

Politique | Alain Rousset conteste le rapport de la Cour des comptes sur la gestion du réseau des TGV



En France, le réseau ferroviaire à grande vitesse serait "peu cohérent" et "trop coûteux". Ce sont les conclusions du rapport de la Cour des comptes. Selon la Cour, ce "choix systématique de la grande vitesse ferroviaire a abouti à un système peu cohérent, où les rames de TGV desservent 230 destinations et passent 40% de leur temps en moyenne sur les lignes classiques, ce qui nécessite en outre un parc important de rames". En outre, l'institution épingle la future LGV Bordeaux-Espagne, ce qui a fait réagir Alain Rousset, le président de la Région Aquitaine.

La Cour des comptes est particulièrement sévère. Elle juge le modèle des TGV en France "à bout de souffle, au coût devenu non soutenable". En cause, les TGV desservent trop de gares sur leurs lignes dédiées, et circulent trop sur les lignes classiques. A l'inverse, c'est ce qui fait le succès de la ligne Tokaido du Shinkansen japonais qui, avec 17 gares, transporte chaque jour 50 % de passagers de plus que l'ensemble des TGV français. "La grande vitesse 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 possible", explique Didier Migaud, président de la Cour des comptes. Or, la France s'éloigne de ce modèle, alerte le rapport. Et, cela serait dû aux ambitions des collectivités locales et de l'État. Le rapport stigmatise aussi "la part de responsabilité de l'Europe dans le dévoiement du rôle conféré à la grande vitesse", en "échafaudant un plan ambitieux de réseau européen de transport (...) quitte à prendre fait et cause pour des projets dont la rentabilité socio-économique est discutée". Au final, la fréquentation stagnante du TGV, associée à une rentabilité des lignes en baisse "au fil de nouveaux projets de plus en plus coûteux", ont fait passer sa marge opérationnelle "de 29% du chiffre d'affaires en 2008 à 12% en 2013.

Vive réaction d'Alain Rousset au rapport de la Cour des comptes Quant au "financement des projets de LGV déjà décidés", il n'est "pas assuré", déplore la Cour. La raison ? Le haut niveau d'endettement de Réseau Ferré de France (RFF) qui l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt, auquel s'ajoute l'abandon de l'écotaxe, dont le produit devait revenir à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Aftif). A ce titre, la LGV reliant Bordeaux à l'Espagne est épinglée. Une analyse non partagée par Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine. Dans un communiqué, l'élu socialiste rappelle qu'il "ne faut pas mélanger construction et exploitation !". "Le programme du GPSO dégage une valeur

actuelle nette (VAN) positive, donc un intérêt pour la collectivité. Hors coûts d'opportunité des fonds publics, le bilan socio-économique montre que le programme GPSO, dégage dans sa première phase de réalisation, un surplus en VAN de 5,8 Mds€. Le taux de rentabilité interne du projet s'établit à 5,3%, un chiffre remarquable", précise Alain Rousset. "Parmi les usagers, les passagers ferroviaires sont les premiers bénéficiaires du programme GPSO, avec un gain supérieur à l'investissement initial, de près de 9,3 Mds€. Il s'agit principalement de gain de temps. GPSO présente aussi un bilan positif pour les acteurs du transport ferroviaire, avec 5,5 Mds€, ce qui souligne sa pertinence économique. Le nombre d'emploi directs, indirects et induits générés par la réalisation du chantier devrait dépasser les 10 000 pour la seule première phase jusqu'à Dax", conclut-il.



Nicolas César

Crédit Photo : Aqui.fr

Publié sur aqui.fr le 24/10/2014

[Url de cet article](#)