

FDJ

# Ces lignes TGV sur la sellette

🕒 4 min • Victor Gland



PHOTOPQR/« SUD-OUEST »/XAVIER LEOTY



Cet article est issue du n°20240123  
p.2 Paru le mardi 23 janvier 2024

[VOIR CE NUMÉRO](#)

**En raison de la concurrence et de la nécessité de financer la régénération du réseau, la SNCF réfléchirait à alléger le poids des lignes déficitaires. Deux pistes : une rationalisation des desserts ou une participation des collectivités locales.**

## Dossier Réalisé Par Victor pompon

Les décennies 1980 et 1990 ont été celles du développement tous azimuts du TGV en France. Quarante ans après la première circulation de cette fierté nationale, en 1981, l'heure est-elle à son rabougrissement ? D'après un document interne datant de 2023, que nous avons pu consulter, la compagnie ferroviaire envisageait, à moyen et long terme, une « optimisation des dessertes ». Autrement dit une réduction de la voilerie, en particulier sur les lignes TGV déficitaires. À l'heure actuelle, moins d'une sur deux est louable. « Avant, il s'agissait de menaces sans lendemain. La différence, aujourd'hui, c'est qu'on va vraiment le faire. Je suis très inquiet pour les files de comète... », souffle une source à la SNCF.



PHOTOPQR/« SUD-OUEST »/XAVIER LEOTY

Les « files de comète », ce sont ces bouts de ligne où les trains sortent de la ligne à grande vitesse pour circuler sur le réseau classique. « Vous gaspillez du capital et utilisez mal la performance, explique une source proche du dossier. Vous perdez l'avantage performant puisque les temps de trajets s'allongent. » Et les pertes financières s'amoncellent. La SNCF souhaite les limiter et réfléchirait à aller plus loin que ces « files de comète » pour s'attaquer à des lignes entières. Le groupe ferroviaire cible des liaisons déficitaires, pour lesquelles ses prévisions n'annoncent aucun gain de trafic suffisant pour espérer un retour. Selon nos informations, y figurent pêle-mêle : Paris-Arras, Paris-Dijon, Paris-Chambéry, Paris-Metz-Nancy, Paris-Grenoble, Paris-Annecy, Paris-Reims ou encore Paris-La Rochelle. « Le TGV est, depuis son origine, un outil d'aménagement du territoire. Ce serait une grave erreur de revenir sur ce principe fondamental, encore plus avec les enjeux de décarbonation que nous connaissons », alerte Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT).

### **Pas de « réduction des desserts » pour la SNCF**

Contacté, SNCF Voyageurs « dément avoir engagé le moindre projet de réduction globale des dessertes TGV ou d'arrêt de destinations. Aucun projet de la sorte n'a d'ailleurs été soumis dans les instances de l'entreprise, mais il est de la responsabilité de toute entreprise d'avoir en permanence des réflexions prospectives sur l'avenir à dix ou vingt ans de notre offre au regard de l'évolution du marché et de l'arrivée de la concurrence ».

Selon nos informations, la SNCF envisagerait bien deux options pour limiter ses pertes. La première consisterait à une rationalisation. En clair : réduisez le nombre d'allers-retours quotidiens, si la demande demeure insuffisante par rapport à l'offre. Laval (Mayenne), situé sur la ligne Paris-Brest, en fait déjà les frais. La commune va perdre une liaison quotidienne, sur les huit existantes, avec la capitale. « Et cela risque de s'aggraver dans le temps. Cela nous

pénalise en termes d'attractivité. La SNCF ne peut pas retarder les villes moyennes, en se concentrant sur des grandes métropoles déjà développées pour réaliser des économies », tance Florian Bercault (PS-EELV), maire de Laval.

La deuxième option, envisagée par la SNCF, reposerait sur... les collectivités locales. Elles apporteraient une participation financière pour maintenir une offre de service et assurer la pérennité de la ligne. Ce schéma a, par exemple, déjà été soumis à Dijon (Côte-d'Or) pour la réouverture de la ligne qui rattache la commune à Lille (Nord). La SNCF exigerait 12 millions d'euros par an de la ville. « Si une collectivité cède à ce chantage, nous sommes tous morts », lance Michel Neugnot (PS), vice-président aux transports en Bourgogne - Franche-Comté.

### **« L'État doit sortir de l'ambiguïté »**

Ce modèle existe pourtant déjà, en Bretagne et dans les Hauts-de-France, à travers le « service librement organisé » (SLO). Les deux régions signent des conventions avec la SNCF pour que les TGV circulent sur le réseau classique et servent des communes non raccordées par la grande vitesse. C'est le cas entre Rennes, Quimper et Brest, en Bretagne, et les « TERGV » entre Lille et Dunkerque, notamment, dans les Hauts-de-France. « Sauf que la SNCF nous exige encore davantage d'argent pour le même niveau d'offre. Bientôt, nous n'aurons plus les moyens financiers d'assurer le service, s'étrangle Christophe Coulon, vice-président aux transports des Hauts-de-France. L'État actionnaire laisse la SNCF avancer masquée, il doit sortir de l'ambiguïté. » Une troisième solution pourrait exister. « Peut-être devrait-il imaginer que certaines lignes TGV deviennent, elles aussi, des trains d'équilibre du territoire », glisse cette même source. Comme les trains Intercités, elles réintégreraient alors le giron de l'État ou seraient transférées aux régions, autorités déjà organisatrices des TER. Une hypothèse qui sera étudiée, ou pas, par le nouveau ministre des

Transports — quand il sera nommé.

L'une ou l'autre des solutions marque, en tout cas, un changement de braquet, sinon une révolution. Cette stratégie, imaginée pour la prochaine décennie par la SNCF, vise à réinventer le modèle économique de la grande vitesse tricolore. Il repose, depuis sa création, sur la péréquation. « Nous contrôlons depuis toujours un équilibre économique entre les liaisons TGV bénéficiaires et celles déficitaires afin d'assurer une desserte de tous les territoires, et il n'est pas question de remettre en cause cet équilibre », insiste-t-on chez SNCF Voyageurs .

### « **Vaches à lait menacées** »

Néanmoins, ce principe est ébranlé par l'arrivée, progressive, de la concurrence. L'italien Trenitalia sur Paris-Lyon depuis 2021, bientôt imité par l'espagnol de la Renfe. Ces nouveaux acteurs grignotent des parts de marché à la SNCF et réduisent, de fait, les bénéfices réalisés par la compagnie tricolore. « À l'avenir, ils ne viseront évidemment que les liaisons louables, prédit cette source proche du dossier. Aujourd'hui, Trenitalia n'a que cinq allers-retours quotidiens sur Paris-Lyon. À ce niveau, ça va. Mais demain, s'il ya en dix sur cette ligne et d'autres ailleurs, ça ne tient plus. »

Avec ses « vaches à lait menacées » — expression utilisée en interne — (Paris-Lyon, Paris-Strasbourg, Paris-Marseille, Paris-Bruxelles, Paris-Londres...), la SNCF s'emploie à trouver d'autres leviers. Que ce soit en allant chercher des profits sur les rails européens, avec Ouigo en Espagne et bientôt en Italie. Ou en optimisant des lignes sur son marché domestique légèrement déficitaires ou tout juste rentables (Paris-Rennes, Paris-Lille, Paris-Bordeaux ou Paris-Tours). Cela suffira-t-il ? À l'évidence non, aux yeux de la compagnie ferroviaire, « soumise à une somme de contraintes », pointe-t-on régulièrement en haut lieu.

## **Maintenir des bénéfices sur le long terme**

En même temps qu'elle doit maintenir l'équilibre financier du TGV et acheter de nouvelles rames — dont elle manque cruellement —, la SNCF doit aussi financer la modernisation du réseau ferré, chiffré à 1,5 milliard d'euros supplémentaires, par an. Elle portera, seule, l'effort jusqu'en 2027, à travers le fond de concours, auquel les concurrents étrangers ne participent pas. « La SNCF ne peut pas réaliser le financement par de l'endettement, la règle d'or de la réforme de 2018 l'en empêche », tranche cette source.

Ce fond de concours est alimenté à hauteur de 60 % par les bénéfices réalisés par les activités de transport de voyageurs du groupe et finance SNCF Réseau, chargé de l'entretien des rails. Cela implique, donc, de maintenir des bénéfices sur le long terme. Pour ce faire, la SNCF a choisi de maximiser la rentabilité de l'activité TGV. Les voyageurs pestent contre les prix trop élevés. Demain, se plaindront-ils de ne plus avoir, ou plus assez, de TGV chez eux ?