

# La Cour des comptes dénonce la folie du tout-TGV

Pour enrayer la dérive des coûts, les « sages » préconisent de réduire le nombre d'arrêts et de dessertes

Pour la Cour des comptes et son premier président, Didier Migaud, la cause est entendue. Le modèle français des lignes à grande vitesse avec son produit phare, le TGV, atteint ses limites.

Jeudi 23 octobre, lors de la présentation d'un rapport intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence », M. Migaud a estimé que « la bonne image qu'a conquise la grande vitesse ferroviaire ne doit pas occulter les limites de sa réussite ni leurs conséquences sur le reste du système ferroviaire ». Et d'ajouter, jetant une pierre dans le jardin des politiques, que « le processus actuel de décision conduit presque systématiquement à lancer des projets de lignes à grande vitesse [LGV], même s'ils ne répondent pas à des critères rationnels ». Le premier président de la Cour souligne que la France n'a plus les moyens de financer le coût trop élevé de ce modèle.

## « Système peu cohérent »

Tout en pointant le succès initial du TGV, les experts de la rue Cambon dénoncent cette préférence française avérée pour la grande vitesse, qui a selon eux abouti « à un système peu cohérent », où les rames de TGV desservent 230 destinations, composées aussi bien d'arrêts intermédiaires que de dessertes en bout de ligne. Les TGV, note la Cour, passent 40 % de leur temps en moyenne sur les lignes classiques. Une particularité qui a des répercussions à la fois sur la vitesse moyenne des TGV et sur leur rentabilité.

S'appuyant sur ce diagnostic, M. Migaud n'hésite pas à faire un rappel utile aux décideurs, à savoir l'Etat et les collectivités locales. Les investissements considérables nécessaires pour les LGV ne

**« Le processus de décision conduit à lancer des projets, même s'ils ne répondent pas à des critères rationnels »**

**DIDIER MIGAUD**  
premier président  
de la Cour des comptes

peuvent se justifier en principe que « parce que la grande vitesse ferroviaire est censée constituer un mode de transport de masse (...). Elle est rentable dès lors qu'elle dessert des bassins de population importants, sans trop d'arrêts intermédiaires et avec des fréquences de passage les plus élevées possibles ». Et de citer en exemple la ligne Tokaido du Shinkansen japonais qui, avec dix-sept gares, transporte chaque jour 50 % de passagers de plus que l'ensemble des TGV français.

L'une des huit recommandations de la Cour des comptes est donc de restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de lignes à grande vitesse (LGV) et de dessertes des TGV sur les voies classiques et en extrémité de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population.

Cette option a fait partie des scénarios envisagés par la SNCF, confrontée à une érosion certaine de sa rentabilité.

Dans *Le Monde* du 21 octobre, Barbara Dalibard, la directrice générale SNCF-Voyageurs, admettait partager le constat d'un modèle français basé sur le TGV qui serait à bout de souffle et concédait que « plus on construit de lignes, moins elles sont rentables ». Ainsi, la prochaine mise en service du tronçon Tours-Bordeaux devrait se solder par 100 millions à 200 millions d'euros de pertes par an pour la SNCF.

## Fréquentation surestimée

Pour autant, la réduction du nombre de gares et le transfert sur d'autres modes de transport – trains express régionaux (TER) ou autocars –, c'est-à-dire le développement d'un « plan d'ensem-

ble multimodal » souhaité par la Cour des comptes, ne seraient pas la martingale rêvée.

Dans sa réponse aux experts de la Cour, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, considère que « le transfert sur TER ou sur autocar de parcours vers des extrémités de ligne TGV à faible taux d'occupation est un champ possible d'ajustement du modèle TGV », mais il juge aussi qu'en la matière « il est nécessaire d'adopter une approche au cas par cas : d'une part afin de prendre en compte les comportements de report vers l'automobile sur la totalité du parcours que susciterait la création de nouvelles ruptures de charge, d'autre part pour tenir compte de l'existence de dessertes rentables même sur des extrémités de ligne ».

Pour l'avenir et les futures constructions de LGV, la Cour des comptes appelle « les pouvoirs pu-

**La Cour recommande de « confier en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau »**

blics à adopter une attitude réaliste et rationnelle ». Les experts dénoncent le mode de prises de décision sur des investissements au poids colossal (26 millions d'euros par kilomètre pour le projet Sud Europe-Atlantique par exemple). Souvent les annonces politiques – au plus haut niveau – confortent des projets avant même que soient menées les pha-

ses préliminaires d'études. Cela a été le cas en mars 2004 avec une déclaration de Jean-Pierre Raffarin, alors premier ministre, concernant le lancement de la ligne Poitiers-Limoges, qui a valu décision alors même qu'aucune étude préalable n'avait été engagée.

La Cour recommande de « concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau » existant et de « ne pas financer des projets non rentables ». Car, affirment les rédacteurs du rapport, la fréquentation a, à chaque fois, été surestimée. Pour la portion Poitiers-Limoges, RFF (Réseau ferré de France) aurait ainsi exagéré significativement le nombre de passagers potentiels. Le réseau grande vitesse atteint aujourd'hui 2 036 kilomètres, avec une perspective d'extension à 2 700 kilomètres d'ici à 2018. ■

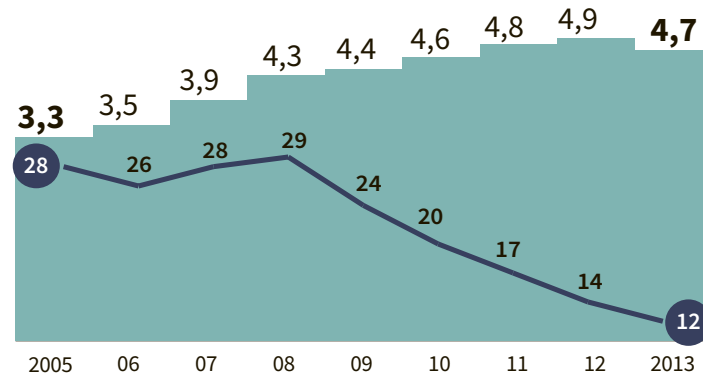
ANNE EVENO

## TGV trop vaste, trop cher et de moins en moins rentable

### ACTIVITÉS TGV À LA SNCF

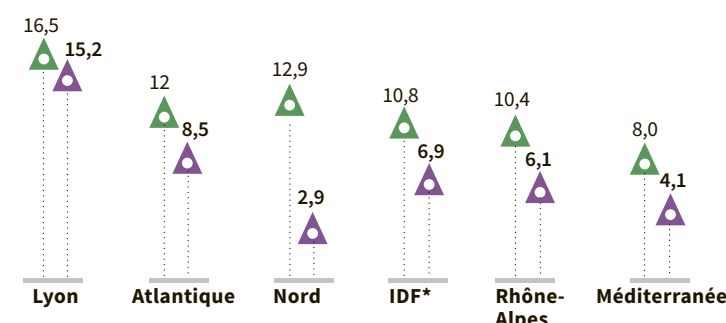
■ CHIFFRE D'AFFAIRES, EN MILLIARDS D'EUROS

— MARGE OPÉRATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES, EN %



### TAUX DE RENTABILITÉ DES LGV, EN %

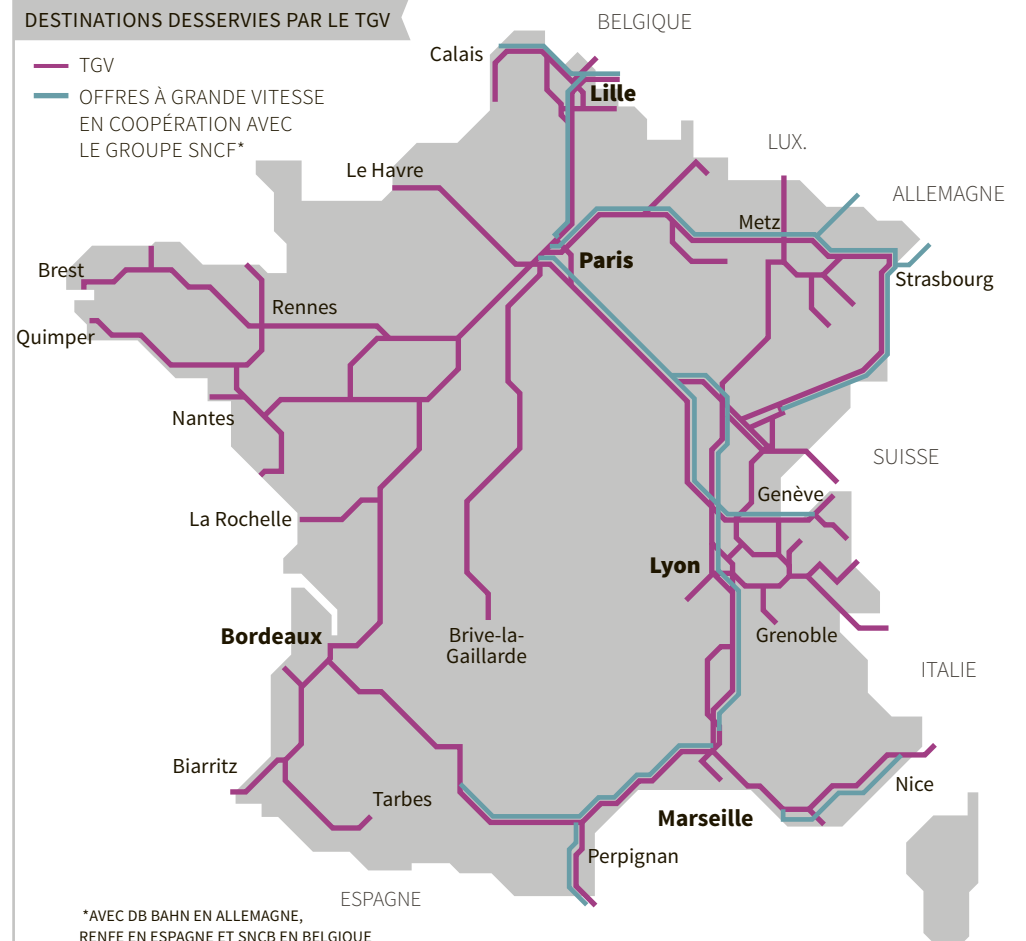
▲ ESTIMÉ ▲ CONSTATÉ



\*INTERCONNEXION

### DESTINATIONS DESSERTÉES PAR LE TGV

— TGV  
— OFFRES À GRANDE VITESSE EN COOPÉRATION AVEC LE GROUPE SNCF\*



\*AVEC DB BAHN EN ALLEMAGNE, RENFE EN ESPAGNE ET SNCB EN BELGIQUE ET OPÉRATEURS INTERNATIONAUX DU GROUPE SNCF (TGV LYRIA)

SOURCE : COUR DES COMPTES D'APRÈS SNCF