

16 **ECONOMIE**

En gare de Strasbourg. PHOTO PASCAL BASTIEN

Par CATHERINE MAUSSION

Le TGV est un succès technique. Mais son coût n'est plus soutenable. Le rapport de la Cour des comptes publié jeudi invite les élus à lever le pied sur la grande vitesse dont les bénéfices pour la collectivité sont moindres qu'escomptés. Un verdict sévère alors que quatre lignes nouvelles sont en construction.

DES POLITIQUES CRITIQUÉS

Le rapport s'adresse en premier lieu aux politiques. C'est même une supplique pour stopper les frais sur des projets déjà bien engagés. Tout particulièrement la LGV Poitiers-Limoges. Elle est qualifiée par les contrôleurs de la cour comme un projet «d'intérêt purement local», «non prioritaire» et «non financé». Mais n'est-ce pas trop tard ? Fin septembre, les élus locaux, reçus à l'Élysée, s'étaient targués du soutien de François Hollande. Ce tronçon est un cas d'école. Il illustre l'engrenage infernal qui préside aux constructions des LGV. A force «d'études préliminaires» et autres «avant-projets techniques», les LGV ne sont pas encore votées que c'est

DÉCRYPTAGE

tout comme, parce que dans les esprits comme au regard des dépenses engagées, il est trop tard pour reculer. Le fait que l'Etat, exsangue, aille solliciter les collectivités locales est un autre piège. Les contreparties exigées en retour débouchent sur des absurdités comme cette «gare de trop» sur la LGV Est, déjà dénoncée par la Cour des comptes l'an dernier. La dette de RFF, qui porte le réseau ferré, atteindra 36 milliards d'euros fin 2014 et devrait culminer à 60 milliards à l'horizon 2020. Pour remettre un peu de raison

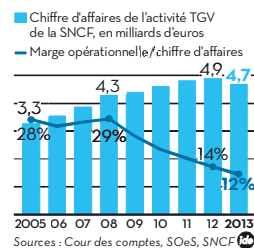
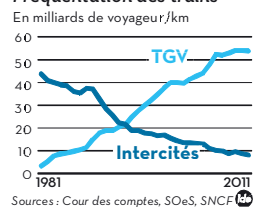
La Cour des comptes veut freiner le TGV

La rue Cambon pointe le coût excessif du modèle économique basé sur la grande vitesse.

dans cette course à la grande vitesse, une commission, dite Mobilité 21, et présidée par le député (PS) Philippe Duron, avait hiérarchisé les projets ferroviaires – il y en avait pour 107 milliards d'euros. Il avait conclu que la priorité devait aller à la rénovation du réseau classique. Un seul tronçon avait trouvé grâce : la LGV Bordeaux-Toulouse. Une facture (23 milliards d'euros) que la cour juge à peine soutenable. Un haut cadre de la SNCF, réagissant au rapport, persiflait jeudi que «le ratage dans une carrière d'élu, ce n'est pas l'absence de Rolex, mais de gare TGV».

LA SNCF CONFORTÉE
On retrouve à de multiples reprises dans ce rapport la patte du président de la SNCF, Guillaume Pepy, ou de ses collaborateurs. Depuis quelques années déjà, la SNCF ne fait pas mystère qu'il faut arrêter les frais sur les LGV. Exactement ce qu'affirme avec force Didier Migaud, président de la Cour des comptes, dénonçant un modèle «porté au-delà de sa pertinence». La cour critique aussi la dernière commande de motrices à Alstom et cette «politique d'achat favorable au constructeur national et encouragée par l'Etat». La pression pour passer

VENDREDI 24 OCTOBRE 2014

REPÈRES**Fréquentation des trains**

commande avait été en son temps mal vécue par l'opérateur ferroviaire. Longtemps qualifiée de vache à lait, l'activité grande vitesse a vu sa rentabilité divisée par deux depuis 2002. Et la SNCF ne cachait pas, dès 2009, être engagée dans une réflexion sur ce modèle économique. L'an dernier, face à un nouveau recul de sa rentabilité, elle avait déprécié ses 400 rames de TGV d'1,4 milliard d'euros : «Un test de valeur imposé par les commissaires aux comptes», avait dit Pepy. Une rame neuve, comme les Euroduplex d'Alstom, coûte autour de 30 millions d'euros pièce.

LES CARS ENCOURAGÉS

«Lever les restrictions sur le transport longue distance routier», en clair lâcher les vannes sur l'autocar : c'est la première des huit recommandations des contrôleurs publics déjà entendue par Emmanuel Macron qui l'abordera dans sa future grande loi sur «l'activité». En 2009, Philippe Séguin, alors à la tête de la cour, avait déjà invité les élus à développer ces liaisons. Il avait conclu que le mode ferroviaire, «adapté au transport de masse», n'est pas «pertinent» pour «des lignes à très faible trafic, soit moins de 10 trains par jour». La cour récidive à propos du TGV. L'exercice qu'elle conduit est salutaire. Mais le message adressé est déprimant. Le rail est un mode de transport coûteux. Or la LGV, plus chère encore, est utilisée aux deux tiers par une clientèle qui se recrute plutôt dans «les couches aisées». Mais il n'est pas envisageable de relever encore le prix du billet face à l'avion low-cost et au covoiturage. La situation critique que risque de connaître le tronçon en construction Tours-Bordeaux, et qu'a dévoilée mercredi la lettre spécialisée *Mobilettr*, est édifiant. «Le couple RFF-SNCF pourrait perdre chaque année pas loin de 150 millions d'euros», écrit-elle en relayant les prévisions «des spécialistes». De quoi faire réfléchir les élus ?