

Réseau TGV : les très chères incohérences de l'État décideur

COUR DES COMPTES
Son rapport décortique la genèse de la ligne Sud-Europe-Atlantique en construction

Depuis les fuites survenues la semaine dernière (lire « Sud Ouest Dimanche »), on savait que le rapport de la Cour des comptes consacré à la grande vitesse ferroviaire allait être pimenté. Rendu public hier matin, le texte ne déjoue pas les pronostics. Il pointe du doigt des dérives graves : des constructions de lignes nouvelles sans réel souci de rationalité socio-économique, un troc permanent entre l'État et les collectivités locales qui perd en route l'intérêt général, et des projets permanents d'extension du réseau sans un sou vaillant pour les réaliser.

Les magistrats datent le début des problèmes à la mise en service de Paris-Tours, en septembre 1990. Une frénésie de lignes nouvelles s'empare alors des décideurs, jusqu'à la réalisation du réseau actuel, long de 2 000 kilomètres. Quatre projets en cours allongeront le réseau LGV (ligne à grande vitesse) d'à peu près 700 kilomètres à l'horizon 2018. Dont Tours-Bordeaux, le chantier le plus important.

Le TGV est devenu un modèle d'autant plus dominant qu'il ne se contente pas de rouler sur des lignes dédiées. 40% du temps d'utilisation d'une rame se fait sur le réseau classique, le grand sacrifié, à une vitesse inférieure à 220 km/h. Les TGV desservent pléthore de destinations (plus de 230 au total). Avec un impact sur les taux de remplissage et la vitesse moyenne. La Cour des comptes cite l'exemple édifiant de la liaison entre Quimper et Rennes, sur laquelle le TGV met plus de temps que les TER (transport express régional)... Or le modèle privilégié pour la rentabilité des investissements repose sur des rames « roulant à 320 km/h sur des voies qui leur sont exclusivement affectées », relève la Cour.

Tours-Bordeaux à la loupe

Celle-ci décortique ensuite les processus de décision liés à la construction de lignes nouvelles, en particulier Tours-Bordeaux, la double voie de 300 km dont la mise en service est programmée pour 2017. Les magistrats jugent sévèrement la « politique des petits pas » adoptée par l'État en l'espèce : des annonces politiques, des comptes-rendus partiels des débats préliminaires, des études cofinancées par les collectivités territoriales et, in fine, un processus parvenu trop loin pour renoncer.

Signée en deux étapes, 2006 et 2009, la déclaration d'utilité publique est intervenue sans la moindre esquisse de financement. L'État étant impécunieux, il a sollicité 58 collectivités territoriales, petites ou grandes, qui ont exigé des contreparties lors d'un troc d'une effarante com-



Les travaux de la LGV pour le franchissement de la Dordogne à Saint-André-de-Cubzac (33) cet été. PHOTO LAURENT THEILLET/« SUD OUEST »

La farce du Poitiers-Limoges

■ Le rapport de la Cour des comptes télescope une singulière actualité ferroviaire. Mercredi, « Le Canard enchaîné » indiquait que la ligne projetée entre Poitiers et Limoges pourrait bénéficier de 500 millions d'euros en provenance de l'État pour une facture d'ensemble de 2 milliards d'euros. Motif : la fibre très limousine de François Hollande.

Or, le rapport tire au bazooka sur ce projet qui bénéficierait d'une déclaration d'utilité publique ultrarapide. « Il peut paraître surprenant de déclarer d'utilité publique dès 2015

un projet qu'il n'est pas prévu de réaliser avant 2030 », notent suavement les magistrats. Les intertitres du rapport sont sans équivoque : « un projet non prioritaire et non financé, mais poursuivi avec rigueur », ou encore « une LGV d'intérêt purement local ».

La conclusion est féroce : « Malgré tous les efforts déployés par RFF [Réseau ferré de France], les études ont montré qu'il est impossible d'assurer une rentabilité socio-économique même minimale à la LGV Poitiers-Limoges. »

plexité : des arrêts supplémentaires et des prolongements de ligne vers Toulouse et Hendaye notamment.

Ainsi naît Bordeaux-Toulouse

« Voilà comment on est passé d'un projet prioritaire de 300 km et 5,6 milliards d'euros (valeur 2006) réalisable d'ici 2015, à un ensemble de LGV de plus de 850 km et 14 milliards d'euros (valeur 2006) », écrit la Cour des comptes. Pour les magistrats, c'est le risque de retrait des collectivités de Midi-Pyrénées dans le financement de la ligne Tours-Bordeaux qui a conduit l'État à « repêcher » la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse pour une réalisation avant 2030, nullement sa rentabilité attendue.

« Dans la pratique, le processus décisionnel ne répond que très peu à une rationalité économique », indique la Cour, qui relève que « tous les efforts tendent vers la justification

de la construction des lignes ». Des conclusions en or pour les opposants aux prolongements de Tours-Bordeaux vers Toulouse et vers l'Espagne.

Destinataire du rapport en tant que président de l'Association des Régions de France, l'Aquitain Alain Rousset partage l'analyse de la Cour sur la déshérence du réseau classique. « Les citoyens et les élus constatent qu'en dehors du TGV il n'existe aucun service ferroviaire longue distance de qualité. Cela les oblige à s'inscrire dans le modèle du tout TGV et vouloir pour eux aussi la réalisation d'une LGV, aujourd'hui seule à même de garantir un service ferroviaire grandes lignes rapide et attractif », déplore-t-il dans sa réponse annexée au rapport. Mais il recommande aussi de ne pas condamner le TGV au seul motif des impératifs de rentabilité.

Jean-Denis Renard

Train à grande vitesse, le devoir d'inventaire

Le temps où les Français s'extasiaient de voir le TGV pulvériser des records du monde de vitesse sur rail et de faire chuter les temps de parcours entre Paris et les grandes villes du pays est passé. Trente-trois ans après les premières rames orange filant vers Lyon, l'heure est au bilan. Le moins qu'on puisse dire est qu'il est contrasté, alors que la Cour des comptes pointe à son tour les dérives du « tout TGV ».

Pas question, bien sûr, de minimiser la performance technique ni les gains de temps spectaculaires qui ont rétréci l'Hexagone et facilité les échanges. La grande vitesse est un acquis qui a changé l'économie et la vie des gens. Mais elle est victime de son succès et rencontre plusieurs obstacles :

budgétaires, d'aménagement du territoire et de gouvernance.

Réclamé partout, le TGV a ralenti pour desservir des villes moyennes et rapporte moins. Patron de la SNCF, l'État a négligé son rôle d'arbitre pour trier entre les lignes nouvelles. Il en résulte une inflation de projets à la rentabilité discutable et dont le financement, peu assuré, assèche le budget d'entretien du réseau existant. Or, l'argent manque et l'abandon de l'écotaxe ne va pas arranger les choses.

La construction de la LGV Tours-Bordeaux ne va bien sûr pas s'arrêter. Mais son financement – appuyé sur le privé et les

collectivités locales – peut avoir deux conséquences : des tarifs élevés pour l'utilisateur et des pressions renouvelées pour que les prolongements envisagés vers Toulouse et l'Espagne ne soient pas remis en cause.

Ce qui vaut en Aquitaine vaut ailleurs et les Sages de la rue Cambon ont raison de souligner les limites du système. Justifié là où il roule aux vitesses requises, le TGV devient contre-productif quand il concurrence le reste du réseau et son indispensable entretien. Le constat n'est pas neuf mais les signaux d'alarme s'accumulent : incidents ou accidents ferroviaires, mécontentement des usagers, prix des billets, dégradation du service sur l'intercité ou les petites dessertes, pénurie financière, etc.

Fière, à juste titre, de sa grande vitesse ferroviaire, la France est en train de s'apercevoir que le modèle a vieilli. Il ne faut pas juste revoir les aiguillages. Une remise à plat du système s'impose pour lui rendre toute son utilité et sa cohérence.

CHRISTOPHE
LUCET

c.lucet@sudouest.fr



**Réclamé partout,
le TGV a ralenti, et
l'on a assisté à
une floraison de
projets à la rentabilité discutable...**