Cour des comptes

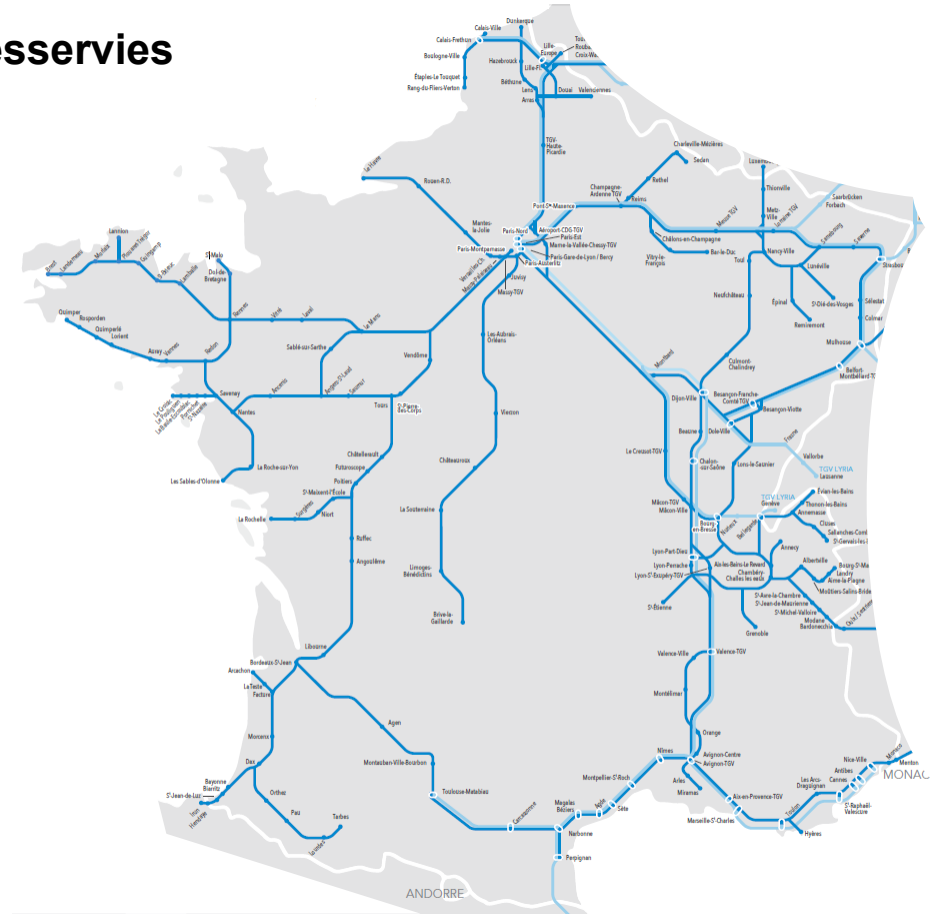
LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE
Un modèle porté au-delà de sa pertinence

Rapport public thématique

23 octobre 2014

DES DESTINATIONS TROP NOMBREUSES

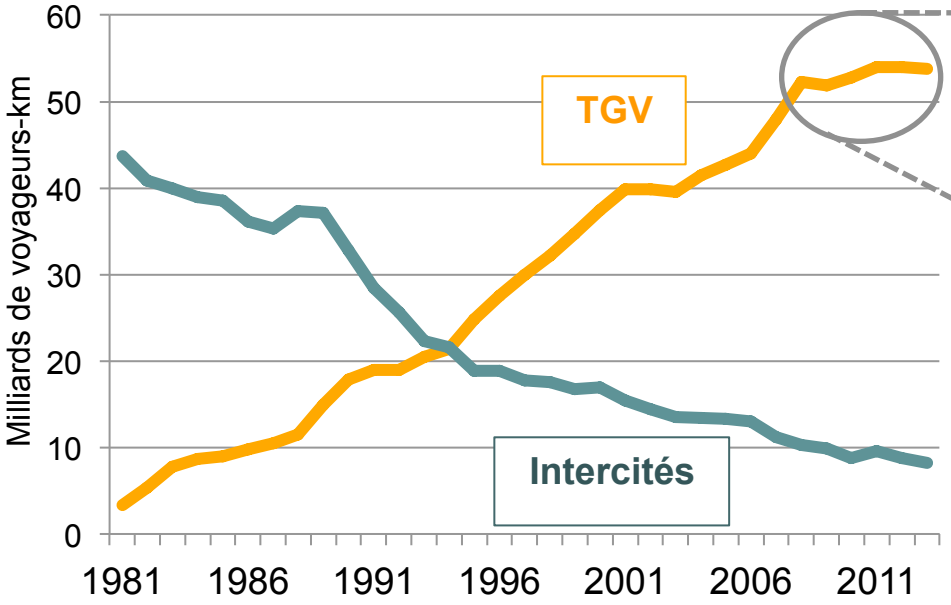
Carte des 230 destinations desservies en France par le TGV



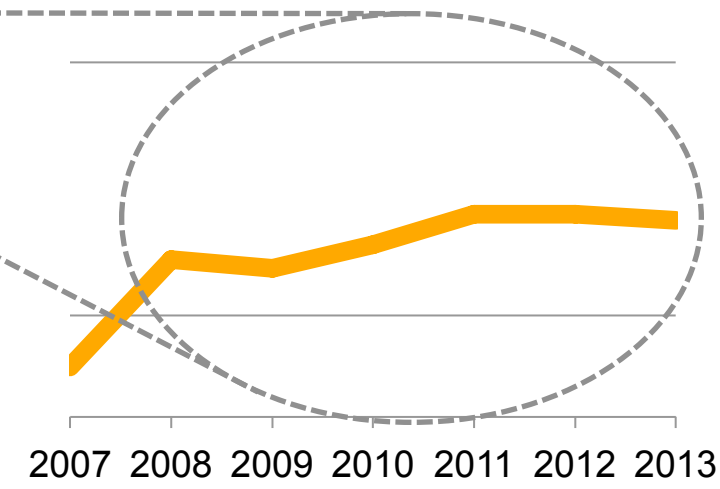
Source : Cour des comptes d'après SNCF

UN DÉVELOPPEMENT DU TGV EN SUBSTITUTION DES TRAINS À LONGUE DISTANCE CLASSIQUES

Fréquentation comparée des trains à longue distance entre 1981 et 2013



Une quasi-stagnation du trafic du TGV depuis 2008



Source : Cour des comptes d'après SOeS et bulletins mensuels des transports

LES CINQ CONDITIONS DE PERTINENCE D'UNE LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

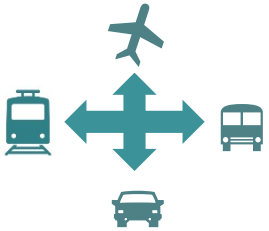
1. **Relier deux bassins de population importants**

2. **Entre 1h30 et 3h de temps de trajet à grande vitesse**

3. **Avec peu ou pas d'arrêts intermédiaires**

4. **Avec une grande fréquence de circulation et un taux d'occupation élevé**

5. **Bien articulés avec les autres modes de transports**



DES BIAIS SUCCESSIFS QUI ORIENTENT LA DÉCISION VERS LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES DE TGV

Les schémas directeurs deviennent en pratique contraignants

Les hypothèses de trafic et de temps gagné sont trop optimistes

Des annonces prématurées tiennent lieu de décision

Les acteurs locaux sont sollicités et poussent le projet

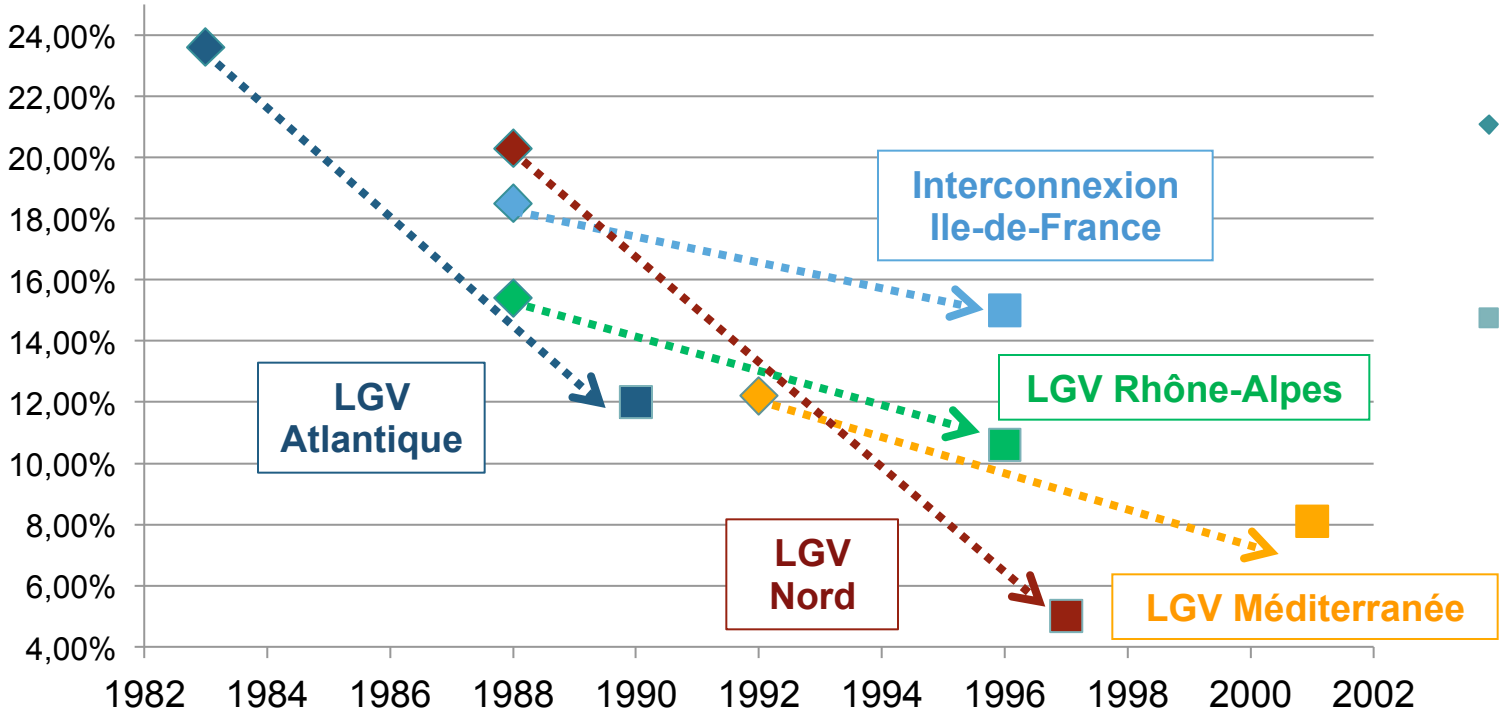
Le recours aux collectivités locales pour le financement implique des contreparties coûteuses

Le plan de financement de la nouvelle ligne intervient beaucoup trop tardivement

La rentabilité des projets est systéma-tiquement surestimée

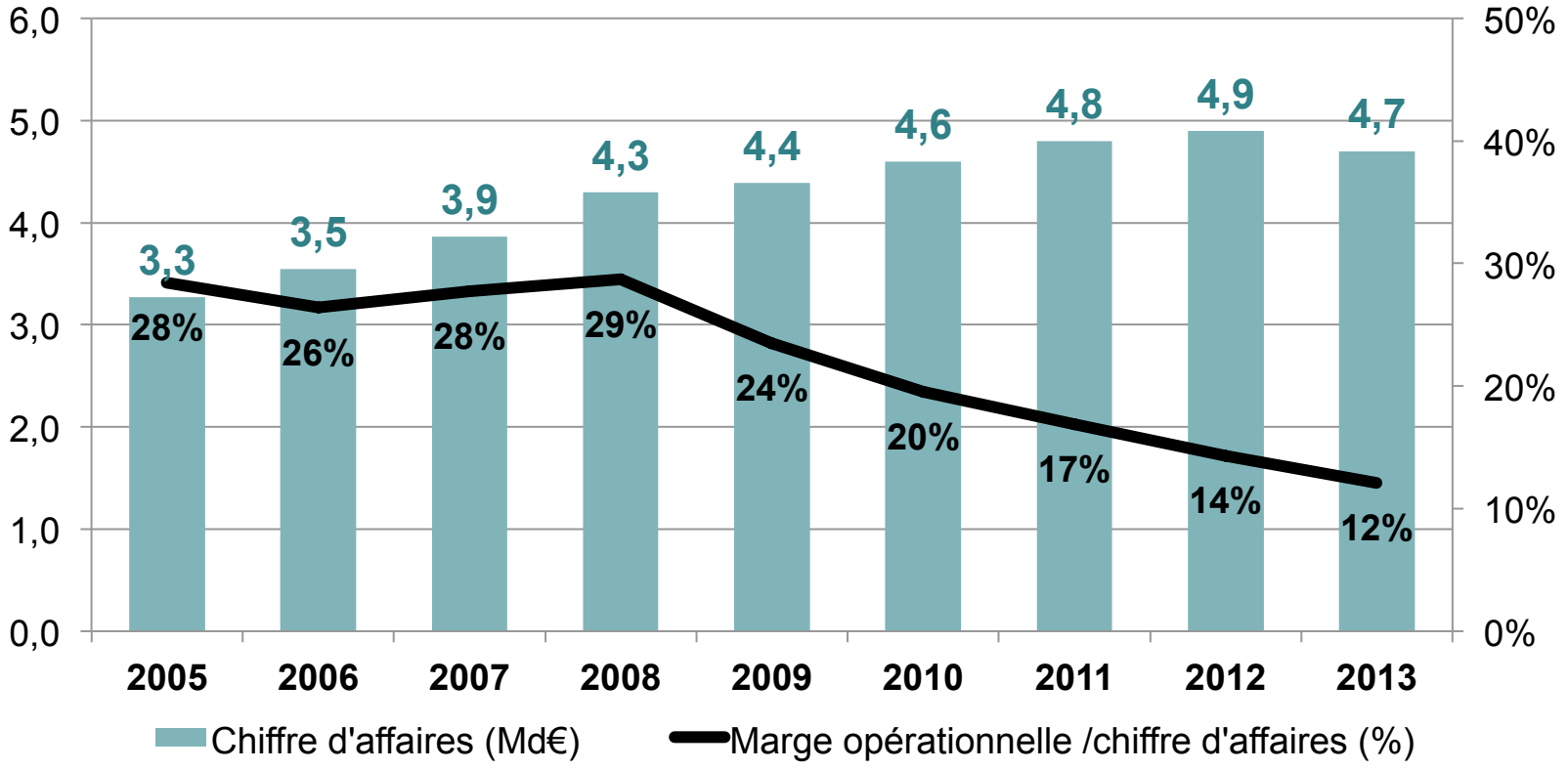
PROJETS DE LGV : UNE RENTABILITÉ TOUJOURS SURESTIMÉE, QUI S'AMENUISE AU FIL DES ANS

Évolution des taux de rentabilité socio-économique des projets de LGV



Source : Cour des comptes d'après CGEDD

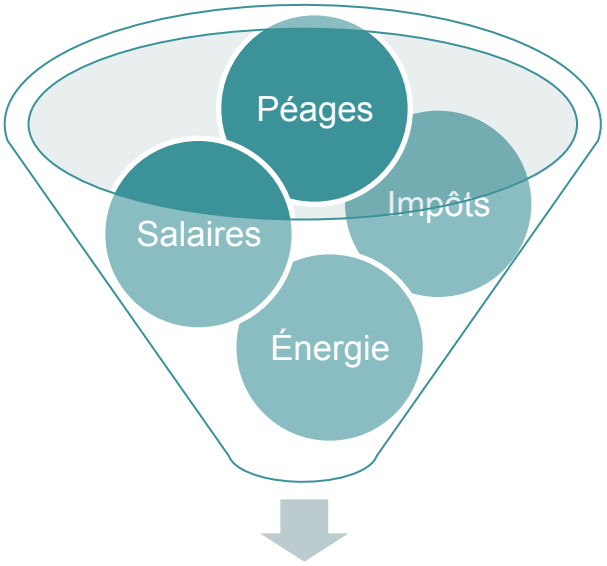
UNE RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ TGV DÉCLINANTE POUR LA SNCF



Source : Cour des comptes d'après SOeS et SNCF

UNE BAISSE DE LA PROFITABILITÉ DUE À L'AUGMENTATION DES COÛTS

Les raisons de la diminution de la marge opérationnelle de la SNCF pour l'activité TGV sont multiples

- La hausse des péages : +8,5 % par an en moyenne, sur la période 2007-2013

- L'augmentation des coûts hors péages (salaires, impôts, énergie…) : +6,2 % par an sur la période 2002-2009