



## Nouveaux nuages dans le ciel du TGV Limousin

**RAPPORT.** La Cour des comptes estime le projet trop peu rentable. **PAGES 4 ET 40**



■ **LIMOGES**  
200 places de parking en projet au CHU pour les consultants

**PAGE 13**

lepopulaire.fr

CentreFrance

# LE POPULAIRE DU CENTRE → HAUTE-VIENNE

VENDREDI 24 OCTOBRE 2014 - 1,00 €

## Douche écossaise sur la LGV

Un président rassurant, mais une Cour des Comptes extrêmement critique... Une nouvelle fois, le projet LGV se retrouve au cœur d'une polémique. Au conseil régional, on entend rester serein, mais on est amer...

Florence Clavaud-Parant

**L**e rapport de la Cour des Comptes publié hier (\*) constitue-t-il une nouvelle menace pour le projet de ligne grande vitesse Limoges-Poitiers ? Difficile à dire pour l'instant. Mais ce document de 173 pages, qui dénonce le coût et le manque de cohérence du réseau grande vitesse en France, jette en tout cas un nouveau pavé dans la mare.

### Rentabilité... ou aménagement du territoire ?

Alors que le président François Hollande vient de s'employer à rassurer les élus locaux en visite à l'Élysée, et alors que la déclaration d'utilité publique (DUP) semble imminente, les sages dénoncent un projet de ligne essentiellement dicté par des pressions politiques, et dont la rentabilité (pas plus de 3,3 % ?) sera a priori bien inférieure aux chiffres avancés.

Au conseil régional, on admet la douche froide



**TROP COÛTEUX ?** Pour la Cour des Comptes, un TGV doit d'abord être rentable. Pour le conseil régional, il doit avant tout être un outil d'aménagement du territoire. ARCHIVES

mais on entend rester serein. « La Cour des comptes, dont je respecte le travail, s'appuie sur les résultats des autres lignes et évalue un retour sur investissement à court terme, explique le président du Limousin, Gérard Vandembroucke, qui préside également l'Agglo. Mais pour notre région, il s'agit avant tout d'un investissement en terme d'aménagement du territoire. Si on devait raisonner exclusive-

ment en terme de rentabilité immédiate, alors on ne construirait plus de lycée, on ne financerait plus de ligne TER. Nous ne devons pas nous inscrire dans une logique boutiquière du siècle dernier. »

Le rapport de la Cour des Comptes ravit au moins les opposants au projet. « Hollande ne sortira pas grand de cette saga LGV Limoges-Poitiers qui nous rappelle l'époque des copains et des coquins

d'un autre temps », sourit la CRI. Reste à savoir si le Conseil d'État, qui doit se prononcer avant mi-décembre sur l'utilité publique du projet, tiendra compte des arguments des sages, alors que rien n'est encore officiel concernant le bouclage financier de la ligne dont le coût est désormais estimé à 2 milliards d'euros. Les collectivités confirment qu'elles sont prêtes à fournir 700 millions d'euros, l'Europe pourrait apporter 200 M€, RFF 400 M€.

### Amertume

Quid de l'État, alors qu'il manquerait encore plus de 500 M€ ? Contrairement à ce qu'affirmait mercredi le Canard Enchaîné, François Hollande n'aurait fait aucune promesse ferme aux élus. « Nous lui avons cité nos chiffres, nous lui avons précisé ce que nous attendions de l'État, il a été attentif mais il n'a pas sorti son carnet de chèques », explique Gérard Vandembroucke qui ne cache pas une certaine amertume. « Je préférerais que le Limousin soit traité comme l'ont été d'autres régions, pour lesquelles les financements extérieurs sont arrivés bien plus facilement... » ■

(\*) Voir notre édition de lundi.

# Trop chère grande vitesse

Prévisions de trafic surestimées, grande vitesse pas toujours pertinente, rentabilité insuffisante et construction « systématique » de lignes : le réseau ferroviaire français à grande vitesse est « peu cohérent » et trop coûteux, a estimé hier la Cour des comptes.

Le « 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 », rapporte la Cour des comptes (CDC).

Selon elle, les TGV devraient desservir moins de gares sur leurs lignes dédiées et moins circuler sur les lignes classiques. Les sages de la rue Cambon plaident aussi pour « un plan d'ensemble multimodal où la grande vitesse et le ferroviaire classique s'inscriraient de manière articulée avec les autres modes de transport ».

## Un modèle « à bout de souffle »

Le président de la Cour des comptes, Didier Migaud, a estimé que « le processus actuel de décision conduit presque systématiquement à lancer des projets de lignes à grande vitesse, même s'ils ne répondent pas à des critères rationnels. Le modèle français de grande vi-



RECOMMANDATIONS. Desservir moins de gare et moins circuler sur des lignes classiques, tout en concentrant les moyens sur l'entretien du réseau existant. PHOTO AFP

tesse ferroviaire se révèle d'un coût trop élevé par rapport aux ressources publiques désormais disponibles. »

Les cofinancements, avec les collectivités locales, « ont mené à des choix économiquement contestables pour la LGV-Est. Je pense à la présence de deux gares – TGV Lorraine et Meuse TGV – sans interconnexion avec le réseau de transport régional », a-t-il encore regretté.

Concernant les futures constructions, la Cour recommande de « concentrer

en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau » existant, et « ne pas financer des projets non rentables ». Car, selon les rédacteurs du rapport, la fréquentation a, à chaque fois, été surestimée.

Résultat aujourd'hui : le modèle est « à bout de souffle » et son « coût devenu non soutenable ».

Quant au « financement des projets de LGV déjà décidés », il n'est « pas assuré », déplore la Cour. En cause : le « haut niveau d'endettement de Réseau ferré de France (RFF)

l'empêche de financer de nouvelles lignes par emprunt ». À quoi s'ajoute l'abandon de l'écotaxe, dont le produit devait revenir à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). D'ailleurs, celle-ci « n'a déjà pas été en mesure d'honorer ses engagements budgétaires en 2013 », selon le rapport.

La Cour des comptes souligne que la marge opérationnelle du TGV est passée « de 29 % du chiffre d'affaires en 2008 à 12 % en 2013 ».

Le président de la SNCF, Guillaume Pepy, affirmait lundi que son groupe devrait, « dans les 3 à 5 ans qui viennent, [...] baisser les coûts de production du TGV pour pouvoir toujours baisser les prix ». ■



Un TGV de plus en plus réservé aux « catégories de population aux revenus les plus élevés ».

D. MIGAUD. Président de la Cour des comptes