

Selon Yves Crozet, les collectivités paieront plus qu'elles ne pensent pour financer les LGV

04 MAI 2021

+ Suivre

★ Favoris

💬 Réagissez !

PARTAGER



© OECD/Michael Dean

L'Etat a indiqué aux élus locaux qu'il mettrait plus de quatre milliards d'euros pour lancer la **LGV Bordeaux – Toulouse**. Il souhaite aussi l'accélération de la ligne Montpellier – Béziers. Ces annonces remettent en question la doctrine édictée le 1^{er} juillet 2017, lors de l'inauguration par Emmanuel Macron de la LGV Paris – Rennes, d'arrêter les grands projets ferroviaires pour se concentrer sur les trains du quotidien. L'économiste Yves Crozet, spécialiste des transports, y voit une double rupture dans la politique gouvernementale.

Ville, Rail & Transports. Comment analysez-vous la décision de l'Etat de relancer des lignes de TGV?

Yves Crozet. Nous sommes en année électorale. Emmanuel Macron n'est plus le même : sous la pression de Jean Castex, élu local qui veut son TGV vers Perpignan (il était maire de Prades dans les Pyrénées Orientales avant d'être nommé Premier ministre, ndlr), il fait de la politique. L'Etat met quatre milliards d'euros sur la table. Il faut maintenant trouver presque quatre autres milliards. Peut-être un peu moins si l'Europe participe. Cela va être compliqué. On l'a bien vu lorsqu'il a fallu financer la liaison Tours – Bordeaux d'un coût de trois milliards. Une cinquantaine de collectivités s'étaient fait tirer l'oreille pour s'entendre et pour financer 1,5 milliard d'euros. Cette fois-ci, il faudra plus de deux fois plus d'argent que pour Tours – Bordeaux. L'équation financière est loin d'être résolue.

VRT. Que pensez-vous de l'idée de créer des sociétés locales de financement sur le modèle de la SGP en Ile-de-France?

Y. C. C'est une fuite en avant. On sait bien qu'un jour l'Etat devra mettre la main à la poche pour aider la SGP dont la dette ne sera pas soutenable comme l'avait démontré il y a quelques années la Cour des Comptes. IDFM devra payer pour le fonctionnement du Grand Paris Express mais n'aura pas de recettes supplémentaires pour le supporter, sauf à relever le prix du pass Navigo à 300 ou 400 €... ce qui est bien sûr impensable.

Les moyens de la SGP sont adossés à une région dont le PIB atteint 700 milliards d'euros. Mais en Occitanie, dont le PIB est beaucoup moins élevé, où trouver les impôts pour financer le projet? Le modèle de la SGP va bien à Paris, mais pas forcément ailleurs, où on arrivera sans doute juste à lever quelques dizaines de millions d'euros.

Pourtant la liaison Bordeaux – Toulouse n'est pas le pire du projet. De même, un jour ou l'autre, il faudra boucler la ligne jusqu'à Perpignan. Mais l'équation financière est très compliquée.

VRT. Faut-il en déduire que ces projets ne pourront pas se faire?

Y. C. On finira par y arriver mais cela va prendre beaucoup de temps. Et les collectivités paieront plus qu'elles ne pensent.

VRT. C'est la fin du dogme de la priorité à la mobilité du quotidien?

Y. C. Je dirais qu'il y a une double rupture par rapport au discours d'Emmanuel Macron en 2017. La première, c'est qu'on ne parle plus trop de la mobilité du quotidien. La deuxième, c'est la relance de LGV. Ce qui implique qu'il y aura moins d'argent pour le réseau, même si les chantiers de ces LGV ne devraient pas commencer avant cinq ans. Les collectivités locales aussi, qui financeront en partie les LGV, mettront moins d'argent dans la mobilité du quotidien, notamment dans les projets très utiles de RER métropolitains.

Propos recueillis par Marie-Hélène Poingt