

**TRANSPORTS** Rapport de la Cour des comptes en forme de réquisitoire

# Le TGV, un « modèle à bout de souffle »

Pour la Cour des comptes, le réseau TGV a grandi de façon incohérente et coûte trop cher. Les « sages » appellent à reporter les investissements sur les lignes classiques et approuvent la mise en place d'autocars sur certains trajets.

**L**e TGV n'est pas le seul système de transport possible, il n'est pas la solution universelle. » La Cour des comptes avait déjà pointé les dérives de certains investissements dans la grande vitesse en France (par exemple les deux gares lorraines situées à quelques kilomètres de distance sur la ligne TGV-Est). Elle a livré hier un rapport global en forme de réquisitoire sur le modèle TGV lui-même.

« Le TGV a donné une bonne image du train et de la grande vitesse », a concédé d'emblée Didier Migaud, le premier président de la Cour. « Mais cette image ne doit pas occulter ses limites. »

Et de souligner : « Le TGV transporte certes 54 milliards de voyageurs/kilomètres (\*) en France, mais sa fréquentation stagne, voire régresse depuis cinq ans. Il dessert 230 destinations pour plus de 2 000 km de lignes nouvelles. Au Japon, le Shinkansen dessert 17 gares tout en transportant 50 % de voyageurs en plus. »

Pour les « sages » de la rue Cambon, le TGV s'arrête trop souvent dans des gares pas toujours reliées au reste du réseau SNCF et circule beaucoup trop sur des lignes classiques où il ne peut pas rouler vite. Didier Migaud relève qu'il s'agit d'une « incohérence » qui, toutefois, s'explique : « L'État manque d'argent et fait appel aux territoires. En échange, il offre aux élus des arrêts qui remettent en question la pertinence même de l'investissement. On ne peut pas reprocher aux élus de défendre leur territoire, mais l'État doit savoir arbitrer. Ce qu'il ne fait pas. »

## « Oui aux autocars »

Le rapport de la Cour des comptes décrit ainsi un réseau qui a grandi au gré des pressions poli-



La SNCF fait circuler pas moins de 400 rames de TGV. Pour la Cour des comptes, c'est trop, car « 40 % des trajets ont lieu sur les lignes classiques ». PHOTO LE RL/JULIO PELAEZ

tiques. « Le TGV est apparu comme la solution obligatoire au désenclavement des régions. On a fini par oublier que c'est un système de transport de masse et non un outil d'aménagement du territoire. Pour certaines destinations, l'autocar serait plus approprié, y compris en ce qui concerne le coût énergétique », tranche la Cour. Le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron, a dû apprécier : il vient de proposer la libéralisation des lignes d'autocars pour concurrencer le rail. Pour Didier Migaud, c'est tout le modèle français de la grande vitesse qui est « à bout de souffle » : « il n'a jamais percé à l'exportation et souffre au niveau national. »

Il faut donc trouver une autre voie qui, selon la Cour des comptes, devrait être celle de l'amélioration des lignes classiques. « La construction d'un kilomètre de ligne de TGV coûte 30 millions d'euros, l'électrification d'un kilomètre sur une ligne ancienne coûte 2 millions.

C'est quinze fois moins », remarque Didier Migaud qui affirme que le TGV, « utilisé seulement à 30 % pour des déplacements professionnels », bénéficie surtout « aux usagers qui ont les revenus les plus élevés. »

Pourtant, le TGV n'est pas déficitaire ! « Il reste rentable, admet Didier Migaud, mais sa rentabilité est en baisse. Elle ne permet plus à la SNCF de financer le déficit des autres lignes d'équilibre du territoire. » La marge opérationnelle du TGV est passée de 29 % en 2008 à 12 % en 2013.

## La suppression de l'écotaxe n'arrange rien

La Cour des comptes appelle « les pouvoirs publics à adopter une attitude réaliste et rationnelle » pour la construction de nouvelles lignes. Ce qui revient, en fait, à proposer l'arrêt des investissements dans ce domaine. « La suppression de l'écotaxe rend les investissements encore plus aléatoires, puisque

son produit aurait dû abonder les caisses de l'Agence de financement des infrastructures en France (Afitf) ».

Même la ligne Toulouse-Bordeaux, seule à avoir été classée prioritaire par la commission Mobilité 21 l'année dernière, laisse Didier Migaud dubitatif. « Toulouse est bien desservie par avion, et l'aéroport de Blagnac n'est pas saturé. » Quant à la deuxième phase du Lyon-Turin et de la LGV Rhin-Rhône, n'en parlons pas : « le rapport Mobilité 21 a déjà dit non », souligne la Cour des comptes. Où l'on précise toutefois : « Ce n'est pas à nous de décider, c'est aux politiques. » Avec l'avis délivré hier, ceux-ci n'ont plus beaucoup de marge de manœuvre... ■

PATRICK FLUCKIGER

► (\*) Voyageurs/km : nombre de voyageurs multiplié par le nombre de km parcourus. Le TGV a le plus fort taux de voyageurs/km en France, mais le nombre d'usagers des TER est plus important.

## DOUBLER À PEU DE FRAIS LA CAPACITÉ DE LA LIGNE PARIS-LYON

La Cour des comptes n'est pas favorable à l'idée d'une nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand (POCL) pour soulager la LGV Paris-Lyon saturée. Selon la Cour, ce n'est pas la ligne elle-même qui est saturée, mais les nœuds ferroviaires aux abords des gares terminales, « par exemple à La Part-Dieu ». La Cour s'appuie

sur une étude réalisée au sein de l'université Lyon 2 pour affirmer que « la mise en œuvre du système européen de signalisation et de management du trafic (ERTS) doublerait à elle seule la capacité de la ligne Paris-Lyon, pour un coût de l'ordre de 0,5 milliard d'euros, à comparer à celui de 14 milliards d'euros estimé pour POCL ». Or, la France est en retard pour l'installation de

l'ERTMS. De façon générale, la Cour estime que si la France a été très en avance dans le domaine de la grande vitesse, ce n'est plus le cas aujourd'hui, par manque d'innovation. L'allemand Siemens s'engage, pour le marché espagnol, à fournir des rames circulant à 350 km/h, et le canadien Bombardier vise 360 km/h alors que le TGV français reste cantonné à 320 km/h.