

ORGERES-EN-BEAUCE, le 31/01/12.

Contribution d'un citoyen au débat public sur le projet de la ligne TGV - POCL :

## **SURCOUT : UN MAL FRANCO-FRANÇAIS !**

Tout le monde le sait et personne n'est dupe, la décision finale dépend quasiment exclusivement de 2 chiffres :

- Des quelques minutes gagnées (sauf erreur de ma part, nous parlons de 10 minutes) sur le trajet PARIS - LYON le plus court.
- Des prévisions de coût des différents projets proposés.

Hélas, ces deuxièmes chiffres communiqués souffrent d'un mal franco-français. Comme tous les budgets prévisionnels des constructions françaises (bâtiments, édifices, routes, ouvrages d'art, etc.) aucun ne sont jamais respectés. Pire, les dépassements sont souvent démesurés, comme avec les 2 exemples ci-dessous.

Le premier concerne la deuxième ligne du tramway d'ORLEANS, qui est passé d'un budget initial de moins de 300 M€ à un coût final de 400 M€, soit un surcoût de 33 % (d'après WIKIPEDIA).

Le deuxième exemple est connu de tous, EUROTUNNEL dont le coût prévisionnel était de 7,5 Mds € en 1987 pour un coût réel de 12,5 Mds € en 1994, soit un surcoût de 66 % (d'après WIKIPEDIA). En même temps que le coût prévisionnel, EUROTUNNEL annonçait 30 millions de voyageurs et 15 millions de tonnes de fret annuels (d'après WIKIPEDIA). Hélas, nous ne sommes pas meilleurs pour faire des prévisions de trafic que dans les prévisions de coût. Pour le tunnel sous la Manche, les espérances de trafic sont loin ... très loin d'être atteints, même aujourd'hui, alors que nous sommes presque 20 ans après sa mise en service commerciale en 1994 :

- 9 528 558 passagers en 2010 (d'après EUROTUNNEL), soit plus de 3 fois moins que les prévisions.
- 1 190 000 tonnes de fret (d'après EUROTUNNEL), soit plus de 12 fois moins que les prévisions.

Aujourd'hui, qui peut nous certifier que les coûts annoncés ne seront pas dépassés ? Pire, qui peut nous certifier que les coûts n'exploseront pas, comme avec le tunnel sous la manche, infrastructure au coût comparable ?

Par contre, il est possible que les surcoûts inévitables, hélas obligatoires (nous sommes en France) soient totalement différents d'un projet à l'autre.

Ainsi, supposons que les surcoûts du projet médian soit de 30 % et que le surcoût du projet ouest-sud soit seulement de 20 %. Vu les nombreuses incertitudes qui règnent sur les plus de 500 kilomètres de ligne de ces différents projets, un écart de 10 % dans les surcoûts est tout à fait envisageable. Que représente 10 % de surcoût, des terres traversées plus humides que prévues, des indemnités à verser aux vignerons plus élevées que prévues, des arbres rares à abattre, comme l'alisier, plus nombreux que prévus, etc. Suite à ces surcoûts, le coût réel :

- Du projet médian est de : 16,8 Mds € (12,9 + 30 %).
- Du projet ouest-sud est de : 16,8 Mds € (14 + 20 %).

Comme tout le monde pourra aisément le constater, les chiffres ne sont plus les mêmes que ceux présentés aujourd'hui. Bien évidemment, ce sont ces chiffres du réel coût des différents projets, qui devraient servir à prendre la prochaine décision.

Hélas, personne ne connaîtra la véracité de ces chiffres, qui ne seront connus qu'a posteriori. De plus, un seul projet sera réalisé, dont on connaîtra le coût exact.

Seule certitude à ce jour, quelque soit le projet retenu, je vous donne rendez-vous en 2025 pour comparer le coût prévisionnel du projet choisi et le coût réel de la ligne construite.

Jean-Michel LARDIN