



14ème législature

| | | |
|--|---|---|
| Question N° : 69463 | De M. Philippe Meunier (Union pour un Mouvement Populaire - Rhône) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > LGV | Analyse > rentabilité. Cour des comptes. rapport. conclusions. |
| Question publiée au JO le : 18/11/2014 Réponse publiée au JO le : 26/05/2015 page : 3985 Date de renouvellement : 24/02/2015 | | |

Texte de la question

M. Philippe Meunier appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le rapport de la Cour des comptes d'octobre 2014 sur « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». La Cour recommande notamment de « restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population ». Il lui demande son sentiment sur cette recommandation.

Texte de la réponse

Contrairement à certaines technologies étrangères, l'un des avantages du TGV est de pouvoir rouler aussi bien sur des infrastructures dédiées à la grande vitesse que sur des voies classiques. Cette caractéristique a permis d'étendre le bénéfice des gains liés à cette technologie bien au-delà des seules villes directement reliées aux lignes à grande vitesse. Ainsi, les usagers de la liaison Paris - Marseille ont-ils bénéficié dès 1981 d'une réduction de temps de trajet substantielle alors même que l'infrastructure à grande vitesse n'a relié ces deux villes sur la totalité du trajet que vingt ans plus tard. Le fort engouement pour le TGV qui a suivi l'ouverture des premières lignes à grande vitesse a conduit la SNCF à concevoir une offre de dessertes la plus large possible. Le modèle économique d'alors s'appuyait sur les synergies induites par une utilisation mixte sur ligne classique et ligne à grande vitesse, les gains ainsi réalisés permettant de compenser le surcoût résultant de l'utilisation de matériel TGV sur ligne classique. La demande de transport des usagers a néanmoins changé depuis la mise en service de la première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, il y a plus de trente ans, et le développement d'un modèle TGV florissant qui a suivi. Ainsi, le fort développement de l'offre TER depuis le transfert de son organisation aux régions, l'émergence de nouveaux modes de déplacement, tels le transport low-cost aérien et le covoiturage, ou encore la libéralisation annoncée de l'autocar, remettent en question l'offre TGV comme unique option de transport envisageable pour les voyageurs. Ces évolutions conduisent la SNCF, devenue SNCF Mobilités depuis le 1er janvier 2015, à repenser le modèle économique du TGV. Les réflexions engagées par l'entreprise portent, entre autres, sur la politique de dessertes et l'articulation avec les autres offres de transport. En particulier, l'offre TGV, dont la consistance est librement décidée par SNCF Mobilités dans le cadre de son autonomie de gestion, et l'offre TER, commandée par les régions, apportent des solutions à des besoins de mobilité différents. Cette actualisation du modèle économique du TGV doit par ailleurs prendre en compte l'impératif d'optimisation du parc de matériel roulant : en effet, par ses caractéristiques techniques (vitesse de circulation, distances d'accélération et de freinage), le TGV a été conçu pour assurer une offre capacitaire de longue distance. D'autres types de matériels roulants sont économiquement plus



efficaces pour assurer une desserte intrarégionale, caractérisée par des arrêts plus rapprochés et plus fréquents. Néanmoins, l'optimisation des dessertes par TGV souhaitée par la Cour des comptes ne peut se traduire par une contraction de l'offre de transport offerte. En revanche, elle encourage le développement et la mise en place de solutions visant à rechercher la meilleure articulation possible entre les services TER et TGV, afin de répondre de manière adaptée aux différents besoins de mobilité des usagers.