

# La Tribune :

## « Le TGV est naturellement plus cher que l'avion » (Elisabeth Borne)

Par [Fabrice Gliszczynski](#) | 08/11/2017, 16:51 | 359 mots



(Crédits : Reuters) Lors d'une audition au Sénat, la ministre des Transports a déclaré que le TGV était plus cher que l'avion car une partie du financement des infrastructures était supportée dans le prix du billet. Elle s'interroge par ailleurs sur le bilan carbone des lignes à grande vitesse.

Les acteurs du transport aérien seront ravis par les propos de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, ce mercredi lors d'une audition au Sénat. Ceux du ferroviaire beaucoup moins.

En réponse à une sénatrice qui indiquait que le prix du TGV restait abordable par rapport à l'avion, Elisabeth Borne, qui connaît parfaitement le transport ferroviaire pour avoir été directrice de la SNCF il y a quelques années, a déclaré :

« Il ne faut pas se tromper. Avec l'émergence des compagnies low-cost, le TGV est naturellement plus cher que l'avion, car, quand on a une infrastructure qui coûte 9 milliards d'euros comme c'est le cas pour les lignes Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) ou GPSO (Grand projet ferroviaire du sud-ouest), il n'y a pas de magie. Les collectivités peuvent la financer à 100% mais dans ce cas-là, cela fait beaucoup d'argent pour l'Etat et les collectivités. Ou alors une partie est portée par le prix du billet. Je pense que chacun peut constater qu'il est très agréable d'aller de Paris à Bordeaux en un peu plus de 2 heures par la ligne SEA mais c'est aussi moins cher de le faire par l'avion et c'est normal ».

La relative faiblesse du prix du baril a également permis aux compagnies aériennes de baisser leurs tarifs.

### Quel bilan carbone pour les LGV ?

Et face aux remarques de certains sénateurs sur le bilan carbone de l'aviation, moins favorable à celui du ferroviaire, Elisabeth Borne n'hésite pas à monter au créneau.

*« On pourrait ouvrir le débat sur les émissions des gaz à effets de serre. J'ai demandé à mes services qu'on ait le bilan carbone (du TGV, NDLR) en tenant compte de la construction de la ligne et à mon avis le bilan carbone d'une infrastructure de ce genre, à coup de béton et d'acier, doit être intéressant et doit s'amortir sur un certain temps pour arriver à un bilan satisfaisant. »*

Des arguments qui rappellent la joute verbale qui opposait Air France à la SNCF, quand cette dernière avait lancé en 2006 un comparateur de CO2 pour les voyages en avion et en train, favorable à ce dernier.