

TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables

" Les Echos " [Jean Michel Gradt](#) / Journaliste | Le 27/03 à 13:44, mis à jour à 15:57



Selon une récente étude espagnole, seules deux lignes à grande vitesse dans le monde, dont Paris-Lyon, sont aujourd'hui rentables. - SIPA

Seules ces deux lignes ont atteint une "rentabilité financière claire", conclut une étude conduite par le groupe de recherche espagnol Fedea.

La grande vitesse ferroviaire : un mirage pour les investisseurs ! "Seules deux lignes à grande vitesse sont parvenues à atteindre une rentabilité financière claire: Tokyo-Osaka (Japon) et Paris-Lyon (France)", soulignent deux chercheurs du groupe privé de réflexion Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea) soutenu par plusieurs grandes banques et entreprises espagnoles.

"Plus récemment, la ligne Jinan-Quingdao (Chine) a présenté des résultats positifs, restant toutefois modérés", poursuivent-ils dans leur rapport sur intitulé "Comptabilité financière et sociale de la grande vitesse en Espagne" [rendu en mars \(voir ici\)](#) et présenté cette semaine par Fedea.

Le point commun de ces trois lignes ? "Ces trajets sont très denses et relient de grands foyers de population qui se trouvent à des distances rendant la grande vitesse efficace face au transport aérien et au transport routier." Le b.a-ba de la grande vitesse imposerait donc à la puissance publique, qui doit subventionner de nouvelles lignes par nature peu rentables, de veiller à respecter des ratios financiers (taux de couverture, niveau des co-financements, partage des risques, etc.) et des critères techniques (limiter les arrêts, s'assurer du potentiel de trafic réel, etc.). Mais en Espagne, l'investissement dans le train à grande vitesse, l'AVE a été " l'un des principaux paris " du pays, soulignent les auteurs, Ofelia Betancor et Gerard Llobet.

Rentabilité "clairement négative"

Championne européenne et n°3 mondial de la grande vitesse derrière la Chine et le Japon, avec 2.515 kilomètres de lignes à grande vitesse en fonctionnement, l'Espagne a déjà investi quelque 40 milliards dans son réseau, calculent-ils. Et avec les travaux en cours la facture va s'alourdir de 12 milliards supplémentaires. Pourtant, "nos résultats montrent que les revenus de toutes les lignes sont très loin de couvrir le coût de construction de l'infrastructure", [pointent les chercheurs](#), qui ont utilisé une projection à 50 ans à partir du début de la construction d'une ligne pour étudier le rendement. Selon eux, la situation de la ligne Madrid-Barcelone, très empruntée pour motif d'affaires "est la moins défavorable", avec un taux de couverture des coûts de construction de 46 %.

Autre critique : "L'évaluation économique a été remplacée par des études d'impact. Aucune évaluation n'a été faite sur les coûts et les profits". En Espagne, la compagnie ferroviaire nationale, la Renfe, transporte 4% des passagers (tous modes confondus) mais [elle absorbe 40 % du Plan pour les infrastructures, les transports et le Logement](#). Or, "une grande partie des ressources de la Renfe a été absorbée par la grande vitesse ces dernières années".

Bref, la grande vitesse en Espagne affiche "une rentabilité financière clairement négative (...) et pas une des lignes existantes n'auraient dû être construite", concluent-ils.

En France, un modèle "à bout de souffle"

Les conclusions des chercheurs espagnols recourent en grande partie les constats successifs dressés en France au sujet du TGV. Le dernier bilan en date est, [celui de la Cour des Comptes en octobre dernier, qui s'élevait contre les projets de nouvelles lignes lancés en France](#) « parfois contre tout bon sens ». Et les juges d'enfoncer le clou dans le cercueil d' « un modèle à bout de souffle, un coût devenu non soutenable ».

Lire aussi

[TGV : la rentabilité des futures lignes sur le banc des accusés \(18/05/2011\)](#)
[La Cour des comptes dénonce la gabegie entourant les nouvelles lignes TGV \(20/10/2014\)](#)

Qu'elles semblent loin en effet ces années 1990 où [un ministre de l'Équipement comme Bernard Bosson s'engageait dans les colonnes des Echos \(lire son interview\) à garantir à la SNCF](#), pour ses TGV un taux de rentabilité de 8 %, seuil retenu pour évaluer la rentabilité des projets publics. A compter de 2005, le législateur a imposé à feu-Réseau Ferré de France de ne pas investir dans un projet dont la rentabilité interne (TRI) serait inférieure à 4 % ... Avec le "succès" que l'on sait. Cela fait plus de trente ans que la France a lancé le TGV entre Paris et Lyon et au gré des alternances politiques et des contrats de projet Etat-régions, le réseau n'a cessé de s'agrandir, en répondant à une logique de moins en moins économique ([voir cette étude de 2013 sur la rentabilité des LGV Atlantique, Nord, Est, méditerranée, Rhône Alpes, etc.](#)).

Après Paris et Lyon, toutes les grandes villes ont voulu "leur" TGV, et les villes moyennes - moyennant leur participation financière aux projets, ont toutes voulu "leur" gare. Résultat : [sur 6 liaisons à grande vitesse étudiées par la Cour des comptes l'an dernier, aucune n'a atteint les objectifs de rentabilité annoncés](#). Effet induit de la multiplication de ces lignes à grande vitesse, qualifiées de "joujou français" par le député PS Gilles Savary; [l'Hexagone compte 230 gares desservies par le TGV](#). .. sauf que ces gares sont loin d'être toutes sur des lignes à grande vitesse. Selon les juges, 40% du temps, les TGV roulent à vitesse normale, sur des lignes normales.

En savoir plus sur <http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme->

transport/0204260293306-tgv-seules-les-lignes-paris-lyon-et-tokyo-osaka-seraient-rentables-1106124.php?Og4TYa0fzeQ4iSry.99