

Chronique du Haut-Doubs

TGV Rhin-Rhône : parler vrai...

« Voyager, c'est bien utile.
Ça fait travailler l'imagination. »

Céline

La construction de la Ligne à grande vitesse (LGV) Dijon-Belfort dite *Rhin-Rhône-Méditerranée*, est entrée dans sa phase finale qui devrait s'achever avec l'ouverture de la ligne, le 11 décembre 2011. Cette nouvelle section de 144 km portera le réseau français de la Grande vitesse à 2 000 Km. La contraction des distances sera immédiate, avec Besançon à 2 heures de Paris, Belfort à 2 h 20, Mulhouse à 2 h 30. Deux nouvelles gares sont en construction : Besançon-Auxon, située à 10 km, sur l'ancienne ligne Besançon-Vesoul, malheureusement fermée en 1959, et qui manque, aujourd'hui, à un parcours routier en voie de sub-urbanisation, Méroux-Moval, en relation avec Delle, aujourd'hui, déjà reliée à Porrentruy et Délémont. Le bassin de clientèle des Trois-frontières Mulhouse-Bâle-Fribourg va ainsi être relié directement à Paris, en 2 h 50 de Bâle. Le chantier de la LGV aura créé dans sa phase la plus active, 6 000 emplois et vu la construction d'ouvrages d'art de grande dimension, comme le viaduc de la Savoureuse, sur 800 m, entre Belfort et Montbéliard.

Jean-Pierre Chevènement qui en a été le promoteur déterminé peut, aujourd'hui, apprécier le résultat, même si l'opération aura requis plus de 20 ans d'efforts. Elle a l'avantage, tout au moins peut-on l'espérer, d'enterrer définitivement l'inutile projet de Grand canal dont la principale zone d'ombre tenait à l'inconsistance des frets, introuvables, malgré une DUP de 20 ans. Le TGV Rhin-Rhône va, lui, devoir trouver sa clientèle pour justifier une dépense publique de 2,5 milliards d'€.

Rentabilité socio-économique

Surgissent ici les questions sur un équipement dont le coût apparaît, dans la conjoncture économique et financière actuelle, particulièrement lourd.

La première question est celle du financement de la LGV Rhin-Rhône. Il est exclusivement constitué de crédits publics, qu'il s'agisse de RFF ou des collectivités locales qui jalonnent le parcours. En clair, il n'y a pas un sou privé, pas un sou de partenariat-public-privé (PPP) et, bien sûr, un endettement qui va s'ajouter à celui de RFF, support de 28 milliards d'€ empruntés pour le financement du réseau à grande vitesse. Pourquoi un équipement d'une telle ampleur n'a-t-il bénéficié d'aucun financement privé, sauf à douter de la rentabilité de l'opération ?

Feu la ligne 4

La deuxième question est celle de l'effet de domino de cette nouvelle LGV. Car la clientèle Grande vitesse, surtout en période de croissance zéro, comme actuellement, est un tableau carré dont les composantes se déplacent, mais s'exercent à somme nulle. Le Rhin-Rhône ne pourra que prendre des clients au TGV-Est dont la montée en puissance était très positive. Or, la clientèle des Trois-

frontières vers Paris utilisera, dans un an, le Rhin-Rhône plutôt que le TGV-Est, au risque de peser sur le chiffre d'affaires de la Grande vitesse, autrefois vache à lait de l'entreprise, aujourd'hui menacée de déficit. A clientèle constante et sur un maillage qui se densifie, la SNCF doit majorer ses péages à RFF et, prochainement, subir la concurrence de nouveaux opérateurs, et d'abord Trenitalia sur Gènes/Milan-Paris. L'entreprise a d'ailleurs devancé les événements en réduisant ses commandes de renouvellement de matériel, aujourd'hui vieux de 30 ans, et générateur de retard. Si la SNCF qui a perdu, en 2009, 500 millions d'€ sur le fret, menace de fermer des lignes Corail transversales déficitaires et si on observe que les TER dont elle a le monopole, ne couvrent que 20% de la dépense et voient resurgir l'inéluctable transfert sur route, sans jamais remettre en cause le coût exorbitant de l'opérateur SNCF, alors le jeu de Taquin du TGV, aggravé par l'ouverture du Rhin-Rhône, va poser de vrais problèmes de survie à la compagnie nationale qui a déjà commencé à renégocier sa feuille de route. On devine que le réseau classique ne sera pas épargné, malgré les propos toujours prudents de son président, Guillaume Pépy.

La victime désignée du Rhin-Rhône, c'est, bien sûr, la ligne 4 Paris-Bâle ou ce qu'il en reste, cad la seule radiale de Paris non électrifiée et qui a perdu son unité. Elle sera électrifiée sur Paris-Troyes, exploitée par Champagne-Ardenne sur Troyes-Culmont, en coma artificiel, entre Culmont et Vesoul où le trafic régional a été reporté sur route. On est là au cœur du désert ferroviaire haut-saônois avec la fermeture de Port d'Atelier-Aillevillers et Plombières. Guillaume Pépy, jamais à court de réponse, a proposé des *trains d'aménagement du territoire* entre Paris et Vesoul... Personne ne les connaît ou, si c'est le cas, ils sont déjà gravement déficitaires et donc morts-nés. Dans ce cas, la Haute-Saône qui n'avait plus que cette ligne à vocation de TER, si l'on fait abstraction de Lure-Epinal, sera un parfait désert ferroviaire, avec la suppression par vagues successives, en 70 ans, de 250 km de lignes, dans l'indifférence la plus totale, à la manière de l'Ardèche où un président de Conseil général de droite proposa, un jour, à la SNCF de fermer les lignes du département, ce qui fut aussitôt fait, manière de renvoyer l'Ardèche à son statut de sous-développement, attesté par les critères de Bruxelles. En Haute-Saône, on a vu, il y a quelques années, un autre président de Conseil général, lui aussi de droite, répondre à un enquêteur ministériel, déjà préoccupé de la ligne 4, que l'électrification ne s'imposait pas, qu'il fallait s'en tenir au *statu quo*. On y est et le TGV Rhin-Rhône va, sans doute, régler le problème du transport ferroviaire dans le département.

Haut-Doubs : Pontarlier en sursis

Si la Haute-Saône ferroviaire sort KO de la construction du Rhin-Rhône, le Haut-Doubs ne sort pas gagnant. Son vivier de clientèle pour la ligne Neuchâtel-Frasne et la desserte de Pontarlier, va s'affaiblir un peu plus, avec l'inévitable transfert de la clientèle de Berne sur le Rhin-Rhône, plutôt que sur la seule paire de TGV par Frasne et la deuxième, par rabattement pour prendre la correspondance venue de Lausanne. On devine que Berne-Paris en 4 h 30 par Frasne ne résistera pas au Berne-Paris par Bâle et le Rhin-Rhône, en moins de 3 h 30. Le renforcement électrique sur Mouchard-Vallorbe n'aura pas servi à grand-chose, sauf pour le Paris-Lausanne. Mais la grave question, c'est l'avenir de Frasne-Neuchâtel, privé de fret par une SNCF qui a déserté le marché pour mieux subir la concurrence privée qui a déjà pris 15% du marché, réduit à deux paires/jour entre Frasne et Berne, soit un coût annuel d'entretien sur Pontarlier-Neuchâtel de près de 200 000 €. L'addition va

vite devenir trop lourde et la SNCF qui sait pratiquer l'anesthésie à petit feu et pourrait vite proposer de supprimer les caténaires entre Frasne et les Verrières, comme elle l'annonce sur la ligne des Causses, entre Béziers et Neussargues (278 km) et comme elle l'a déjà fait entre Oloron et Canfranc.

Rhin-Méditerranée ou Rhin-Paris ?

Une autre question est celle de l'achèvement du Rhin-Rhône dont la vocation première est transversale, cad dirigée vers Lyon et l'Espagne. C'est tout le problème de la branche-sud qui crée la zizanie dans la majorité de gauche du Conseil régional de Franche-Comté. Si la branche-sud ne voit pas le jour, le Rhin-Rhône restera un Rhin-Paris et confirmera la vocation centralisatrice du TGV français. Mais, peut-il en être autrement pour l'actuel Rhin-Rhône qui trouvera d'abord sa clientèle dans la région des Trois-frontières dont toutes les études de marché vérifient l'intérêt dominant pour Paris.

Le Rhin-Rhône, exigence de développement

Reste une question d'intérêt cardinal, mais dont on devine qu'elle intéresse de moins en moins les promoteurs du projet : ses retombées économiques, en termes d'aménagement du territoire. Le Rhin-Rhône va traverser la Haute-Saône d'est en ouest et réaliser, avec 150 ans de retard, le projet qui fut celui des responsables politiques du département avant 1870 quand les compagnies PLM et de l'Est étaient en compétition pour la desserte de l'axe Dijon-Mulhouse. Les responsables haut-saônois auraient souhaité le passage sur leur territoire par la vallée de l'Ognon. C'est le Doubs qui gagna avec le PLM, alors que la compagnie de l'Est obtint le Paris-Bâle et les lignes secondaires, aujourd'hui disparues, avec 40% de la population du département. Le TGV Rhin-Rhône est ainsi une revanche pour la Haute-Saône sinistrée. Mais que lui rapportera l'opération en termes d'investissement, cad de créations d'activités marchandes, facteurs d'emploi et de revenu ? Yves Krattinger, président du Conseil général, a déjà répondu : il ne faut rien en attendre, tant les retombées directes sont hypothétiques. Et Dieu sait si ce département était en droit d'attendre un retour sur investissement quand on observe la base de travaux de Villersexel, l'ancienne gare en ruines, symbole de la décrépitude de la Haute-Saône, la désindustrialisation qui l'entoure. Le Rhin-Rhône n'apportera rien au département, sauf à se rendre à Belfort, pour l'est, à Besançon pour le sud et à Dijon pour l'ouest, cad à amplifier l'éclatement de ce département à vocation croissante de dortoir. Il garde néanmoins sa valeur d'exigence de développement, satisfaite grâce à J. P. Chevènement. Mais comment ne pas songer que l'ardoise de 2,5 milliards d'€, payés sur crédits publics, incline à une méditation morose quand on observe l'état du réseau dévolu à RFF et la situation financière de son principal opérateur, la SNCF. Les 2,5 milliard d'€ n'auraient-ils pas eu leur intérêt dans les dépenses de sauvegarde du réseau actuel, réduit à moins de 25'000 km dont plusieurs milliers en piteux état, voués à la petite vitesse, voire à la disparition ?