle démocratique, mais c'est la situation actuelle. Il suffira que les collectivités locales déclarent ne plus pouvoir payer la LGV Sud Europe Atlantique, pour que cette liaison internationale soit mise en cause. J'estime que cela n'est pas acceptable en matière de décision publique, et que c'est l'un des points majeurs à revoir dans les échéances politiques à venir.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Merci beaucoup Alain. Je crois que les messages sont parfaitement clairs. J'aurai l'occasion de revenir, au moment du débat, sur la contribution des régions et l'organisation du système. Je vais demander à Jean BENSÂÏD, Directeur général de CDC Infrastructure, de revenir sur la question de la LGV Tours-Bordeaux et des projets qui y sont afférents.

Jean BENSÂÏD, *Directeur général, CDC Infrastructure*



Je représente une société filiale de la Caisse des Dépôts dont le métier est d'investir à long terme dans des projets d'infrastructures, principalement en France. Filiale à 100% de la Caisse des Dépôts, CDC Infrastructures prend des participations en fonds propres dans des projets d'infrastructures notamment ferroviaires, puisque nous avons aujourd'hui quatorze participations dont six dans le ferroviaire au sens large. Notre participation la plus importante est dans la ligne LGV Sud Europe Atlantique, dont nous détenons 25% de la société concessionnaire du projet, au côté de notre partenaire VINCI et d'autres partenaires financiers, coactionnaires du concessionnaire. Notre métier est donc de considérer les infrastructures comme une classe d'actifs, au même titre que l'immobilier, des actions ou des obligations.

Nous avons changé d'époque en matière de financement d'infrastructures. En effet, de plus en plus d'acteurs financiers s'intéressent aux infrastructures en tant que support d'investissement et d'épargne. Or, les problèmes du financement des infrastructures ferroviaires en France peuvent trouver une solution à travers la mise en relation des besoins de financement d'un côté et des investisseurs de l'autre. Les besoins de financement récurrents en matière d'infrastructures ferroviaires en France s'élèvent à environ 1 milliard d'euros par an, avant le financement de nouvelles lignes. On constate donc que la simple maintenance du réseau n'est pas financée.

Si l'on inclut les nouveaux projets qui sont à l'étude bien qu'ils ne soient pas encore décidés, le besoin de financement se monte alors à deux milliards d'euros par an pour RFF d'ici 2015, et est sans doute beaucoup plus important au-delà. Cette situation est donc clairement insoutenable, si l'on ne trouve pas un autre mode de financement.

Du côté de la demande d'investissement dans les infrastructures, on s'aperçoit qu'un nombre croissant d'investisseurs s'intéressent aux infrastructures en tant que supports d'investissement. Ce sont en particulier des investisseurs de long-terme, des gestionnaires de régimes de retraite, de contrats d'assurance-vie ou des fonds de souverains, qui parce que leurs obligations sont à très long terme, ont besoin d'avoir des investissements qui portent eux-mêmes sur une très longue période. Les infrastructures ferroviaires sont particulièrement bien adaptées à ce type d'investisseurs. C'est pour cette raison que l'on observe le développement croissant de modes de financement qui associent ces investisseurs à des projets d'infrastructures publiques, à travers les [partenariats public privé](#) (dont le nom est différent en Angleterre) et le mode concessif. Ces arrangements contractuels permettent de mettre en relation des investisseurs d'un côté et des projets de l'autre. On estime que la masse d'épargne gérée par ces grands investisseurs de long-terme représente environ 30.000 milliards de dollars, ce qui est tout à fait vertigineux, et que la part des infrastructures dans ces allocations d'actifs pourrait représenter jusqu'à 10% de cette masse dans une dizaine d'années. La durée de vie de ces investisseurs et leurs objectifs de rentabilité sont assez adaptés aux caractéristiques des infrastructures, puisqu'elles procurent des revenus réguliers et qu'elles sont relativement protégées contre l'inflation. Enfin, les pays qui disposent d'un régime juridique et fiscal fiable pour les investisseurs, et dont fait partie la France, sont des candidats naturels pour accueillir ce type d'investisseurs. J'ajoute que nous avons effectivement déjà une petite expérience de ce sujet à travers la ligne SEA sous forme concessive, le contrat de partenariat public privé sur Bretagne-Pays de la Loire, ou dans un autre cadre avec la ligne High Speed One au Royaume-Uni.

Une des manières de résoudre en partie le problème de financement des infrastructures pourrait être [la mise en concession des lignes existantes](#), et en particulier des lignes à grande vitesse. Elles pourraient représenter une quinzaine de milliards d'euros, si l'on s'intéresse à la totalité du réseau LGV. C'est une somme considérable qui permet de sanctuariser l'entretien des lignes, car le contrat de concession permet justement de déléguer à un opérateur l'entretien des lignes qui ne serait donc plus assuré par RFF et la SNCF. La propriété des infrastructures resterait aux mains de RFF, puisque la concession a une durée de vie limitée. On pourrait envisager des systèmes mixtes associant des projets nouveaux et des lignes existantes. La LGV Paris-Tours a été intégralement financée par un financement public et la LGV Tours-Bordeaux sera financée par une concession. On aurait ainsi pu concevoir un projet Paris-Bordeaux qui aurait compris une partie existante et une partie nouvelle. L'économie du projet aurait été bien meilleure et aurait attiré davantage d'intérêt de la part d'investisseurs et de constructeurs, au profit du système ferroviaire français. Les gares, étant elles-mêmes des infrastructures partagées, ont vocation à faire partie de ce type d'opérations. Cela a d'ailleurs déjà été le cas à Londres.

Les mises en concession des lignes existantes permettraient par exemple de réduire le besoin de financement de RFF, contribuer en partie à la part publique du financement des nouvelles lignes, dont on sait pertinemment aujourd'hui qu'elle représentera au minimum 50% et jusqu'à 80% des nouvelles lignes qu'on souhaite construire si on le décide. Une des conséquences de cette mise en concession est la mise en concurrence des opérateurs sur les travaux d'entretien et de rénovation du réseau, ce qui est un élément important, comme on a pu le voir sur la ligne Sud Europe Atlantique.

Fonds d'investissement public dans les infrastructures, CDC Infrastructure a de nombreuses relations avec des dizaines d'investisseurs du monde entier qui sont intéressés par les infrastructures. Il est évident qu'il serait tout à fait possible pour la Caisse des Dépôts de fédérer des investisseurs pour venir investir dans nos projets en France.

Les infrastructures françaises sont considérées comme étant de très grande qualité, cela a été souligné par le dernier rapport du World Economic Forum, qui énumère douze grands piliers de la compétitivité. Le deuxième pilier est la qualité des infrastructures, et la France y est à cet égard classée parmi les cinq premiers du monde sur 150 pays. Nous sommes donc à la fois un pays où la compétitivité repose sur la qualité de ses infrastructures et qui peut donc attirer des investisseurs sur le financement de ses nouvelles infrastructures.

François-Michel GONNOT, Président de l'association Avenir-Transports

Merci Jean BENSARD. Nous allons maintenant aborder le sujet des PPP, dont Alain ROUSSET disait tout à l'heure qu'ils sont un moyen de faire payer aujourd'hui les infrastructures par les générations suivantes. Je passe la parole à Louis-Roch BURGARD, qui est Directeur général de VINCI Concessions. Les partenariats public-privé sont-ils une façon de reporter les problèmes de financement aux générations suivantes ?

Louis-Roch BURGARD, Directeur général, Vinci Concessions



Il ne m'appartient pas de commenter la pertinence du choix du PPP par rapport à d'autres solutions, pour le motif très simple que ce type de choix relève de la politique. Ces choix sont gouvernés par des *inputs* techniques qui proviennent de l'administration et que nous n'avons pas à commenter, car nous n'en sommes que les opérateurs. Il relève de la légitimité du politique de faire tout d'abord le choix des projets qu'il décide de sélectionner d'une part, et d'autre part des modes selon lesquels il décide de les réaliser. Ces modes peuvent être totalement différents. Le choix du PPP, incluant les concessions et les contrats de partenariats, permet de faire porter bon nombre de risques au partenaire privé, la partie publique se prémunissant ainsi des risques de retard, de surcoûts et d'interfaces, qui sont très fréquemment observés en Maîtrise d'ouvrage Publique. C'est après tout un choix politique que je n'ai pas particulièrement à contester. Je me contenterai de dire ce que permet le PPP dans ce domaine-là.

Le PPP apporte une modification du mode d'intervention du partenaire privé, qui gère la globalité de la construction, mais également l'exploitation, l'entretien et le renouvellement. Dans un deuxième temps, il apporte sans doute une modification du mode d'offre du service, mais c'est un nouveau temps qui viendra après la mise en service des infrastructures en question. De ce point de vue, le PPP apporte d'abord un avantage en termes de coût. Avec la LGV SEA, c'est la première fois qu'on réalise des opérations d'aussi grande ampleur, avec une concurrence aussi acharnée entre des opérateurs extrêmement professionnels sur l'ensemble des éléments de coût de l'infrastructure. A cet égard, ne peut gagner que celui qui offre une infrastructure dans une économie très significative de moyens. J'observe que les coûts présentés au concédant étaient du bon niveau et ont fait l'objet de grandes économies de conception sur la durée.

Le deuxième point qui est particulièrement important dans le cadre du système grande vitesse est la transparence des hypothèses de coûts de maintenance, de renouvellement et d'exploitation. Le dernier avis de l'ARAF du 25 janvier 2012 est sur ce sujet assez explicite, puisqu'il relève à propos des infrastructures ferroviaires existantes « une insuffisante maîtrise des coûts et un manque d'engagements de maintenance et de renouvellement » En tout cas, dans le cadre des offres qui ont été présentées, on relève une transparence totale des coûts tels qu'ils ont été estimés *ex ante* par les concessionnaires ou les titulaires des contrats de partenariats. Il y aura aussi une transparence *ex post*. Elle est plus facile à réaliser sur les sections qui sont relativement modestes en longueur, sur 200 ou 300 kilomètres. Il est facile de voir comment la séquence des coûts se déroulera par rapport à ce qui a été estimé. Elle sera en tout cas transparente à l'égard de notre concédant RFF.

Il existe une très forte incitation pour un concessionnaire, à minimiser ses coûts et à obtenir le meilleur couple entre l'efficacité, le service d'infrastructure offert aux entreprises ferroviaires qui voudront faire circuler des trains, et les coûts de maintenance et de renouvellement qui seront mis en face. Parce que nous sommes titulaires d'une partie importante des recettes sur ce sillon, nous aurons une forte incitation à offrir un service performant. De ce point de vue-là, je pense que c'est un gain. Il ne me revient pas de dire si ce modèle s'applique partout ou non.

Ces grands projets d'infrastructures rencontrent une opposition croissante, au fur et à mesure que beaucoup de personnes y voient des inconvénients pour eux-mêmes. En tant qu'intervenants privés, nous apportons à cet égard un dialogue. Une entreprise qui réalise des travaux de cette nature-là commence toujours avec une dette d'acceptabilité, avec un passif. Notre pays a une préférence culturelle pour l'intervention publique, et donc quand une entreprise privée intervient, c'est avec une sorte de suspicion qu'elle est accueillie. Cela nous oblige à une transparence, à une concertation et à un dialogue qui est je crois d'un très haut niveau, et qui ne peut pas être critiqué. Depuis que nous sommes titulaires du contrat LGV SEA et qu'il a été mis en vigueur avec nos partenaires de CDC Infrastructure, nous avons organisé plus de mille réunions locales, parfois avec cent ou deux cents personnes, pour présenter le projet, pour prendre en compte les remarques qui nous sont faites, pour mieux l'intégrer dans leur environnement, pour informer sur les désagréments que nous causons, et pour essayer de l'intégrer vers l'avenir.

Nous avons dans ce dialogue une obligation, issue du Grenelle de l'environnement, de protection de l'environnement et des milieux naturels, d'un très haut niveau. La LGV SEA traverse quatorze zones Natura 2000 et va nécessiter au moins 2.700 hectares de compensations territoriales pour préserver un certain nombre d'espèces protégées.

Aussi, nous sommes en contact quotidien avec les chefs d'entreprises et l'ensemble des acteurs de l'écosystème, dans une volonté d'accompagner le développement économique des territoires que nous traversons. La grande vitesse à elle seule ne transformera pas la dynamique ni les tissus urbains. C'est ensemble que nous devons créer les conditions de cette croissance. C'est un domaine qui n'est toutefois pas suffisamment documenté.

Le dernier point que je tenais à signaler est le sujet de la [montée en compétence](#). Sur les six dernières années où nous avons préparé le contrat SEA pour RFF, j'ai pu observer une montée en compétence d'un niveau auquel je ne m'attendais pas. Cela a exigé d'entreprises telles que les nôtres une très grande capacité de maîtrise des expertises qui jusqu'à présent étaient plutôt éparpillées. Mais j'observe que cela a eu le même effet chez notre concédant. A ceux qui s'inquiètent de voir ces compétences disparaître et fuir l'Etat et ses établissements, je dirais au contraire que je vois ces institutions se les réapproprier, avec un vrai regard moderne, neuf et ouvert sur l'avenir. La capacité à conduire quatre grands projets en parallèle, dont trois sous des formes contractuelles distinctes est une capacité de haut niveau qui est réutilisable ailleurs. L'Etat n'est-il pas après tout dans son rôle quand il se donne des capacités de pilotage, de projection et de management stratégique de ses projets plutôt que quand il en conduit lui-même la réalisation ? C'est un élément dont on peut discuter.

La capacité d'exportation du modèle s'en trouve renforcée. Le système TGV, tel qu'il a été imaginé en France, est exportable ailleurs. Les pays en développement qui cherchent à se doter de ce système veulent l'acheter « clés en mains ». Ils veulent une infrastructure, un service, un exploitant et un fournisseur de matériel. De ce point de vue-là, le fait d'avoir quelqu'un qui est capable de piloter la maîtrise d'ouvrage d'une opération de cette nature et de réunir tous ces intervenants permettrait d'exporter le modèle. C'est tout le vœu que je forme et qui me paraît annoncer, sinon les trente ans à venir du système ferroviaire français, du moins quelques années de succès.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Je laisse maintenant la parole à Henri POUPART-LAFARGE, Président d'Alstom-Transport, afin qu'il nous parle du matériel, puisque nous avons jusqu'ici essentiellement parlé des infrastructures.

Henri POUPART-LAFARGE, *Président d'Alstom Transport*



Le TGV a fait le succès d'Alstom. Si Alstom va bien au-delà du TGV, Alstom sans le TGV ne serait pas ce qu'elle est. Le TGV, c'est 1,5 milliards de passagers transportés, 2,5 milliards de kilomètres parcourus, 600 rames construites dont 450 en France et cinquante exploitées directement par la SNCF aux alentours de la France. Les dernières rames vont être mises en exploitations sur l'axe Rhin-Rhône ainsi qu'en Italie. Nous avons également des rames en Corée et au Maroc.

N'exploitant pas nous-mêmes les rames, certaines clés du dispositif nous échappent pour contribuer au débat. Nous essayons modestement d'améliorer le matériel.

Nous voulons un matériel qui soit plus flexible. Parce que l'Europe ferroviaire n'est pas encore parfaitement aboutie, nous sommes passés d'un mode d'exploitation ligne par ligne, où nous fabriquons un TGV pour une ligne particulière (LGV Sud-Est, TGV Atlantique, Thalys Paris-Bruxelles), à un mode d'exploitation où les TGV peuvent aller sur différentes lignes et notamment hors de France. Nous avons pour cela mis en œuvre l'ERTMS sur nos TGV et nous installons plusieurs tensions pour leur permettre d'aller sur différents territoires. Le dernier-né, l'Euro Duplex, est un TGV qui nous permet non seulement d'aller sur plusieurs lignes en France, mais également sur des lignes dans les pays voisins de la France. Notre premier axe d'amélioration est donc la flexibilité et l'interopérabilité.

Le deuxième axe d'amélioration est **l'efficacité des rames** elles-mêmes. Nous sommes passés de un à deux niveaux et de 380 à 510 places. Nous avons des projets que nous espérons voir aboutir afin d'augmenter encore de 20% ce nombre de places. Ce genre d'augmentation se fait à coût équivalent et à consommation d'énergie équivalente. Nous gagnons à chaque fois autant en efficacité du matériel. Si nous remplaçons une rame simple par une rame multiple de deux niveaux, on gagne facilement 50% en exploitation, sur l'énergie, les péages (qui se paient rame par rame), et sur la maintenance de l'infrastructure. Le TGV a commencé il y a trente ans mais est une innovation continue. Les trains peuvent se ressembler vus de l'extérieur, mais nous améliorons année après année leur efficacité énergétique et leur capacité. Certains sillons sont saturés. Pour augmenter la capacité de sillon, il faut d'abord améliorer la signalisation, ce qui est le plus efficace en termes de coût-rendement, ensuite le matériel roulant, et enfin doubler l'infrastructure, ce qui coûte le plus cher. Nous participons à la fois à la signalisation et au matériel roulant. Nous essayons ainsi d'apporter notre pierre à l'édifice.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Je vais maintenant ouvrir les questions. Nous avons tous vu que le TGV était un modèle très particulier, ce qui rend difficile de le comparer à d'autres. Ce modèle doit évoluer pour garder son exemplarité dans l'avenir. Pourquoi avons-nous tant de mal à vendre ce modèle hors d'Europe ?

Henri POUPART-LAFARGE, *Président d'Alstom Transport*

Alstom est une grande entreprise exportatrice. Elle produit en France chaque année 2,5 milliards d'euros. 1,5 milliard d'euros est pour le marché français et un milliard d'euros pour l'export. Nous exportons chaque jour du matériel roulant, qu'il s'agisse de métro, de tram ou de TGV. Mais nous ne pouvons vendre un TGV que si le pays souhaite l'acheter. Chaque pays définit ses propres besoins en fonction de la demande de ses citoyens et de la géographie de ses villes. Le modèle TGV ne s'exporte ainsi pas partout. Là où il fait sens, comme en Corée, nous l'avons vendu. Nous sommes également en lice pour vendre le TGV en Russie, entre Moscou et Saint-Pétersbourg. L'Argentine avait développé un projet de TGV mais l'a arrêté. Certains projets se développent aux Etats-Unis, en Californie ou au Texas, à leur vitesse. 70% des TGV qui roulent dans le monde sont des TGV Alstom. Je ne crois pas qu'il y ait un problème de vente de TGV.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Quel est le point de vue de l'économiste ?

Yves CROZET, *Laboratoire d'Economie des Transports*

Votre question était sinon naïve, du moins un peu juvénile. Le TGV est d'abord l'enfant d'une géographie particulière. Le TGV Lyon-Paris représente 500 kilomètres sans étape intermédiaire significative. Enlevons d'abord les pays sur lesquels la géographie ne peut pas appliquer le modèle français du TGV. Prenons ensuite les zones géographiques où l'on pourrait l'appliquer. San Francisco-Los Angeles est l'équivalent de Paris-Marseille, le TGV y aurait un sens. Mais il faut regarder concrètement où habite la population pour évaluer s'il leur sera plus facile de prendre le train ou l'avion. Ainsi, la part modale du TGV entre Madrid et Barcelone est très éloignée de Paris-Lyon, proche de 50%, parce que pour la moitié de ceux qui font le trajet Madrid-Barcelone, il est plus rapide d'aller à l'aéroport que d'aller à la gare. Le modèle français de TGV est remarquable de centre-ville à centre-ville, mais on ne peut pas le généraliser. Partout où l'on peut l'exporter on le fait, mais les pays ne peuvent pas coller le modèle français sur leur géographie.

Guillaume PEPY, *Président de la SNCF*

C'est un système de niche. Les conditions d'utilisation du TGV existent en Europe, en Chine, elles existeront peut-être en Australie et en Russie, mais le nombre de dossiers est assez limité. Mais on roule à 50% français en Europe, et nous avons remporté la Corée et le Maroc. Nous avons échoué en Arabie Saoudite, car le client a fait une enchère négative destinée à faire baisser les prix. Nous n'avons pas vocation à subventionner nos clients. Les dossiers d'avenir sont la Russie, et l'Australie. D'autres régions y viendront. Mais la Chine a fait le choix de mettre le système de Train à Grande Vitesse à l'échelle d'un continent. Ce n'est pas si mal.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*



La France a la passion du nucléaire comme celle du ferroviaire. Nous sommes les meilleurs mais nous n'exportons pas. Ne pêche-t-on pas trop par orgueil ?

Concernant la question européenne, il me semble que nos propos sont restés très centrés sur la France. Ma question s'adresse plus particulièrement à Hubert du MESNIL et Guillaume PEPY, comment le Président de la SNCF et le Président de RFF s'inscrivent-ils dans une logique plus européenne ?

Guillaume PEPY, Président de la SNCF

La question contient un peu la réponse. Nous avons créé une alliance des réseaux européens à grande vitesse qui s'appelle Rail Team et dont l'objectif est d'interconnecter les trains à grande vitesse en Europe. Cela a démarré mais ainsi que l'a rappelé Mathias RUETE dans son intervention, il n'y a pas pour l'instant d'interopérabilité absolue ni de la signalisation, ni des normes techniques, ni de l'homologation. C'est un peu comme si un Boeing 737 ou un Airbus A320 ne pouvaient pas atterrir sur tous les aéroports d'Europe.

La vraie révolution en Europe serait d'avoir un réseau européen. Si l'on avait des voies européennes, cela signifierait au fond que toutes les compagnies, quelle qu'en soit la nationalité, pourraient opérer sur ce réseau. Nous serions dans la finalité du marché intérieur unique. Je sais que RFF y travaille.

François-Michel GONNOT, Président de l'association Avenir-Transports

Ce serait un moyen de vendre la dette à l'Union européenne !

Hubert du MESNIL, Président de RFF



Le réseau de dimension européenne doit être défini à l'échelle de la grande Europe. Pour autant, ce réseau permettant de relier entre elles les grandes métropoles nationales et régionales européennes doit laisser la place à une politique que chacun des Etats doit mettre en œuvre pour organiser la connexion de ce réseau européen avec les réseaux nationaux. Ce n'est pas le réseau européen qui va répondre aux besoins de liaisons inter-cités. L'Europe va-t-elle par exemple imposer le modèle de service régional à grand vitesse qu'on a développé en France pour utiliser des LGV à destination des services régionaux ? Notre travail est de combiner la construction d'un réseau européen qui permette à l'échelle de l'Europe de déterminer la géographie d'un réseau, sa planification et ses caractéristiques techniques, et les compléments nécessaires au niveau régional, pour articuler les correspondances évoquées tout à l'heure.

De la salle

Il est vrai que les TGV sont des niches, mais les douze dernières années nous avons perdu contre nos trois concurrents, à savoir KAWASAKI, BOMBARDIER et SIEMENS. Ce n'est selon moi pas Alstom qui est en cause, car ses unités sont équivalentes à celles des trois autres, mais c'est la conception du système TGV. Je crois que l'on va vendre ces systèmes par rapport à leur financierabilité. Dans la concurrence internationale, gagnera celui dont le système sera le plus facilement financierable. Cela remet en cause la fertilisation croisée de l'industriel et cela met également en cause le modèle d'exploitation de l'exploitant national.

François-Michel GONNOT, Président de l'association Avenir-Transports

Monsieur le Président d'Alstom, pour bien vendre, faut-il avoir un bon banquier ?

Henri POUPART-LAFARGE, Président d'Alstom Transport

Le financement de ces grands projets ferroviaires est extrêmement important. Les japonais se développent en Inde avec beaucoup de force, car ils sont totalement portés par leur financement. Il est nécessaire que le système soit financierable et que les fonds soient disponibles.

De la salle

A Taiwan, nous n'avons pas su entrer dans le modèle japonais d'exploitation. Ils vendent des trains pour quinze ans et déplacent autant de monde avec moitié moins de trains. La rentabilité réside donc dans le modèle d'exploitation et non dans les taux d'intérêt.

Henri POUPART-LAFARGE, *Président d'Alstom Transport*

Tous les modèles TGV ne sont en réalité pas les mêmes. Le modèle TGV japonais n'est pas le même que le modèle TGV français, quant à son mode d'exploitation et à sa physique même. Il faut commencer par bien comprendre les besoins du client ainsi que le modèle dans lequel il souhaite s'inscrire, pour offrir une solution qui soit positive pour lui en termes d'exploitation et donc finançable.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

J'avais envie de poser à Mathias RUETE la question suivante. Qu'est-ce que l'Europe fait pour que nous essayions d'être exportateurs et comment voyez-vous la concurrence des pays à l'étranger ?

Matthias RUETE, *Directeur général DG Move, Commission européenne*

C'est une question très difficile pour l'Europe. Il est beaucoup plus facile de vendre des Airbus à l'étranger que du matériel ferroviaire, car nous avons plusieurs sociétés européennes qui sont en concurrence. La seule chose que nous puissions faire au niveau européen est d'abord de vendre le modèle de la grande vitesse tel que nous l'avons développé ensemble. Ensuite, il s'agira de vendre la capacité d'interopérabilité des voies pour tous les matériels ferroviaires de marques variées. Enfin, il faut nous assurer que les conditions de vente des marchés publics sont conformes aux obligations internationales.

De la salle, Michel CANIAUX, *Délégué général de l'association Logistique Transports Ouest - ALTRO*



J'ai beaucoup aimé ce que Mathias RUETE a dit sur les différences d'échelle, car je pense que la clé du futur modèle réside dans cette perception. La liaison Bordeaux-Lyon, considérée en elle-même, n'intéresse qu'un volume réduit de 300.000 voyageurs aériens. Considérée à l'échelle européenne, elle peut être un segment d'un axe européen de Lisbonne à Budapest, avec pour cela des problèmes de désaturation. Lorsqu'on construit une ligne nouvelle, il faut s'assurer qu'elle désature une ligne existante. L'itinéraire Bordeaux-Lyon est un raccourci de 350 kilomètres par rapport à un itinéraire via Toulouse. On n'est pas obligé d'assurer une grande vitesse, et l'on contribue à désaturer le fameux sillon rhodanien. Le débat public en 2006 avait abouti à la condamnation de toute nouvelle liaison ferroviaire ou routière. Le prisme européen permet ainsi de repenser des axes nationaux pour leur donner une plus grande importance à l'échelle continentale.

De la salle, Daniel MOURANCHE, AUTF-FNAUT

J'ai beaucoup apprécié la conclusion de Marta SANCHEZ-BORRAS, selon laquelle la grande vitesse ne devrait plus être considérée comme un droit mais comme un service, modulable en fonction de la vitesse. J'aimerais savoir comment est vue aujourd'hui la livrée de la ligne Paris-Normandie. Va-t-il y avoir un rapprochement entre la ligne classique et la grande vitesse ?

De la salle, Guy LE BRAS, Directeur général du GART



Lors des Assises du ferroviaire, Nicolas BAVEREZ a proposé que l'utilisation des TGV soit réservée aux lignes à grande vitesse, c'est-à-dire qu'il y ait des sortes de hubs régionaux et qu'on ne fasse plus du point à point avec une diffusion dans l'hinterland régional, de manière à optimiser l'utilisation des rames de TGV. Cette manière d'envisager des ruptures de charges pose des problèmes aux autorités organisatrices régionales, qui considèrent que le réseau TGV participe aussi de l'efficacité du réseau régional et qu'il est très important d'avoir des liaisons de point à point. En effet, l'acceptabilité du TGV est rendue plus aisée s'il s'arrête devant chez soi. J'aimerais avoir la réaction de Guillaume PEPY par rapport à cette proposition qui a suscité de nombreux remous parmi les élus du GART.

De la salle, Jean-Yves PERODOU, MAS Consulting Développement

Concernant la ligne nouvelle Paris-Normandie, ma question s'adresse à Jean SIVARDIERE et à Hubert du MESNIL. J'ai assisté à de nombreux débats publics dont l'organisation était remarquable et d'excellente qualité. En revanche, cette ligne a été depuis le début abordée dans un mauvais sens, car l'ensemble des débatteurs n'ont posé que des questions d'ordre strictement technique. Si elles ne sont pas à négliger, elles me semblent occulter des questions plus fondamentales. Cette région qui dépasse Paris-le havre est en compétition avec les grandes métropoles mondiales. Je souhaiterais simplement que soit pris en compte l'aménagement du grand territoire Ouest France, ainsi que le raccordement au réseau ferroviaire européen. Cela est incontournable pour que le territoire soit en compétition réelle au niveau mondial.

De la salle, Laurent CHASTENET, VINCI Concessions

Ne sommes-nous pas en train de faire une différence entre la grande vitesse et la très grande vitesse ? S'agissant de la très grande vitesse, ne pensez-vous pas que ce projet de LGV SEA est un modèle qu'on peut et qu'on doit exporter ? C'est l'association de l'excellence française entre des sociétés d'ingénieurs et des spécialistes du financement.



De la salle, Michel WALRAVE, SNCF



A propos du futur modèle du TGV, la question du péage est essentielle. Quand on analyse les paramètres qui servent à fixer les péages selon les réseaux d'Europe, on aboutit à une mosaïque indescriptible de 80 paramètres qui sont tous variables d'un pays à l'autre. La Commission européenne souhaite-t-elle rationaliser quelque peu ce système ? Je me réjouis comme Guillaume PEPY qu'une décision de stabilisation du péage ait été adoptée. Mais je pense que le sujet porte sur le niveau et sur la structure des péages. Si nous avions des péages plus faibles, cela engendrerait une meilleure utilité collective du système, mais dans le contexte budgétaire que nous connaissons, il n'est sans doute pas opportun de diminuer les recettes de RFF. Je raisonnerais donc à recettes égales. Le système actuel transforme les charges fixes en charges variables. Ceci se fait aux dépens de l'économie du système, aussi bien pour l'opérateur que pour la collectivité. Je crois qu'il faudrait forfaitiser, c'est-à-dire rendre indépendants du trafic une grande partie des péages, pour faire en sorte que la part variable reflète effectivement les coûts variables d'infrastructure.

De la salle, Jean-Marie TISSEUIL, FNAUT

Du point de vue de l'utilisateur, il faut constater la dégradation du service depuis quelques années, hors réseau TGV. Les trains vont moins vite qu'avant et sont souvent dégradés. Yves CROZET déclarait qu'une LGV entre Lyon et Grenoble est sans objet. Il n'a certainement pas tort, mais quand on prend la voiture pour aller de Lyon à Grenoble, on va aussi vite que le train, dont la vitesse est limitée à 110 ou 120 kilomètres / heure. Pourquoi ne sait-on aujourd'hui rien faire entre le réseau classique, qui n'est certainement pas exploité au mieux de ses possibilités, et des lignes nouvelles ? Par exemple, on parle de prolonger la ligne LGV SEA au Sud de Bordeaux, cela est bon, mais en attendant, la ligne au sud de Bordeaux est limitée à 160 kilomètres / heure depuis vingt ou trente ans. Entre Lyon et Grenoble, pourquoi n'est-on pas capable de construire un shunt du côté de Voiron, qui permettrait de gagner un quart d'heure, gain de temps qui profiterait aussi bien aux voyageurs de longue distance Paris Grenoble, qu'à la clientèle Lyon-Grenoble ?

François-Michel GONNOT, Président de l'association Avenir-Transports

Je vais profiter de ma position de Président pour vous répondre, afin de vous donner une idée de ce que vivent les décideurs publics. Le shunt dont vous parlez entre Lyon et Grenoble est dans l'esprit de chacun. On met 1 heure 17, comme en 1937, pour faire Lyon-Grenoble. En autoroute, le trajet fait cinquante minutes. Si l'on pouvait réduire le temps de trajet en train à une heure, compte tenu des embouteillages à l'entrée et à la sortie, on récupérerait tout le trafic des commutants. Nous avons donc réfléchi à cette proposition de shunt. Les études ont montré que pour 250 millions d'euros, on pouvait gagner un quart d'heure. Aujourd'hui, le coût serait de 420 millions d'euros, entièrement à la charge des collectivités locales, pour gagner six minutes de temps de trajet. Nous avons donc pris la décision de l'abandonner.

Quant à la proposition de Nicolas BAVEREZ de ne faire circuler les TGV que sur les seules LGV, je ne l'avais pas lue. Mais pour défendre les régions, je signalerai que les usagers préfèrent le TGV « Canada Dry », qui a toutes les apparences du TGV mais qui roule à la vitesse d'un TER, au TER. Si demain l'on devait remplacer le TGV Grenoble-Paris par un TER partant toutes les heures, on pourrait rouvrir l'aéroport de Grenoble, qui n'est pas utilisé. Le TGV circule sur 2.000 kilomètres de LGV mais sur 8.000 kilomètres de voies circulées. Limiter son utilisation aurait des effets contreproductifs pour le rail.

La situation à l'intérieur du système ferroviaire français n'est plus tenable du point de vue des régions. Nous manquons d'un interlocuteur identifié. Par ailleurs, les régions ne peuvent plus être celles qui paient sans avoir de place dans la gouvernance. Ce n'est plus possible.

Hubert du MESNIL, *Président de RFF*

Sur Paris-Normandie, je rappelle que le débat public est organisé sous l'égide d'une autorité indépendante qui en fixe le déroulement, les thèmes et l'organisation pratique. On pourrait parler davantage d'aménagement du territoire, mais il ne faut pas éluder les contraintes techniques et économiques qui permettent de prendre des décisions de choix de tracé, de matériel et de financement. Les débats sont faits pour parler de tous les thèmes.

Sur la question des péages, je voudrais corriger ce qui a été dit. Ce qu'on appelle les péages de RFF sont en réalité les recettes du réseau. Or, la moitié du coût du réseau est financée actuellement par des péages. Le reste est donc financé par de la subvention publique ou de la dette. Le problème du réseau français est que l'on manque de trains. Si on augmente le nombre de trains, on augmentera les recettes. Quant à une meilleure utilisation du réseau existant, je voudrais rappeler qu'un certain nombre d'investissements n'ont pas été faits dans le passé. Nous sommes en train d'essayer de rattraper le retard. Avant l'an 2000, il y avait très peu d'investissements sur le réseau existant. Il a fallu attendre les premiers CPER pour que l'Etat et les régions s'engagent dans des cofinancements d'aménagement du réseau existant là où pendant de très nombreuses années la France a investi dans le monde routier. Actuellement les $\frac{3}{4}$ de nos investissements sont réalisés sur le réseau existant. Nous subissons cependant encore le poids du passé. Aujourd'hui, la meilleure utilisation du réseau existant est un objectif prioritaire et consensuel dans le pays.

Guillaume PEPY, *Président de la SNCF*

Une rame de TGV coûte environ trente millions d'euros, quand un TER coûte entre cinq et sept millions d'euros. S'il s'agit de transporter un petit nombre de personnes à la même vitesse, l'écart de coût est considérable. Le prix ne pourra donc pas être le même. La solution que préconise Jean SIVARDIERE est utile. Il s'agit de réunir les autorités organisatrices, l'Etat pour les Intercités, la SNCF pour le TGV et les régions pour les TER autour de la table, afin de trouver au cas par cas des solutions plus optimales en termes de dépense publique. Le transport étant financé à 60% par la dépense publique et à 40% par les usagers, les élus sont très légitimes à avoir, dans ce domaine, le dernier mot. Nous connaissons aujourd'hui une difficulté de financement mais nous avons les moyens de réaliser des économies collectives.

Le système de péage est dans bien des pays une façon de matérialiser le désengagement de l'Etat dans la contribution aux infrastructures. On peut être satisfait que le voyageur participe au coût de l'infrastructure, mais il y a une limite à partir de laquelle le signal économique du péage incite à moins prendre le train. A ce moment-là, on aboutit à un réseau qui est de plus en plus étendu, mais circulé par une proportion moindre de trains. Cela serait aussi absurde que d'avoir construit une autoroute dont le péage serait tellement élevé qu'elle serait très peu fréquentée par des gens qui paieraient excessivement cher, au lieu d'être très fréquentée par des gens qui paient un peu moins cher. Il y a là un vrai débat européen, sur lequel nous avons besoin que la Commission européenne nous guide. Il est évident que ce système de péage peut être un obstacle majeur au marché intérieur. Il est à ce titre remarquable d'observer qu'en dépit de la libéralisation, il n'y ait aucun concurrent sur le réseau à grande vitesse en Espagne et en France, qui sont les champions européens de la grande vitesse.

Yves CROZET, *Laboratoire d'Economie des Transports*

Guillaume PEPY a rappelé que le TGV et les transports ont un coût élevé. Nous sommes tous surplombés par une demande politique, car chaque collectivité réclame pour elle-même le TGV ainsi que l'amélioration de son système TER. Or, la collectivité ne peut pas financer tous les projets. Alors se met en place un jeu de mistigri. L'Etat incite RFF à augmenter discrètement ses péages, et la SNCF réduit ses dividendes versés à l'Etat en dévalorisant l'actif que représente son patrimoine de rame TGV. Mais chaque fois que RFF obtient des hausses de péages, il voit diminuer la dotation de l'Etat. Il faut donc éviter la surenchère sur les péages, mais ne pas chercher à s'en débarrasser.

Il faut saluer ici Michel WALRAVE, qui est le père du modèle économique du TGV. Une comparaison avec le système autoroutier sera éclairante. Si l'on a fait voter en 1955 une loi rendant les autoroutes payantes, c'est à cause du coût d'opportunité des fonds publics. Le péage sur l'autoroute fait baisser le trafic. Cela paraît stupide, mais s'explique par le fait que l'Etat est à cette période incapable de financer le système autoroutier en plus de l'entretien du million de kilomètres du réseau routier. A ce moment-là, compte-tenu de l'élasticité-prix de la demande, on fait payer ceux qui peuvent payer, en fonction du coût d'opportunité des fonds publics et de l'élasticité de la demande (principe RAMSEY-BOITEUX). En ce qui concerne le TGV, chacun veut voir son projet réalisé mais personne ne veut payer. La vision d'un financement public intégral, qui s'affranchisse de l'article 4 de RFF, est d'une grande naïveté. Quand bien même une personne publique bien placée arriverait à faire financer son projet, tous les projets de TGV ne pourront pas être également financés. S'il s'agit de renvoyer la balle au politique, ce seront en dernière instance les groupes de pression qui décideront. Le péage a donc sa rationalité, et Guillaume PEPY a rappelé que l'Etat avait été sage de commencer par construire les projets de LGV les plus rentables. Les projets secondaires dont l'élasticité de la demande est faible et où les trafics potentiels sont très faibles, vont creuser les déficits et accroître les dettes. Voilà pourquoi le signal du péage est important, même si la décision de le rendre plus lisible est une excellente nouvelle.

Jean SIVARDIERE, *Président de la FNAUT*



Je voudrais commencer par une remarque. Guillaume PEPY a parlé d'une autoroute dont les péages seraient très chers et qui aurait peu de trafic. Cette autoroute existe, c'est l'A65 ! Mon premier commentaire porte sur les ruptures de charges qui pourraient être introduites au cas où les dessertes TGV seraient interrompues à l'extrémité des lignes à grande vitesse. Nous avons vu à la fin des années 1980, ce que cela pouvait donner, lorsqu'on a électrifié la ligne Rennes-Brest. La ligne Rennes-Quimper restant non électrifiée, il fallait une rupture de charge pour aller à Quimper. On s'est aperçu que le trafic a stagné pendant deux ans entre Paris et Quimper alors qu'il a augmenté de 30% entre Paris et Brest. C'est bien la preuve qu'une rupture de charge peut permettre de faire des économies de matériel mais que l'on perd beaucoup de recettes.

Concernant la gouvernance du système ferroviaire que chacun appelle de ses vœux, je ne pense pas que sa réforme, certes nécessaire, soit une priorité. L'urgent est d'abord de savoir ce que nous voulons faire du chemin de fer d'ici quinze ou vingt ans. De quel réseau voulons-nous disposer en 2030 ? Quels types de services seront offerts aux voyageurs et aux chargeurs ? Comment va-t-on financer l'effort d'investissement ? Dans quelles conditions la concurrence s'exercera-t-elle entre le rail et l'avion ou la voiture ? Avant de parler de gouvernance, il faut d'abord avoir une vision et savoir comment on va la financer. Le point crucial est selon moi d'arriver à faire financer le chemin de fer par les modes concurrents qui sont les plus pénalisants pour l'environnement.

Si l'on n'introduit pas une fiscalité écologique, je suis persuadé qu'on ne résoudra pas ce problème de financement du chemin de fer. Il me semble que c'est sur ce point que les acteurs du ferroviaire devraient se coaliser pour obtenir un revirement de la part de l'Etat.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

J'ai une question pour Mathias RUETE. Il est difficile d'avoir un espace ferroviaire européen s'il n'y a pas d'uniformité sur les péages européens.

Matthias RUETE, *Directeur général DG Move, Commission européenne*

Dans le premier Paquet ferroviaire, nous avons déjà essayé de fixer des règles pour les péages européens, mais nous les avons fixées d'une manière tellement floue, qu'il y a aujourd'hui des écarts d'un à quarante en ce qui concerne les péages en Europe. Nous avons en réalité différencié une approche en termes de coûts marginaux, qui permettait l'accroissement du trafic ferroviaire, et une approche en termes de coûts pleins, qui est uniquement applicable à partir du moment où un nombre suffisant de trains roulent sur le réseau. Je pense que nous devons relancer ce chantier lors de l'élaboration du quatrième Paquet ferroviaire, en ayant recours à l'aide d'un réseau de régulateurs nationaux européens. Il faut pourtant se rendre à l'évidence que le ferroviaire aura toujours besoin de l'argent public.

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Ma question s'adresse à Guillaume PEPY et à Hubert du MESNIL et touche à mon intérêt pour les SRGV. Concernant la rupture de charge, la solution peut-elle passer par une sorte de TGV dégradé, avec du matériel plus petit, ou la desserte de lignes peu fréquentées est-elle un rêve ?

Guillaume PEPY, *Président de la SNCF*

Je crois qu'il y a incontestablement un marché pour des liaisons régionales à grande vitesse. Le Nord-Pas-de-Calais l'a fait. Cela va sans doute maintenant se faire en Italie à partir de mars 2012 où l'apparition d'un nouvel opérateur privé a entraîné une multiplication de liaisons de nature régionale. Il faut que système de péage, qui a été plutôt créé à l'origine pour faire du point à grande vitesse en concurrence de l'avion, s'adapte à ce nouveau marché. L'autre question est celle des rames. La rame à grande vitesse, conçue pour rouler peut-être demain jusqu'à 350 kilomètres / heure, verra par définition son efficacité économique automatiquement réduite si on la fait rouler à 160 kilomètres / heure. Il faut donc que les coûts de cette rame soient en proportion baissés.

Hubert du MESNIL, *Président de RFF*

Je pense qu'interdire la circulation des TGV sur les lignes classiques n'est pas une bonne solution. Cela nous priverait d'un des atouts extraordinaires de nos TGV qui est d'être polyvalents et de pouvoir aussi bien rouler sur une ligne nouvelle que sur une ligne classique. Il faut récuser cette position extrême.

Il convient de déterminer la zone de pertinence et de raccourcir le cas échéant les branches des services TGV pour les articuler avec les TER. De ce point de vue, il faut améliorer le système de correspondance. Il reste encore beaucoup de progrès à réaliser pour qu'avec les régions nous concevions l'organisation des sillons et des circulations avec une meilleure cohérence d'articulation entre les grandes lignes et les trains régionaux, pour offrir des correspondances fiables et de qualité.

Notre vision est pragmatique : nous voulons augmenter le nombre de trains. S'il y a une demande et de la place pour des lignes nouvelles assurant de la grande vitesse pour les régions avec des services supplémentaires, faisons-le. Dans le projet Sud-Ouest, nous avons complété notre projet par une halte régionale permettant de combiner des circulations à l'échelle européenne avec des circulations à l'échelle régionale. Tant qu'il reste de la place, je ne vois aucune raison de s'en priver.

Conclusion

François-Michel GONNOT, *Président de l'association Avenir-Transports*

Le moment est venu d'accueillir le ministre des Transports, Thierry MARIANI, que je remercie d'avoir accepté de conclure ce colloque.

Nous nous demandions, Bernard SOULAGE et moi-même, si ce colloque avait encore sa place après les Assises du Ferroviaire, qui ont été un moment de réflexions, de débats et de propositions particulièrement important pour l'avenir du rail en France. Au fil des discussions, nous nous sommes finalement retrouvés au cœur de l'ensemble des débats sur l'avenir du ferroviaire. Mais encore faut-il, comme le disait Jean SIVARDIERE, se poser les vraies questions. Quelle est la place du rail par rapport aux autres modes de transport ? Ne faut-il pas pénaliser d'autres modes de transports plus polluants au profit du ferroviaire ?

Nous avons vu avec Mathias RUETE que l'objectif de l'Union européenne restait ambitieux : multiplier par trois le nombre de lignes à grande vitesse d'ici 2030. Ceci pose bien évidemment quantité de problèmes d'investissement, de volonté des Etats, mais surtout d'interopérabilité des différents réseaux, sans laquelle il n'y aura jamais de réseau véritablement européen.

Nous avons vu également avec Guillaume PEPY, Hubert du MESNIL et les représentants d'Alstom Transport, ce que représentait le modèle français du TGV. La SNCF exploite un TGV sur deux en Europe, ce qui représente une part importante de son image mais aussi de son activité et de son résultat, même si certaines lignes restent malheureusement déficitaires.

Il y a donc un avenir pour le TGV en Europe et notamment en France. Le temps du « TGV à tout faire », pour reprendre la formule du Président de la SNCF, est révolu. Il faut inventer un nouveau modèle de la grande vitesse et notamment en France, avec toutes les questions qui se posent derrière et qui ont fait l'objet de nombreux échanges entre les uns et les autres et avec la salle. Elles portent sur les problèmes d'acceptabilité des nouvelles infrastructures ferroviaires, comme pour les autres modes de transport, mais aussi sur les problèmes de financement.

De fait, le ferroviaire est une activité très capitalistique. Dès lors, comment allons-nous financer demain les lignes nouvelles ? Comment allons-nous financer l'entretien du réseau actuel ? Comment allons-nous financer l'interopérabilité des réseaux ? Nous avons bien vu les limites des contributions des Etats, demain comme aujourd'hui. Nous avons également bien mesuré qu'il existait peut-être des pistes de solutions comme des concessions de lignes existantes ou, éventuellement, de lignes à créer, nous a-t-on dit du côté de la CDC Infrastructure. Nous avons évoqué avec VINCI Concessions la question des partenariats public privé, les PPP, tout en nous inquiétant avec Alain ROUSSET, Président de l'Association des Régions de France, de cette façon de financer peut-être les infrastructures d'aujourd'hui en endettant nos petits-enfants ou nos arrières petits-enfants. Mais nous y avons également vu un nouveau modèle de gestion des infrastructures, avec une écoute plus attentive des populations traversées et des élus responsables de ces territoires.

La question de la gouvernance est revenue maintes fois dans nos débats : la gouvernance, d'abord au niveau de l'Union européenne, appelée à financer, à essayer de pousser un certain nombre de nouvelles infrastructures et à encourager l'interopérabilité, certains rêvant même à ce que le réseau à grande vitesse devienne un réseau européen ; la gouvernance également entre l'Etat régulateur, actionnaire, investisseur, mais parfois dépassé, et des régions volontaires pour s'engager dans la grande vitesse, toujours plus sollicitées d'un point de vue financier, mais dont les moyens restent limités.

Cela fait beaucoup de questions, Monsieur le Ministre, et il est temps, en guise de conclusion, de voir comment le gouvernement envisage l'avenir du TGV en France. Ce modèle très français, qui fait la fierté de nos concitoyens, n'est peut-être pas exportable tel quel, d'autres pays ayant des approches différentes des nôtres. Il nécessite sans doute, de la part des opérateurs et des industriels, des adaptations afin d'en faire un modèle pour l'avenir.

Cher Ministre, nous serons très heureux de vous entendre nous montrer quelle est la voie de l'avenir pour le TGV à la française.



Discours du Ministre

Thierry MARIANI, *Ministre chargé des Transports*



Cher François-Michel, cher Bernard, merci. Messieurs les Présidents, Monsieur le Directeur, Messieurs les Directeurs généraux, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs.

Permettez-moi tout d'abord de vous dire tout le plaisir que j'ai à être parmi vous aujourd'hui, pour clôturer ce colloque sur le modèle du TGV, organisé par les associations « villes et régions européennes de la grande vitesse » et « Avenir-Transports ». Je souhaite, à ce titre, remercier les présidents, François-Michel GONNOT et Bernard SOULAGE, pour leur invitation à venir m'exprimer devant vous.

Je tiens également à remercier l'ensemble des participants pour le grand intérêt qu'ils portent à ce fer de lance de notre savoir-faire industriel.

Il ne fait aucun doute que si la France est aujourd'hui reconnue dans le monde entier comme une grande puissance ferroviaire, c'est principalement grâce au TGV. Il n'est pas un déplacement à l'étranger où il ne m'ait été donné l'occasion de mesurer ce que la France doit à cette innovation du rail, dont nous avons fêté le trentième anniversaire en septembre dernier à la gare de Lyon.

« *Le TGV, c'est la France* », comme l'a rappelé le Président de la République le 8 septembre dernier, lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Sa silhouette, au design si particulier, s'est inscrite dans notre paysage et dans notre patrimoine national. Facteur de progrès et d'aménagement du territoire, le TGV a profondément modifié, en une génération, le rapport au temps et à l'espace en rapprochant les personnes et les villes, et en redessinant les paysages.

Aujourd'hui, ce sont 230 villes et près de 200 gares qui sont desservies par la grande vitesse. Les axes de développement de la mobilité durable auxquels nous croyons ne sont ainsi plus réservés à la capitale. Pour reprendre cette belle métaphore de Michel Serres, « *la France est devenue une ville dont le TGV est désormais le métro* ».

Le TGV est le premier train à grande vitesse en Europe en nombre de passagers. Durant ces trente années que nous pouvons qualifier de « trente glorieuses » de la grande vitesse, ce sont près de 2 milliards de passagers qui l'ont emprunté. Au quotidien, cela représente 300 000 voyageurs à bord de 800 trains. Et 83% des Français l'ont déjà pris au moins une fois dans leur vie, selon un sondage réalisé à l'occasion du lancement des Assises du ferroviaire à l'automne dernier.

En 2012, le TGV reste bien sûr un symbole de performance industrielle, de succès commerciaux et d'innovation technologique. Mais si nous voulons conforter ce modèle, si nous voulons que la France et les Français puissent en rester fiers, il nous incombe d'en conforter l'équilibre économique en termes d'exploitation, dans un contexte où les enjeux de financement du système ferroviaire sont plus que jamais au cœur de nos préoccupations. Nous devons donc anticiper afin d'adapter ce fer de lance de l'excellence française aux grands changements qui s'annoncent, pour que nous puissions encore dire, dans 30 ans, que le TGV reste LA référence au sein du monde ferroviaire de la grande vitesse, en Europe et au-delà.

C'est notamment pour rendre cette visibilité au modèle TGV, que Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET et moi-même avons lancé, en septembre 2011, les Assises du ferroviaire. Ces dernières ont réuni, pour la première fois, tous les acteurs concernés, pour un grand débat national sur le modèle ferroviaire de demain. Force est de reconnaître qu'elles ont d'ores et déjà fait date dans l'histoire du rail. Elles permettront, j'en suis sûr, de fixer une feuille de route dans les prochains mois afin de moderniser le système ferroviaire français.

Je souhaiterais aujourd'hui revenir sur un certain nombre d'axes de réflexion, qui en sont déjà ressortis, pour construire un modèle TGV équilibré et durable.

Débattre de l'avenir du TGV, c'est d'abord, face aux déséquilibres grandissants du secteur, se poser la question de son modèle économique. La commission « économie » des Assises du ferroviaire a rappelé que le TGV était menacé par le ralentissement de la croissance des trafics dans un contexte économique actuellement moins porteur, qui nécessite de maîtriser l'évolution de ses charges, dont celle du niveau des péages, très dynamique ces dernières années.

Dans ce contexte contraint, il devenait essentiel pour les entreprises ferroviaires, pour les industriels ainsi que pour l'ensemble des acteurs du secteur, de bénéficier d'une plus grande visibilité sur le niveau des péages. Ce besoin a fait consensus lors des Assises.

Le ferroviaire est en effet un mode de transport qui opère sur des temps longs, avec des investissements considérables qui nécessitent donc d'être programmés en amont. Dans ce cadre, l'engagement pris par la SNCF, en janvier dernier, de réduire les coûts de gestion de l'infrastructure a permis à RFF de disposer de la visibilité nécessaire pour définir une trajectoire d'évolution pluriannuelle des redevances d'infrastructure. Cette dernière, qui prévoit, sur la période 2014-2018, une évolution des barèmes adossée à l'inflation ferroviaire, a été arrêtée par le conseil d'administration de RFF la semaine dernière.

Il s'agit là d'une avancée importante pour tous les acteurs du système ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure comme entreprises ferroviaires. Cette trajectoire présente en effet une inflexion importante par rapport aux précédentes évolutions des péages et vise au rétablissement de leur équilibre économique.

Elle offre notamment aux entreprises ferroviaires la visibilité nécessaire à la planification de leurs activités et de leurs investissements. Cette visibilité permettra d'aborder ainsi plus sereinement les années charnières à venir pour le mode ferroviaire dans la perspective de l'ouverture progressive à la concurrence du marché domestique.

Forte de cette assurance sur l'avenir, l'entreprise nationale pourra également réexaminer sa stratégie concernant le renouvellement de sa flotte TGV, ce qui permettra de redonner des perspectives claires aux industries du secteur.

Enfin, cette trajectoire fixe le cadre économique dans lequel s'inscrira le futur gestionnaire d'infrastructure unifié, dont la nécessité a également fait consensus lors des Assises. Si les modalités pratiques de sa création ne sont pas arrêtées à ce jour, car elles doivent permettre de concilier de multiples enjeux, le Gouvernement a demandé aux deux présidents de RFF et de la SNCF de remettre, d'ici peu, leurs propositions en la matière, afin d'établir un schéma institutionnel qui conforte les bases d'un développement ambitieux et durable du transport ferroviaire.

Débattre de l'avenir du modèle TGV, c'est aussi poser la question, dans un contexte de contrainte budgétaire marquée, d'une nécessaire hiérarchisation des projets de lignes à grande vitesse. Comme vous le savez, l'action de l'Etat conduite en la matière est guidée par l'ambition du Grenelle de construire 2000 km de lignes nouvelles à grande vitesse d'ici à 20 ans, tout en améliorant la qualité de service du réseau classique et en poursuivant l'effort de rénovation sans précédent, engagé depuis cinq ans. Le Gouvernement en mesure les contraintes, en connaît les difficultés et n'en ignore pas les risques. On ne pourra pas à la fois assumer ce lourd programme de travaux de rénovation et lancer simultanément tous les projets de LGV.

Mais s'il nous incombe, selon les principes retenus en conclusion des Assises, de hiérarchiser ces grands projets figurant au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), nous n'arrêterons pas pour autant les investissements.

Ainsi, après la LGV Rhin-Rhône mise en service en décembre dernier, la deuxième phase de la LGV Est sera mise en service en 2016. Parallèlement, les travaux sont engagés pour la réalisation du tronçon commun Tours - Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique et de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

Le contrat de partenariat pour la réalisation du contournement de Nîmes et de Montpellier sera, par ailleurs, signé dans les tout prochains mois, et le calendrier des études en cours sera tenu. Viendra ensuite le temps de la discussion sur les financements, qui devront associer l'apport du privé et les concours de l'État et des collectivités territoriales. Il nous faudra alors se poser la question de l'ajustement des calendriers de réalisation.

Enfin, parler du modèle TGV, c'est également rappeler que le service ferroviaire a un coût. Son utilisation associe, dès lors, une juste participation de chacun. Dire le contraire serait mentir à nos concitoyens. Nous devons donc demeurer vigilants à ce que les tarifs TGV restent accessibles à tous. L'objectif du Gouvernement est bien de préserver le modèle français du « TGV populaire », porté haut par la SNCF et ses cheminots depuis sa mise sur les rails.

C'est dans ce cadre que la SNCF a toujours mis en œuvre une politique tarifaire privilégiant l'accès du plus grand nombre. C'est aussi cette politique qui a fait le succès du TGV dont nous pouvons nous enorgueillir aujourd'hui. Afin de poursuivre ce développement assis sur une politique de volume, la SNCF a, depuis quelques années, engagé une politique dite de « yield management », qui permet de proposer aux voyageurs des prix toujours plus compétitifs en anticipant leur acte d'achat.

Cette politique a véritablement porté ses fruits : entre 2002 et 2010, les trafics ont augmenté de plus de 30% et le taux de remplissage des TGV dépasse les 75 %, ce qui est remarquable en comparaison avec la fréquentation des trains circulant chez nos voisins européens.

Comme l'a attesté une étude réalisée par un cabinet d'audit indépendant, cette politique tarifaire permet aujourd'hui à la grande vitesse ferroviaire française d'être l'une des moins chères d'Europe. Elle est même, de loin, la moins onéreuse pour certains publics comme les familles, les jeunes ou les seniors, qui bénéficient de tarifs commerciaux développés par la SNCF ou de tarifications à visée sociale mises en œuvre à la demande de l'Etat, à l'instar de la tarification enfant-famille instituée en 2009.

Vous savez également que les Français sont très sensibles à la question de la lisibilité des grilles tarifaires de la SNCF : on entend souvent dire que ces tarifs sont trop compliqués ou incompréhensibles. Pour y répondre, le Gouvernement a pris cet été un décret visant notamment à renforcer cette lisibilité des prix pour les voyageurs.

Enfin, il me semble important de rappeler que l'attractivité du TGV est très dépendante de la qualité du service proposé aux usagers, notamment en termes de ponctualité. Cette exigence est, comme vous le savez, l'une des priorités du Président de la République, comme il l'a rappelé le 8 septembre 2011

Une autorité de la qualité de service sera ainsi prochainement créée au sein du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle sera chargée de s'assurer des progrès réalisés en matière de qualité de service dans les transports terrestres, aériens et maritimes de voyageurs, en accordant une attention particulière à la ponctualité des transports, mais également à la qualité de l'information diffusée aux voyageurs. Le décret portant création de l'autorité sera publié prochainement et un site Internet, regroupant les informations relatives à l'évolution de la qualité de service dans les différents modes de transports et aux droits des voyageurs, sera également ouvert.

Vous l'aurez compris, l'Etat entend jouer pleinement son rôle afin d'aider à dessiner un nouveau modèle TGV, confronté à des enjeux multiples et parfois difficiles à concilier. Je sais pouvoir compter sur la mobilisation de chacun d'entre vous pour que nous relevions, ensemble, ces défis majeurs que sont la consolidation de son modèle économique, la bonne gouvernance et l'équilibre économique du système ferroviaire entre l'exploitant et le gestionnaire d'infrastructure, l'anticipation de l'ouverture à la concurrence, l'amélioration de la qualité de service et l'avenir de l'industrie ferroviaire. C'est en unissant nos efforts que la France restera une grande puissance ferroviaire.

Je vous remercie de votre accueil et de votre attention.

En partenariat avec:

ALSTOM

cdc
infrastructure

GRUPE
Caisses
Dépôts


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SNCF

VINCI
CONCESSIONS

Organisation

Staut & Associés

33 rue de Tocqueville, 75017 Paris
Tél : 01 43 80 62 26, Fax : 01 43 80 35 54
E-mail : contact@stautassocies.fr