



16ème législature

Question N° : 15239	De M. Matthieu Marchio (Rassemblement National - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Maintenance des lignes TGV	Analyse > Maintien des lignes TGV.
Question publiée au JO le : 13/02/2024 Question retirée le : 11/06/2024 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Matthieu Marchio alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les lignes TGV en danger. En effet, face à l'arrivée de la concurrence et la nécessité de financer la régénération du réseau, la compagnie ferroviaire réfléchit à alléger le poids des lignes à grande vitesse déficitaires avec deux projets envisagés : une rationalisation des dessertes et une participation financière des collectivités locales. Les décennies 1980 et 1990 ont été marquées par le développement important du TGV en France. Quarante ans après la première circulation, cette fierté nationale est en danger. En effet, la compagnie ferroviaire envisagerait à moyen et long terme une optimisation des dessertes. Autrement dit, des réductions sur les lignes TGV déficitaires. Moins d'une sur deux est rentable et les menaces de fermetures dues aux pertes financières deviennent maintenant réalité. Déjà en 2019 sur la ligne Paris Douai, une réduction des dessertes a été mise en place en s'attaquant à la ligne entière ; cette dernière permet pourtant le désenclavement du territoire, son expansion économique et le bien-être des administrés. Cette ligne est indispensable aux habitants du Douaisis. Le TGV est depuis son origine un outil d'aménagement du territoire : ce serait une grave erreur de revenir sur ce principe fondamental avec en plus les enjeux de décarbonation prônés depuis maintenant des années. La SNCF ne doit pas délaissier les villes moyennes en se concentrant uniquement sur des grandes métropoles déjà développées pour réaliser des économies, pourtant elle envisagerait également de se reposer sur les collectivités locales, qui apporteraient une participation financière pour maintenir une offre de service et assurer la pérennité de lignes. Si une collectivité cède à ce chantage, ce serait un désastre pour les territoires. Ces stratégies qui visent à réinventer le modèle économique de la grande vitesse reposent sur le fait que les lignes rentables financent celles déficitaires afin d'assurer une desserte de tous les territoires. La SNCF doit en même temps maintenir l'équilibre financier du TGV, acheter de nouvelles rames et aussi financer la modernisation du réseau ferré, chiffré à 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an. Cela implique donc de maintenir des profits sur le long terme. Pour ce faire, la SNCF choisit de maximiser la rentabilité de l'activité TGV. Aussi il lui demande s'il s'engage sur le maintien du nombre de dessertes Paris -Douai indispensables pour le bassin minier du Nord et son attractivité, de préciser l'avenir qu'il envisage pour le TGV en France et enfin, s'il prendra des mesures afin que les voyageurs, qui souffrent déjà du prix des billets trop élevés, puissent continuer à utiliser ces lignes à grande vitesse.