

Ndlr TGV-Albret: Lire aussi (Les Echos) cliquez : [Il manque 1 milliard d'Euros par an pour renover le réseau ferroviaire](#)

Lire aussi (Les Echos) cliquez : [RFF tire l'alarme](#)

Lire aussi: (Le Figaro) cliquez : [Le manque d'investissements menace le TGV](#)

6 avril 2011 - Le Figaro par Valérie Collet



«Actuellement, 30% des lignes TGV ne sont pas rentables», souligne Barbara Dalibard, la directrice générale en charge de la branche voyage de la SNCF. Crédits photo : EDMOND PINAUD/AFP.

Il y a trois décennies, le premier TGV reliait Paris à Lyon en 2h40. Mais le pionnier de la très grande vitesse dans le monde n'est plus le champion de la SNCF.

Ni feux d'artifice ni confettis, la SNCF prépare un anniversaire relativement discret pour les 30 ans de son TGV. Un «TGV anniversaire» circulera dans toute la France à partir de jeudi et jusqu'à la mi-juillet. En septembre -l'inauguration avait eu lieu le 22 septembre 1981- un événement festif est... encore à l'étude. L'exubérance n'est manifestement pas de mise. Une fois passée la nostalgie de revoir la locomotive et les rames orange d'Alstom, la déco rétro des trains et la fierté cocardière d'avoir donné naissance au train le plus rapide au monde, que reste-t-il aujourd'hui du fleuron de l'industrie ferroviaire?

Depuis quelques années, le président de la SNCF lui-même s'efforce de dégonfler le mythe TGV: «sur dix voyageurs transportés par la SNCF chaque jour, neuf ne sont pas dans des TGV», rappelle Guillaume Pepy, pour qui la priorité réside désormais dans les «trains du quotidien», les Trains express régionaux, les Transiliens, les trams... Il a même qualifié de «niche» l'industrie ferroviaire dédiée au TGV.

Financièrement, l'activité n'est plus le gisement de profits qu'elle a été: «Jusqu'en 2007, les bénéficiaires du TGV faisaient vivre la boîte», résume Guillaume Pepy. «Actuellement, 30% des lignes TGV ne sont pas rentables», souligne Barbara Dalibard, la directrice générale en charge de la branche voyage.

Et les dirigeants de l'entreprise répètent leur inquiétude sur l'avenir de cette activité ouverte à la concurrence dont l'équilibre économique est devenu fragile en raison de l'augmentation régulière du montant des péages versés à Réseau ferré de France, le propriétaire des infrastructures. Cette année, la SNCF déboursa 200 millions d'euros de plus que le 1,53 milliard payé à RFF en 2010.

Garder son âme populaire

Pas question de compenser ces charges par une hausse brutale du [prix des billets](#) dont la tarification à «petit prix» privilégie surtout les voyageurs qui anticipent leurs déplacements. Le TGV populaire des origines doit conserver son âme. «La France est un des rares pays qui aient réussi le transport de masse à grande vitesse, rappelle Patrick Kron, le PDG d'Alstom qui a fourni la totalité des 540 rames TGV à la SNCF depuis 1981. Les familles, les jeunes, les vieux, les étudiants, prennent le TGV. Dans les autres pays, ce sont des hommes d'affaires qui profitent de la très grande vitesse». Au total, 1,7 milliard de voyageurs ont emprunté le TGV depuis 30 ans.

Le rail a détrôné l'avion sur les liaisons entre Paris et Lyon, Marseille, Strasbourg, Montpellier, Lille... Conscients de son impact économique, les élus veulent tous leur ligne à grande vitesse. Les projets se sont multipliés. Cinq d'entre eux devraient être achevés avant la fin de la décennie (branche Est de la LGV Rhin Rhône, 2e phase de la LGV Est, LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, LGV Pays-de-Loire entre Le Mans et Rennes et enfin, contournement de Nîmes et Montpellier). Mais seuls les financements de la LGV Est et de la LGV Rhin-Rhône sont bouclés. La dizaine d'autres projets prévus dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2007, représentant un montant global de 70 milliards d'euros, n'est en revanche pas gravée dans le marbre. Telle la ligne entre Paris et Le Havre qui coûterait près de 9 milliards d'euros pour seulement 200 km! «Il faut avoir le courage de dire que certains projets ne seront pas réalisables, lâche Hervé Mariton, député UMP. Déjà, les lignes en cours de construction supposent plus de volontarisme politique que de rationalité économique. »

«Notre tâche est de veiller à la poursuite de la réussite du TGV, souligne Hubert du Mesnil, le président de RFF. Les premières lignes avaient été réalisés sans montage de financement public. L'État n'aurait pas dû continuer à s'endetter dans une sorte d'emballement.» Chaque projet repose désormais sur des prévisions de fréquentation qui doivent permettre d'amortir la dette. «Concrètement, un problème de financement va se poser pour les régions sollicitées à la fois pour la construction de lignes à grande vitesse et engagées dans des investissements pour leurs réseaux et TER», souligne Hubert du Mesnil. L'heure des choix a sonné.

LIRE AUSSI :

» [La bataille mondiale de la très grande vitesse](#)

» [Le manque d'investissements menace l'avenir du TGV](#)

» [La SNCF promet des tarifs TGV «accessibles à tous»](#)

Par [Valérie Collet](#)

[Commentaires \(13\)](#)

[Fabien JUST](#) Normal que des lignes ne soient pas rentables : toutes les villes veulent leurs rames TGV! Ne vaudrait-il pas mieux créer des vrais trains régionaux en correspondance avec des TGV? Un TGV Paris-Le Havre pour 200km? Une stupidité! Un vrai train direct, à heures régulières ne serait-il pas mieux et moins cher? Ne vaudrait-il pas mieux terminer les liaisons internationales comme par exemple le tronçon Nimes-Perpignan?

Le 7/04/2011 à 09:00 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Makenco](#) Si il pouvait y avoir une ligne Limoges/Paris ça serait le rêve. Aujourd'hui, le TGV est proposé sur cette ligne : 4h de transport (alors qu'avec un Teos il en faut 3).

Le 7/04/2011 à 08:38 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Hotchkiss](#) Le TGV, trop cher, n'est plus un moyen de transport familial. A partir de deux personnes, un Paris-Bordeaux est plus économique en voiture ! Et que de pannes, retards énormes, wagons délabrés ou à la propreté douteuse... A vouloir en faire une vache à lait, ce beau train est devenu une vache maigre.

Le 7/04/2011 à 08:31 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Bruno Lalouette](#) Le tgv n'est pas rentable pour la sncf à cause de la maintenance des voies, car plus ça roule vite et plus ça s'use vite! Par contre qu'est ce que c'est bien pour gonfler l'immobilier en province. La priorité du tgv était de nous relier aux autres capitales européennes et en particulier l'Allemagne et je suis bien certain qu'un Paris/Londres, lui, est rentable, comme le serait un Paris/Berlin, mais les promoteurs n'ont rien à gagner là où ils ne contrôlent pas le marché! Quant aux politiques, ils sont aux ordres des promoteurs!

Le 7/04/2011 à 08:14 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Enigmatique](#) «Actuellement, 30% des lignes TGV ne sont pas rentables»: certes mais un service public n'a pas vocation à toujours faire du profit ...

Le 7/04/2011 à 08:02 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Makenco](#) Dans tout les cas c'est les français qui payent. Enfin dans le cas où le service n'est pas rentable, les français payent plus encore (ils payent aussi pour les billet de train des

étrangers). Il est anormal que ceux qui ne bénéficient pas du trains (ou ici du TGV) payent pour les autres !

Le 7/04/2011 à 08:47 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Louis Sergent](#) Il faut continuer à investir dans la recherche de la grande vitesse sur rails ! De plus un effort européen plus important doit-être fait pour relier entre elle les grandes régions européennes, par les TGV. Le transport à grande vitesse dans toute l'Europe : Un avenir à construire !

Le 7/04/2011 à 08:02 [Alerter](#) [Répondre](#)

[stamp](#) Le TGV c'est bien , mais des trains qui partent à l'heure et qui arrivent à l'heure c'est mieux !!! A la SNCF les trains n'arrivent même pas à partir à l'heure! Quant aux lignes TGV c'est tout le temps des incidents liés aux catainer et souvent sur des zones bien précise... Et je ne parle pas du prix , c'est souvent plus rentable pour une personne seule de prendre sa voiture...

Le 7/04/2011 à 07:40 [Alerter](#) [Répondre](#)

[jhfl44](#) Ce n'est pas le TGV qui est en cause mais les dirigeants associés aux syndicats, le manque cruel d'organisation répondant aux réels besoins des usagers (hé oui nous ne sommes toujours pas des clients malgré des prix élevés). Nous sommes plusieurs à penser que les dégradations du réseau à le dos large, très large !!!

Le 7/04/2011 à 07:26 [Alerter](#) [Répondre](#)

[excalibur12](#) ne me faite pas rire avec le TGV,entre Sete et Paris nous etions entasses sur les escaliers car pas de place assise mais reservation encaissée par la SNCF. Vivement la privatisation.Quand aux peages RFF ou la SNCF c'est du pareil au meme.C'est comme si je

payais a mon epouse les legumes que je ramasse dans mon jardin.

Le 7/04/2011 à 06:56 [Alerter](#) [Répondre](#)

[PsykotropyK](#) La RFF est une société qui cherche faire du profit. La branche SNCF qui s'occupait des voies ne cherchais pas faire de profit sur le dos de la SNCF. Donc cela coute plus cher. C'est une bonne chose mon sens que la RFF soit indépendante, ca ouvre la concurrence, mais forcément ca coute la SNCF. Quand l'exemple particulier de votre train Paris-Sète, cela signifie juste quil fait parti des 70% rentable. Prenez le même train, hors vacances, un mardi en début d'après midi, vous verrez que ce n'est plus pareil.

Le 7/04/2011 à 07:54 [Alerter](#) [Répondre](#)

[Hotchkiss](#) Ouvrir la concurrence à RFF ? Qui va construire un réseau concurrent ?

Le 7/04/2011 à 08:32 [Alerter](#) [Répondre](#)

[dijonnais](#) RFF faire du profit??. disons à limiter le déficit permanentt malgré les subventions. Pas choquant d'ailleurs: le chemin de fer n'est "rentable" nulle part en Europe à cause de son financement.

Le 7/04/2011 à 09:44 [Alerter](#)