

INTRODUCTION

YVES CROZET

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS
UNIVERSITE LUMIERE LYON 2, ENTPE, CNRS

En décembre 1985, les Cahiers Scientifiques du Transport publiaient un numéro spécial intitulé « Grande vitesse : sur les rails ». Douze années plus tard, la lecture de ce document montre le chemin parcouru. On y évoquait en effet des lignes potentielles comme Paris-Londres ou Paris-Amsterdam qui sont aujourd'hui en grande partie réalisées. Car le réseau des trains à grande vitesse n'a cessé depuis de se développer, en France mais aussi en Allemagne, en Belgique, en Espagne, en Italie et bien sûr au Japon, pionnier en la matière. Sait-on qu'aujourd'hui l'Eurostar transporte chaque jour entre Londres et Paris près de deux fois plus de passagers que l'avion ? Les capacités techniques de l'industrie ferroviaire ont donc été confirmées et la vitesse commerciale de 300 Km/heure est aujourd'hui une réalité. En première analyse, on pourrait donc conclure à un succès complet de la grande vitesse ferroviaire, annonciateur de développements futurs en Europe mais aussi en Corée ou aux Etats-Unis.

Afin de donner la mesure de ces développements, Michel WALRAVE ouvre ce dossier en présentant les réalisations et perspectives de la grande vitesse ferroviaire dans tous ses aspects : techniques, commerciaux, économiques et financiers. Dans de nombreux pays européens, des projets de lignes nouvelles ou de modernisation des lignes anciennes sont déjà en cours de réalisation. Toutes ces opérations, parfois combinées avec une réorganisation de la gestion de l'infrastructure ou de l'exploitation ferroviaires, redonnent une vigueur nouvelle au transport ferroviaire de voyageurs. Bien évidemment, pour que ces ambitions se confirment, il est indispensable de connaître le plus précisément possible les évolutions de la demande de transport à long terme. C'est dans ce but que Olivier MORELLET et Philippe MARCHAL proposent une projection de la demande de transport des voyageurs, selon les différents modes, à l'horizon 2015. Ces grandes tendances donnent des indications sur les apports des extensions du réseau TGV à une meilleure satisfaction de la demande de déplacements.

Parmi les éléments qui peuvent infléchir le développement de la grande vitesse ferroviaire, certains paramètres techniques reviennent aujourd'hui sur le devant de la scène. C'est ce que souligne Philippe ESSIG en présentant la technologie pendulaire qui permet de réduire fortement le coût de certains projets tout en atteignant des vitesses commerciales élevées. En permettant une célérité accrue sur des lignes classiques légèrement adaptées, le TGV pendulaire change complètement la donne de certains projets. Il autorise en effet une mise en place plus étalée dans le temps, les lignes nouvelles ne se substituant au tracé ancien que sur certains tronçons. Cette réduction des coûts du développement de la grande vitesse ferroviaire est cruciale car chacun sait que le bilan de la grande vitesse n'est pas toujours financièrement excellent. S'il est vrai que le nombre de voyageurs-kilomètres sur les lignes TGV a atteint en 1996 les deux milliards, contre 1,6 milliard environ en 1992, il n'en reste pas moins que le début des années 90 a été décevant. Ainsi, une légère baisse du trafic a été constatée en 1993 et les prévisions de recette et de trafic du TGV Nord, mis en service cette année là, n'ont pas été atteintes. Même si les progressions constatées en 1997 sur cette ligne nous rapprochent des chiffres annoncés initialement, les médiocres résultats des premières années de fonctionnement ont pesé lourd dans la réévaluation, faite par le rapport ROUVILLOIS, de la rentabilité de l'ensemble des projets TGV.

Les questions financières sont donc aujourd'hui décisives pour le développement du TGV, elles appellent une mise en perspective des évaluations et réévaluations des différents projets TGV. Alain BONNAFOUS et Yves CROZET analysent donc les raisons pour lesquelles, après les succès initiaux du TGV Sud-Est et du TGV Atlantique, le calcul économique semble avoir été pris en défaut sur les opérations suivantes. Un

examen attentif des nouvelles perspectives établies par le rapport ROUVILLOIS montre néanmoins que la mauvaise passe du début des années 90 ne doit pas condamner tout projet nouveau. Elles invitent plutôt à une plus grande rigueur dans le choix des lignes prioritaires, notamment en tenant compte de la plus grande zone de pertinence du TGV.

C'est dans cette nouvelle logique que s'inscrit l'article d'Olivier KLEIN. Il montre, à partir d'une enquête approfondie menée sur le TGV-Atlantique, que la grande vitesse ferroviaire induit des comportements spécifiques de mobilité. En outre, selon les motifs de déplacement, mais aussi selon les distances effectuées et les temps de parcours comparés du train, de l'automobile ou de l'avion, les opportunités d'utilisation du TGV sont variables. Au-delà donc des effets de la conjoncture économique, répondre au mieux à la demande de déplacement en TGV suppose de prendre en compte les plages de temps où la compétitivité de la grande vitesse ferroviaire est la plus forte.

La mise en place d'une ligne à grande vitesse ne doit pas se soucier que de rentabilité ou de taux de remplissage. Comme le montre Philippe MENERAULT, il est également important d'observer l'inscription du tracé dans le territoire.

- D'abord parce que ce dernier n'est pas un espace vide où il suffirait d'optimiser des courbes et des distances : le jeu des acteurs locaux est important pour comprendre le choix de tel ou tel itinéraire.
- Ensuite parce que ces choix, une fois concrétisés, vont avoir des impacts singuliers sur les diverses zones concernées. Le cas du TGV Nord est ici une bonne illustration des enjeux spatiaux et locaux de la grande vitesse ferroviaire.

Le caractère majeur des enjeux territoriaux du TGV expliquent pourquoi ce dossier des Cahiers Scientifiques du Transport est le fruit d'une réflexion menée dans le cadre de la DATAR. C'est en effet au sein du groupe de prospective « Réseaux de transport et desserte des territoires¹ » mis en place par Jean-Louis GUIGOU au sein de cet organisme que les réflexions contenues dans les diverses contributions à ce numéro ont été proposées et regroupées. Le lecteur y trouvera d'abord la confirmation du fait que la grande vitesse ferroviaire reste une innovation majeure des 20 dernières années et sans doute des 20 prochaines. Mais ce succès, même s'il est parfois relatif, est à l'origine de nouvelles questions, sur la mobilité et le territoire,

¹ Ce groupe fonctionne depuis la fin de 1996 ; il est animé par Alain BONNAFOUS, Yves CROZET et Jean-Pierre ORFEUIL.

que n'évoquait pas, ou très peu, le numéro spécial de 1985. Les Cahiers Scientifiques du Transport étaient donc tout naturellement appelés à proposer une nouvelle vue d'ensemble des interrogations qui surgissent sur l'avenir de la grande vitesse ferroviaire.