

Parler vrai du TGV !

La disparition annoncée du TGV dans le Haut-Doubs, par abandon de la desserte de Pontarlier ou suppression de l'arrêt de Frasne, permet de sortir de l'illusion lyrique des vingt dernières années. Sans doute, le réseau à Grande Vitesse a-t-il doté la France d'un maillage moderne, reliant les métropoles à plus de 300 km/h et, à ce titre, facteur de compétitivité. Le dernier classement place la France au 3^{ème} rang pour les infrastructures, mais la renvoie au 16^{ème} pour la compétitivité globale, la Suisse occupant la 1^{ère} place.

On nous envie le TGV, et c'est bien, sauf à tout dire et à en évoquer les effets pervers, autant que l'on veuille bien parler vrai sur le sujet. Il y a d'abord l'extension du réseau qui atteint aujourd'hui 2 000 kms et commence à provoquer des effets de report de clientèle, ce qui est particulièrement vrai des lignes Lyria desservant la Suisse. Avec une clientèle en diminution pour cause de récession, le retrait de certaines lignes devient inéluctable.

Mais il y a plus grave et on commence à en convenir au gré de l'impératif de développement durable qui pose le problème du réseau traditionnel sacrifié, c'est-à-dire mal entretenu ou non modernisé par RFF, faute de crédits. On sait que le kilomètre de Grande Vitesse coûte vingt millions d'euros, que l'actuelle ligne Rhin-Rhône approchera les trois milliards, le total du réseau ayant généré une dette de près de trente milliards. On sait surtout l'existence des 5 000 kms de lignes actuellement non utilisées et menacées d'être déposées si une solution ne peut être trouvée avec les opérateurs de proximité (OFP).

Le TGV est comme la marée. Quand le mythe retombe, il fait apparaître une autre réalité: les Régions au secours de RFF pour entretenir leur réseau, comme Midi-Pyrénées qui va y consacrer cinq-cents millions d'euros, comme la Franche-Comté qui voudrait recréer des lignes disparues dont les emprises ont été liquidées, Besançon-Vesoul, par exemple, pour desservir une urbanisation en continu entre les deux chefs-lieux.

Enfin, il y a les retombées économiques, la dynamisation du tissu productif, celui des PME, en particulier. On commence à parler vrai sur les retombées de la ligne Rhin-Rhône. Yves Krattinger, sénateur de la Haute-Saône et président du Conseil général, n'y va pas par quatre chemins quand il observe que « personne n'est en mesure d'apporter la moindre garantie quant à la venue d'entreprises nouvelles »°. Il ne saurait mieux dire, lui qui n'ignait pas que la localisation Peugeot à Vesoul est due à l'intervention de l'État, alors gardien de l'aménagement du territoire.

° Cf. *Ville, Rail & Transport* - N°478)

Mais il y a mieux : c'est l'inconnu de la zone d'activité d'Auxon, soit dix hectares qui, selon la même source, n'intéresse pas les entreprises bisontines, même celles venant de l'extérieur, car la crise touche directement les PME locales. Et parce qu'il faut tout dire, le TGV qui fonctionne comme le jeu de taquin laissera quelques cadavres le long de la voie nouvelle à vingt millions d'euros/km : jusqu'à la réalisation de la branche-sud, le Jura n'aura plus de TGV, sauf les rames Lyria pour desservir parcimonieusement Dole, alors que Vesoul restera le chef-lieu d'un désert ferroviaire. Et, comble d'accablement, le Jura n'aura plus Edgar Faure et son équipe,

Pierre Jeambrun en tête, pour corriger les errements de la SNCF et obtenir des arrêts à Dole, comme le Cisalpin, il y a des années...

Finalement, la seule retombée tangible de la LGV Rhin-Rhône, ce sera un accord-cadre entre les CHU de Dijon et Besançon. On ne sort décidément pas de l'économie publique: la LGV a été financée sur crédits publics et ses seuls retours, pour l'heure, s'appliquent à l'économie publique, alors que ce pays a besoin d'entreprises fortes pour l'emploi, la production et l'exportation qui, en 2009, se soldera par un déficit de plus de cinquante milliards d'euros.