

LES TGV D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN DANGER !

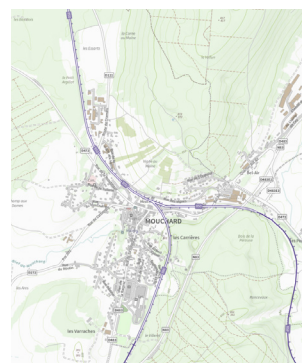


Le 20 février 2026, les ministres des Transports, de l'Économie et des Comptes publics ont commandé un rapport à Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports, sur la question des TGV d'aménagement du territoire. La lettre de mission était très cadrée. Il devait formuler « des propositions visant à repenser le modèle des dessertes TGV d'aménagement du territoire, non contraignant pour les nouveaux opérateurs, sans dégrader les ressources de SNCF Réseau (pour le coût, c'est loupé) et sans accroître les dépenses de l'État ».

En juillet 2026, en pleine période de vacances scolaires, le rapport est tombé dans l'indifférence la plus totale. Pourtant, il contient de nombreuses propositions qui peuvent avoir de lourdes conséquences.

Le TGV est aussi un outil structurant pour l'aménagement du territoire

- Avec 181 gares en France, les TGV assurent un maillage territorial particulièrement dense, porté à 230 gares si l'on inclut les villes européennes.
- Si les TGV de la SNCF desservent les grandes métropoles comme Paris, Lyon ou Marseille, ils desservent également des communes beaucoup plus petites, comme **Frasne dans le Doubs (1 975 habitants)**, **Landry en Savoie (813 habitants)** ou encore **Mouchard dans le Jura (1 095 habitants)**.
- Une desserte au-delà des LGV : depuis Tarbes, située à 293 km de la première LGV, il est possible de rejoindre Paris en 5 h 19.
- Dans le cadre des dynamiques métropolitaines « imposées », le TGV répond aux besoins de certains citoyens de vivre à 200, voire 300 km de leur lieu de travail, contribuant à l'attractivité de villes et de territoires éloignés des grandes métropoles



L'ouverture à la concurrence fragilise cet équilibre



L'ouverture à la concurrence sur les TGV est effective depuis décembre 2020. L'activité TGV bénéficie de très peu de subventions publiques, à peine 2 % de son activité, essentiellement au travers des conventions avec les régions Hauts-de-France et Bretagne.

Sur les 181 gares desservies par un TGV SNCF, **un tiers seraient déficitaires**. Ces pertes sont estimées à environ **200 millions d'euros par an**, soit l'équivalent du coût de 7 rames TGV M.

Or, les nouveaux opérateurs ne desservent pas ces gares, laissant à la SNCF le soin d'assurer des missions d'aménagement du territoire, remettant ainsi en cause l'équilibre historique entre les dessertes rentables et les dessertes déficitaires.

La question est donc simple : si ces dessertes relèvent d'une mission de service public, pourquoi leur financement reposerait-il principalement sur la SNCF ?

Les recommandations du rapport Bussereau

- **Maintien des dessertes pendant trois ou cinq ans.** À l'issue de cette période, **plus de 20 gares TGV pourraient ne plus être desservies**. En effet, toutes les gares de bout de ligne dont la fréquentation quotidienne est inférieure à 25 voyageurs, voire 50 selon les cas, **pourraient être remplacées par des dessertes TER** : Bar-le-Duc, Miramas, Sedan, Tourcoing, Arles...
- **Création d'un observatoire des dessertes TGV.** Le rapport préconise la création d'un observatoire des dessertes TGV sous l'égide de l'ART (Autorité de Régulation des Transports), qui produirait chaque année des fiches par liaison accompagnées d'une liste de préconisations. Quand on voit la manière dont l'ART est proche des positions des opérateurs privés, il y a de quoi être inquiet quant à l'équité des mesures qui pourraient être prises.
- **De nouveaux gains de productivité pour les cheminots.** Dès aujourd'hui, le rapport préconise la mise en place de gains de productivité chiffrés sur ces TGV. Alors que les frais de personnel ne représentent que 20 % des coûts des TGV, la direction ayant déjà engagé d'importantes mesures de productivité, il faudrait aller encore plus loin : **-7 % des effectifs à l'escale, -4 % chez les ASCT, baisse du nombre de guichets...**
- **Une augmentation du prix de certains billets TGV.** Le rapport préconise également une augmentation des tarifs : **+10 % pour 15 % des voyages d'affaires ; +10 % pour 4,3 % des voyageurs du week-end.**
- **Une baisse des péages ferroviaires.** Le rapport prévoit une baisse des péages sur les cycles tarifaires 2027-2029 et 2030-2034 : **15 millions d'euros en 2027, puis 15 millions supplémentaires chaque année, pour atteindre 45 millions en 2029, 60 millions en 2030 et jusqu'à 120 millions d'euros de péages en moins en 2034 par rapport à aujourd'hui.**

Cette mesure est en totale contradiction avec les besoins de financement du réseau ferroviaire, que les épisodes caniculaires récents nous ont douloureusement rappelés. Ces baisses seraient en partie compensées par des augmentations de péages sur certaines lignes rentables, à hauteur de 60 millions d'euros à partir de 2030.

- **La création d'un fonds de solidarité.** Le rapport propose également la création d'un **fonds de solidarité**, correspondant à 0,9 % du chiffre d'affaires des entreprises ferroviaires à partir de... 2030.
- **La possibilité de conventionner certaines dessertes.** Le rapport ouvre enfin la possibilité de mettre en place des conventions, financés par ce fonds de solidarité. **Autrement dit, pas avant 2030.**

Un rapport qui passe à côté du problème, voire risque de l'accentuer



Ce rapport n'apporte donc **aucune réponse immédiate à un problème qui coûte chaque année 200 millions d'euros à la SNCF.**

Certaines préconisations, comme les gains de productivité ou l'augmentation du prix des billets, même lorsqu'elles ne concernent que certaines dessertes, pourraient en revanche être appliquées rapidement. Ce que les voyageurs comme les cheminots apprécieront certainement.

Mais le rapport passe surtout à côté de l'essentiel : **pourquoi la SNCF devrait-elle assumer seule des missions de service public sans financement pour les exercer ?** Cette iniquité dans la mise en place de la concurrence constitue, de fait, une forme de subvention de la SNCF vers ses propres concurrents. Et la facture commence à être très salée.

Aujourd'hui, la concurrence ferroviaire ne fonctionne qu'en partie grâce aux subventions et aux aides indirectes supportées par la SNCF.

Quelques chiffres permettent de mesurer l'ampleur du problème :

- **100 millions d'euros de ristournes** sur les péages accordées à Trenitalia depuis 2021
- **200 millions d'euros chaque année** pour les TGV d'aménagement du territoire, à la charge exclusive de la SNCF
- **1,5 milliard d'euros de financement d'un réseau qui appartient à l'État**, mais qui est également utilisé par les concurrents de la SNCF
- Bientôt **320 millions d'euros d'aide indirecte**, en obligeant la SNCF à vendre via SNCF Connect les billets de ses propres concurrents

Une concurrence dont les coûts sont externalisés... à la SNCF



En général, la concurrence ne fonctionne qu'en externalisant une partie de ses coûts vers la collectivité.

Dans le ferroviaire, le phénomène est encore plus singulier : **les coûts liés aux concurrents sont en partie externalisés vers la SNCF.**

Et c'est précisément ce que risque de renforcer le rapport Bussereau.

Au lieu de faire financer équitablement les missions d'aménagement du territoire par l'ensemble des opérateurs, on demande encore une fois à la SNCF de faire des efforts, de réduire ses coûts, d'augmenter certains tarifs et de continuer à financer seule les dessertes déficitaires.

Dans les prochaines semaines, la fédération SUD-Rail continuera à construire, le plus largement possible, des alternatives qui partent des besoins réels de la population et à protéger le service public ferroviaire, en particulier face au privé qui cherche à tout marchandiser et à des gouvernements qui les détruisent.