TGV et aménagement du territoire
L'avis de la Fnaut sur le rapport Bussereau (adopté par le Bureau National du 2 octobre 2026)

Le rapport établi en juillet 2026 par Dominique Bussereau « Dessertes ferroviaires à grande vitesse d'aménagement du territoire » à la demande du ministre des Transports, part d'un triple constat : la France dispose du trafic le plus important en grande vitesse ferroviaire ; la grande vitesse irrigue le territoire en profondeur ; enfin, le déficit enregistré sur certaines dessertes et la baisse des dessertes des villes moyennes préexistaient à l'arrivée de la concurrence. Il n'en demeure pas moins que le maintien des dessertes déficitaires interpelle le modèle économique du TGV, tandis que l'ouverture à la concurrence des services librement organisés (SLO) rendait plus visibles les péréquations jusqu'ici réalisées à l'intérieur du groupe SNCF.

1. Les propositions du rapport

En introduction, le rapport note que la rentabilité d'une desserte ne doit pas être le seul critère de décision et propose d'en analyser « **l'utilité collective** » en fonction du niveau de fréquentation et en considérant ce que le voyageur perdrait en cas de disparition d'un TGV direct, ainsi que ses conséquences sur l'aménagement du territoire. Le rapport relève également que le bilan économique de ces dessertes ne doit pas être seulement établi aux bornes de SNCF Voyageurs, mais doit être apprécié à celles du groupe SNCF. Une circulation peut être déficitaire pour SNCF Voyageurs, tout en restant bénéficiaire pour le groupe public, compte tenu des péages encaissés.

Les recommandations :

- La principale recommandation proposée par le rapport est de procéder à une **modulation tarifaire ciblée des péages ferroviaires**. Celle-ci pourrait faire l'objet d'une compensation, mais la modulation ne devrait pas dégrader les recettes de SNCF Réseau.
- La deuxième suggestion porte sur la nécessité, pour la SNCF, de poursuivre ses efforts internes pour **améliorer sa productivité**.
- La mission recommande ensuite **d'intégrer les objectifs d'aménagement du territoire** pour allouer les capacités si SNCF Réseau ne peut répondre favorablement à l'ensemble des demandes de sillons.
- Enfin, si ces mesures se révélaient insuffisantes pour rétablir l'équilibre des dessertes fragiles, le rapport propose la mise en place d'un « **fonds de solidarité grande vitesse** » alimenté par une taxe de 0,9% sur le chiffre d'affaires des opérateurs de trains à grande vitesse.

Les remarques :

- Le rapport suggère que, si l'utilité collective de certains TGV ne permettait pas leur maintien, une « **correspondance à haut niveau de service** » avec les TER (ou les Intercités) pourrait être mise en place pour garantir la continuité du trajet.
- Enfin, la mission relève que le choix exclusif de rames très capacitaires (c.à.d. à deux niveaux) n'est pas toujours la plus appropriée et recommande de procéder à une instruction détaillée des **choix des matériels roulant** pour l'avenir.

2. L’avis de la Fnaut

2.2 La modulation des péages

La Fnaut est favorable à cette disposition qui vise à favoriser la réduction des péages pour les TGV d’aménagement du territoire, réduction compensée par les péages plus élevés des dessertes à forte clientèle. Elle traduit une démarche pragmatique destinée à pérenniser les dessertes TGV et la cohérence du réseau.

Toutefois, la Fnaut regrette que la mission n’ait pas retenu l’instauration progressive d’une tarification de l’infrastructure accompagnée d’une proportionnalité entre la capacité d’emport des trains et le montant des péages acquittés par les opérateurs afin de ne plus les inciter à augmenter le nombre de places offertes au détriment de la fréquence des trains.

La Fnaut souligne aussi que les trajets ou les gares « d’aménagement du territoire » restent définis par SNCF Réseau, qui apparait ici comme juge et partie. L’Autorité de régulation des transports (ART) aura un rôle essentiel pour objectiver les choix de SNCF Réseau. Les choix politiques relatifs à l’aménagement du territoire sont de la responsabilité de l’État, et non d’une entreprise, en particulier si elle est intégrée au sein de l’opérateur historique.

2.2 La taxe sur le chiffre d’affaires des entreprises ferroviaires

La Fnaut, association agrée de consommateurs, s’interroge sur l’opportunité d’une contribution payée par les entreprises ferroviaires, qui se répercutera inévitablement sur le prix des billets acquitté par les voyageurs.

La Fnaut regrette à nouveau que l’État n’assume pas ses responsabilités régaliennes, dont l’aménagement du territoire fait partie, en matière de financement du transport ferroviaire, et préfère en faire supporter le coût par les voyageurs, voire par les régions, qui pourraient être amenées à financer le maintien de certaines dessertes, comme le suggèrent les auteurs.

2.3 Les dessertes

La Fnaut souligne que la plupart des dessertes TGV ont subi une dégradation sensible depuis une quinzaine d’années, dès avant l’arrivée de la concurrence. Cette dégradation s’est traduite par une réduction des fréquences sur certaines lignes ou l’abandon de certaines dessertes. Pour la Fnaut, **l’offre actuelle ne saurait donc être retenue comme une référence satisfaisante**.

2.4 Les « correspondances à haut niveau de service ».

La Fnaut considère que le remplacement des trains directs par des correspondances avec des TER ou des Intercités n’est pas une solution satisfaisante pour les voyageurs. Toutefois, dans des cas exceptionnels, cette solution peut être envisagée moyennant un **aménagement qualitatif** des conditions de correspondance (transfert quai à quai sans délai d’attente, information dynamique, présence de personnel…) et une **correspondance garantie** en cas de retard, sans que cela entraine aucun surcoût pour le voyageur.

2.5 Le moratoire imposé à SNCF Voyageurs

Pour la Fnaut, un point d'attention doit être apporté à la recommandation prévoyant une période de transition de 3 à 5 ans au cours de laquelle "les dessertes TAGV actuelles de SNCF Voyageurs seraient maintenues avec des respirations très limitées et documentées". La Fnaut sera attentive aux évolutions de services proposées par la SNCF, lesquelles, sauf motif dûment justifié, ne devraient pas affecter le schéma de dessertes actuel.