

# La rentabilité des TGV dérape... mais ne déraile pas

**SNCF.** Le TGV va de plus en plus vite... mais rapporte moins. Six liaisons à grande vitesse examinées par la Cour des comptes n'atteignent pas les objectifs de rentabilité.

**LE TRAIN** à grande vitesse (TGV), symbole phare de la technologie française, serait-il en passe de devenir un symbole de la capacité française à engendrer des déficits ? Même si on n'en est pas encore là, la Cour des comptes a néanmoins décidé de tirer le signal d'alarme. Dans un rapport à paraître jeudi, dont le journal spécialisé « Contexte » a dévoilé hier des extraits, les sages de la rue Cambon épinglent les dérives de la gestion du réseau des TGV. Selon les magistrats, aucune des six liaisons à grande vitesse citées dans le rapport n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés par la SNCF. Deux lignes à grande vitesse (LGV) sont particulièrement pointées du doigt : celle du Nord et celle desservant Marseille et la Méditerranée. La première atteindrait péniblement une rentabilité de 3 %, contre 12,9 % initialement envisagé. La seconde obtient seulement 4,1 %, soit deux fois moins que prévu.

Ce chiffre est particulièrement faible, d'autant que les travaux ont été colossaux : la ligne de 250 km, mise en service en 2001, a coûté 5,6 Mds€ ! C'est l'un des investissements les plus élevés réalisés en France ces dernières années.

## Prévisions trop optimistes

Les chiffres globaux ne sont guère plus encourageants : « Entre 2008 et 2013, le taux de marge enregistré par la SNCF sur l'activité grande vitesse est passé de 29 % à 12 % du chiffre d'affaires », rappelle « Contexte ». La rentabilité des futurs investissements pêche elle aussi par « optimisme », poursuivent de leur côté les magistrats, qui indiquent que pour évaluer la fréquentation de la portion Poitiers-Limoges, Réseau ferré de France (RFF) « exagère significativement le niveau des trafics ». But de la manœuvre ? Obtenir davantage de subventions, assises sur le nombre de voyageurs.

Les auteurs du rapport désignent des responsables. D'abord, l'Etat, accusé de détourner les TGV de leur rôle initial — « concurrencer l'aé-



**Gare de Lille-Flandres (Nord).** La ligne à grande vitesse desservant le nord de la France atteindrait péniblement une rentabilité de 3 %. (MAXPPP/Sébastien Jarry.)

rien » et « relier des grandes métropoles en l'espace de trois heures à un prix abordable » —, en développant des projets dont le seul but est de « dynamiser les zones moins denses ». Les magistrats stigmatisent aussi « la part de responsabilité de l'Europe » qui a, elle, échafaudé « un plan ambitieux de réseau européen de transports [...] quitte à prendre fait et cause pour des projets dont la rentabilité socio-économique » est discutable. A ce titre, la ligne reliant Bordeaux à l'Espagne et le Lyon-Turin sont aussi épinglés.

Pour la SNCF, l'équation s'annonce désormais particulièrement ardue : comment faire grimper la rentabilité de ses TGV sans alourdir le prix des billets, que les Français trouvent déjà trop chers (*lire ci-contre*) ? Un sacré défi...

MATTHIEU PELLOLI

## Des billets de train aux tarifs décoiffants

Pour la SNCF, c'est la double peine. Non seulement le TGV est de moins en moins rentable, mais les Français le trouvent quand même nettement... trop cher. C'est embarrassant pour une entreprise créée en 1938 sous le Front populaire et associée depuis à la notion de service public et de transport populaire. En matière de tarifs, le TGV Lille-Paris détient ainsi le record de la ligne la plus chère de France. Il y a un an, Daniel Percheron, président du conseil régional, a même attaqué les tarifs

de la SNCF devant le Conseil d'Etat. A la même période, une enquête comparative de l'UFC-Que choisir entre l'avion, la voiture et le train soulignait à propos de la SNCF qu'il y a « souvent plus rapide et moins cher ». Pour un trajet Strasbourg-Nice en famille, par exemple, il fallait compter 3 h 15 et 981 € aller-retour avec Air France, contre 8 h 50 et... 1 158 € A/R en TGV ! Pour une personne seule, le déplacement Lille-Antibes revenait à 592 € avec Easyjet et prenait 3 h 30, contre 652 € et 7 h 24 en TGV. **M.P.E.**