

La Cour des comptes dénonce la gabegie entourant les nouvelles lignes TGV

- Sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées par la Cour, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés.
- Pour lancer les projets, les projections sur le nombre des futurs voyageurs sont gonflées.

TRANSPORTS

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

La Cour des comptes épingle régulièrement la SNCF, sur son budget communication jugé dispendieux par exemple, ou encore sur les billets gratuits dont bénéficient les cheminots et leurs familles. Mais le rapport que l'institution s'appête à rendre public ce jeudi sur le modèle français des lignes à grande vitesse devrait plutôt faire plaisir à la compagnie ferroviaire, car il souligne la responsabilité que portent les collectivités locales et l'Etat dans le déclin régulier de la rentabilité du TGV.

Le diagnostic n'est pas neuf (« Les Echos » du 21 juin). Un kilomètre de voie TGV coûtant jusqu'à 66 millions d'euros, la construction d'une ligne à grande vitesse n'est économiquement viable que pour relier une poignée de destinations. Mais la plupart des maires ou des présidents de région, obnubilés par le symbole de modernité qu'est le produit phare de la SNCF, se sont démenés pour voir le TGV arriver dans leur gare. Et les gouvernements successifs ont entretenu cette illusion du « TGV pour tous » car la facture des chantiers des nouvelles lignes n'était pas supportée par le budget de l'Etat, mais par Réseau Ferré de France (RFF), le gestionnaire des infrastructures, dont la dette, jusqu'à tout récemment, n'était pas comptabilisée dans les critères de Maastricht.

Le TGV, joujou français

Comme l'avait résumé il y a quelques mois Gilles Savary, député PS et grand connaisseur du ferroviaire, « les lignes à grande vitesse sont un joujou français qui ne fonctionne qu'en dégradant les comptes de la SNCF et en endettant RFF ». Le rapport de la Cour corrobore l'analyse, en soulignant la responsabilité des élus locaux et de l'Etat : « On constate que les annonces poli-



Un kilomètre de voie TGV coûtant jusqu'à 66 millions d'euros, la construction d'une ligne à grande vitesse n'est guère viable économiquement. Photo Gilles Rolle/REA

tiques, à haut niveau, confortent solidement les projets avant même que soient menées à bien les phases préliminaires », déplorent les auteurs, selon le site spécialisé Contexte, qui a eu accès au rapport.

De plus, rapporte le site, « la question du bouclage financier est souvent reléguée au second plan, quand les études techniques suffisent quasiment à asseoir la crédibilité du projet ». Ce qui s'est traduit, dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux (actuellement en construction), par une recherche de financements douze ans après le lancement des premières études, mais seulement quatre ans avant le début des travaux.

En panne de rentabilité

Sur le papier, le bouclage économique est assuré en gonflant les projections sur le nombre des futurs voyageurs. Charge ensuite à la SNCF de gérer l'écart avec la réalité. La Cour le confirme en montrant

comment, sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés. Le site cite en exemple la LGV Nord dont la rentabilité ne serait que de 3 %, bien loin de 12,9 % escompté initialement, ainsi que la LGV Méditerranée (Paris-Marseille), qui n'atteindrait que 4,1 %, soit deux fois moins que prévu.

Résultat, la marge opérationnelle du TGV ne cesse de reculer, et a atteint 11,4 % l'an dernier, contre 14,2 % il y a encore deux ans. Le seuil des 10 % n'est plus très loin. Et l'inauguration en 2017 des 4 nouvelles lignes souhaitées par Nicolas Sarkozy devrait encore plomber un peu plus le compte d'exploitation de la grande vitesse. Face à cette situation, le conseil d'administration de la SNCF a planché cet été sur plusieurs scénarios susceptibles de sauver le TGV. Le rapport publié jeudi devrait au moins contribuer à ce que les comptes ne plongent pas plus à l'avenir. ■

3 %

LA RENTABILITÉ DE LA LGV NORD

contre 12,9 % escomptés initialement.

Un train cher et difficile à vendre à l'étranger

La concurrence s'est accrue et les politiques français veulent que le TGV soit une vitrine technologique. Résultat : il est trop cher.

Alstom et la SNCF, souvent alliés dans les appels d'offres, ont le plus grand mal à décrocher des contrats pour le TGV français. Le temps des succès est passé : le contrat marocain remonte à 2007, celui avec l'italien NTV à 2008. Tout d'abord, parce que la grande vitesse ferroviaire est un marché certes prestigieux, mais de niche. « Cela ne représente que 6 % à 7 % du marché mondial du ferroviaire », pointe Bertrand Mouly-Aigrot, associé au cabinet Archery. Et la tendance n'est pas à la croissance, au contraire. Les projets de nouvelles lignes russes traînent depuis des années, et l'appel d'offres pour la liaison entre Rio de Janeiro et São Paulo, au Brésil, a été repoussée in extremis l'an dernier. Très coûteux, ces projets sont également compliqués à porter politiquement, la priorité allant désormais, dans les pays en développement, au « mass transit » (métros, trains de banlieue, tramways).

La concurrence s'est aussi considérablement accrue. « Il y avait 4 constructeurs, dont Alstom, sur

ce créneau il y a vingt ans. On en compte 11 aujourd'hui », note Bertrand Mouly-Aigrot.

Le « TGV du futur », qu'Arnaud Montebourg avait intégré dans ses 34 projets illustrant la « nouvelle France industrielle », aura du mal à inverser la tendance, du fait des tensions qui apparaissent sur la feuille de route du nouveau train. « Les politiques persistent à vouloir que celui-ci soit une vitrine de la technologie française, alors que les clients potentiels attendent plutôt un TGV pas forcément plus rapide, mais moins cher », explique Bertrand Mouly-Aigrot.

Baisse de la marge opérationnelle

La SNCF, client de référence et partenaire, est notamment sur cette ligne, pour faire face à la baisse régulière de sa marge opérationnelle sur l'activité grande vitesse. La compagnie ferroviaire est très motivée pour aider Alstom à exporter ses TGV : faute de clients internationaux, l'Etat a fermement prié la SNCF en 2012 de commander 40 rames Euroduplex pour maintenir les emplois sur les sites d'Alstom fabriquant les TGV, alors que l'entreprise a déjà un parc de plus de 400 rames, largement suffisant pour couvrir ses besoins... — L. S.