



LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Un modèle porté au-delà de sa pertinence

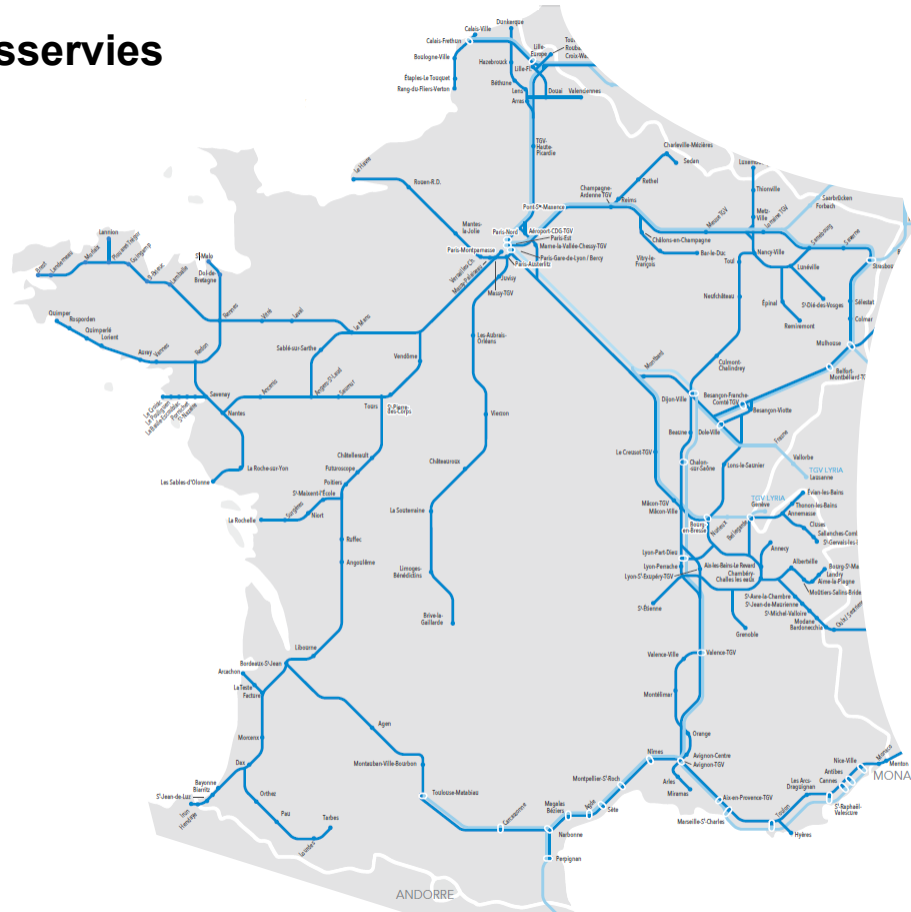
Rapport public thématique

23 octobre 2014



DES DESTINATIONS TROP NOMBREUSES

Carte des 230 destinations desservies en France par le TGV

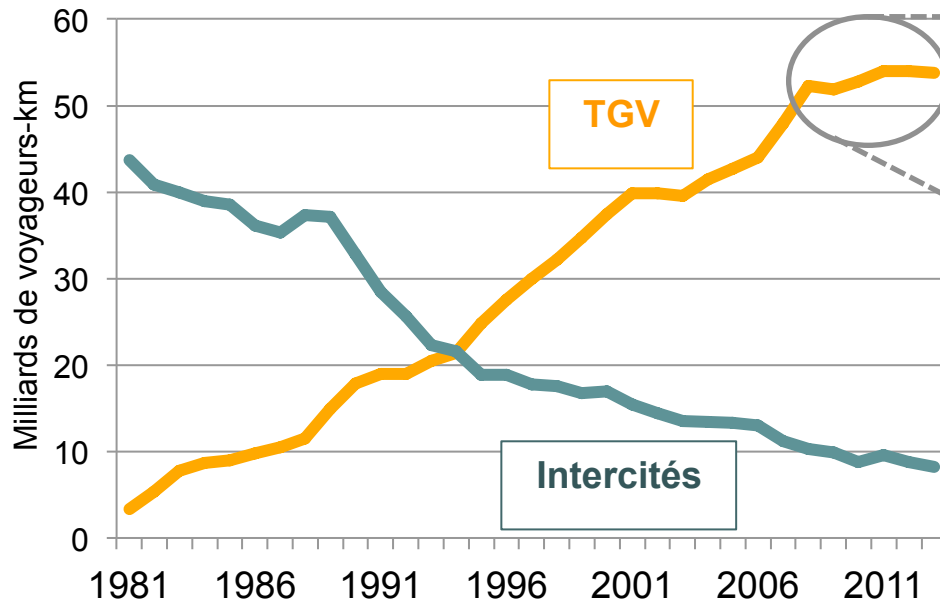


Source : Cour des comptes d'après SNCF

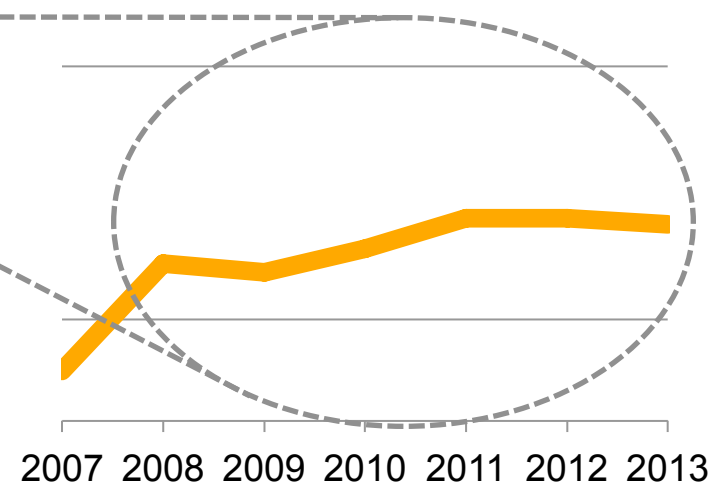


UN DÉVELOPPEMENT DU TGV EN SUBSTITUTION DES TRAINS À LONGUE DISTANCE CLASSIQUES

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



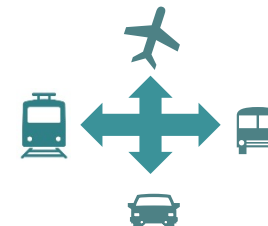
3. Avec peu ou pas d'arrêts intermédiaires



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

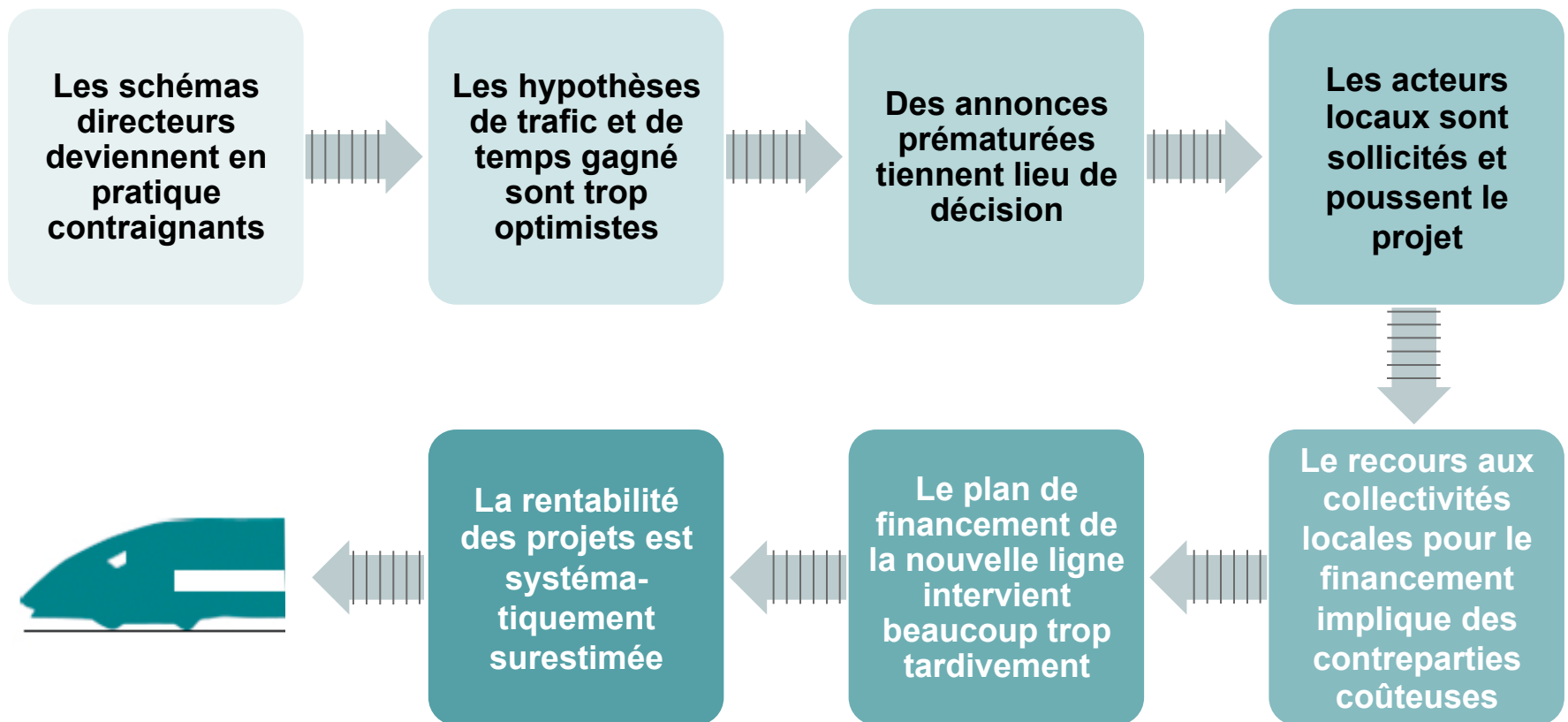


5. Bien articulés avec les autres modes de transports





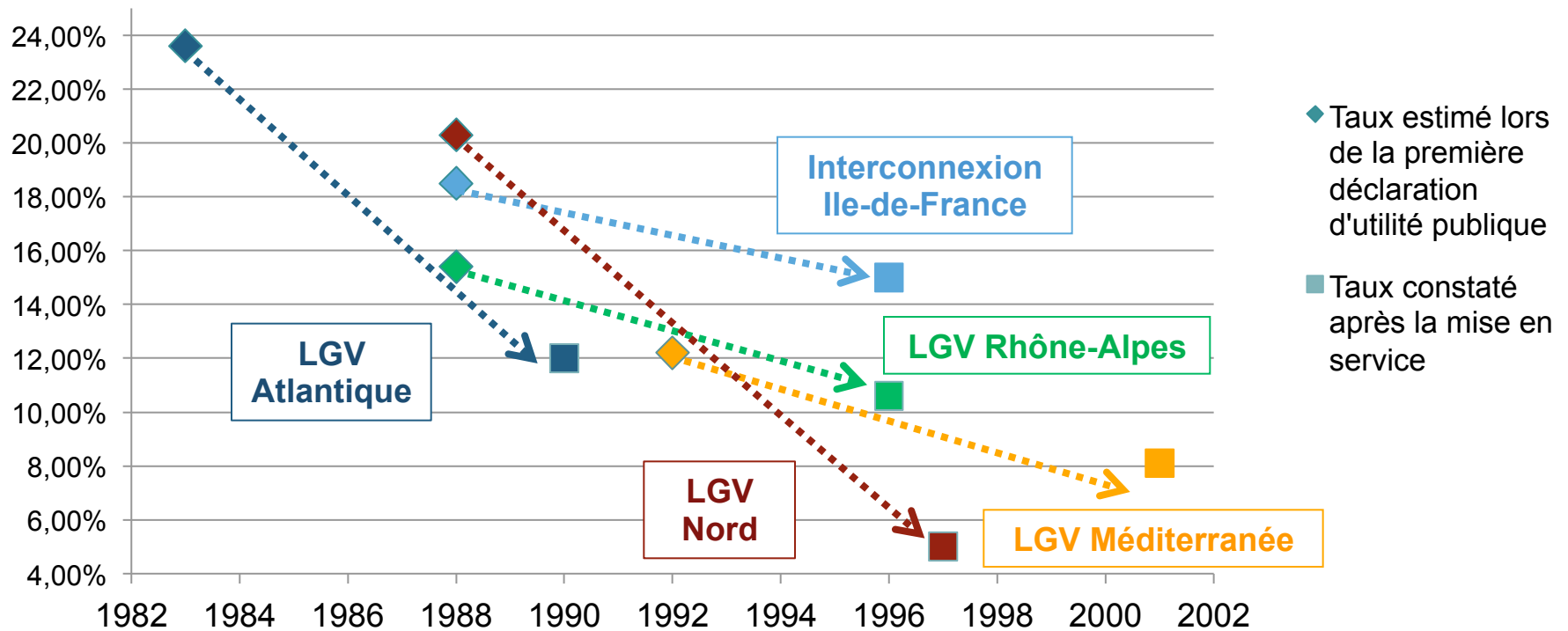
DES BIAIS SUCCESSIFS QUI ORIENTENT LA DÉCISION VERS LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES DE TGV





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

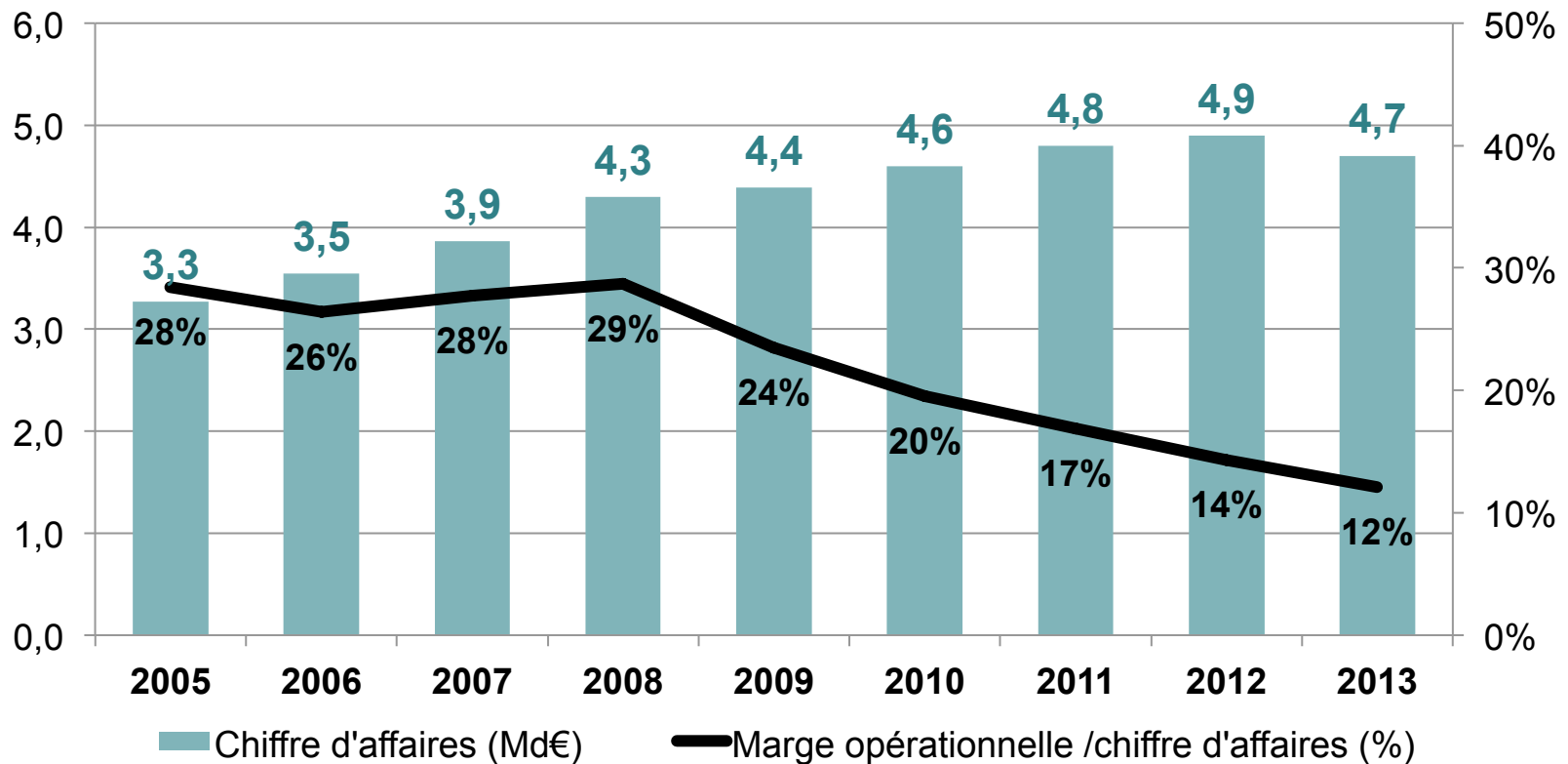
Évolution des taux de rentabilité socio-économique des projets de LGV



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 BAISSÉ 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

