

EL TGV, LA RED FERROVIARIA Y EL TERRITORIO EN FRANCIA

Pierre Zembri, Le Tgv, Le Réseau Ferré, Le Territoire, En France

▶ **To cite this version:**

Pierre Zembri, Le Tgv, Le Réseau Ferré, Le Territoire, En France. EL TGV, LA RED FERROVIARIA Y EL TERRITORIO EN FRANCIA. Ingenieria y Territorio, 2005. hal-01679191

HAL Id: hal-01679191

https://enpc.hal.science/hal-01679191

Submitted on 9 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ingenieria y Territorio – « Alta velocidad en el transporte »
n° 70, 3è trimestre 2005, p. 12-21 (version française avant traduction par l'éditeur)

LE TGV, LE RÉSEAU FERRÉ ET LE TERRITOIRE EN FRANCE

EL TGV, LA RED FERROVIARIA Y EL TERRITORIO EN FRANCIA

Pierre ZEMBRI
Université de Cergy-Pontoise
Équipe Mobilités, Réseaux, Territoires et environnement (MRTE)
33, boulevard du Port
F-95011 CERGY-PONTOISE CEDEX

Mots-clés : grande vitesse, territoires, planification, structure de réseau, stratégie de l'exploitant, concurrence intermodale.

La grande vitesse ferroviaire, innovation technique majeure dans le domaine des transports, a eu d'incontestables incidences sur les finalités, l'usage et l'image du chemin de fer dans un contexte *a priori* peu favorable. Mais son impact dépasse largement le cadre du seul domaine de la SNCF : le TGV modifie le rapport du réseau ferré au territoire. On lui suppose un effet « structurant » qui le place désormais au cœur des politiques d'aménagement (tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale), et qui place la gare TGV au centre des préoccupations des planificateurs locaux. On pourrait même aller plus loin en disant que le marché français des transports de voyageurs voit sa structure considérablement modifiée, et qu'il existe une nouvelle mobilité qui ne pourrait pas s'expliquer autrement que par le développement du réseau à grande vitesse.

Au fil des ouvertures de tronçons de lignes nouvelles, le réseau rapide en cours de constitution tend à s'autonomiser par rapport au réseau traditionnel. Les rames TGV deviennent omniprésentes sur les infrastructures ferroviaires, et rendent de plus en plus marginal le recours à des trains classiques pour des services d'échelle nationale. L'image de la SNCF tend de plus en plus à reposer sur le seul TGV, comme en attestent les publicités les plus récentes. Il en résulte un délaissement des liaisons interrégionales non assurées par le TGV, que l'exploitant national cherche de plus en plus à transférer aux collectivités régionales. C'est cette évolution de fond que nous chercherons à caractériser, après avoir analysé ses différentes causes.

1. De la ligne au réseau

La grande vitesse ferroviaire est désormais bien installée sur le territoire français et dans les pratiques de déplacements. Elle a bénéficié d'un fort engouement dans le courant des années 1980 et 1990, essentiellement de la part des pouvoirs publics qui voyaient en elle un instrument développement économique, mais aussi à l'échelle des agglomérations un outil de restructuration urbaine autour des gares (Troin, 1995). Il en a résulté après deux réalisations isolées (lignes nouvelles Paris-Lyon et Paris-Tours / Le Mans) et le lancement d'une troisième (Paris-Lille-Calais / Bruxelles), une formalisation de cette popularité avec le très ambitieux Schéma

directeur des lignes nouvelles à grande vitesse de 1991. Ce dernier n'est plus à l'ordre du jour (Zembri, 1997) pour des raisons essentiellement financières, mais ce qui a été construit à ce jour et ce qui est planifié à court terme permet de couvrir une vaste partie du territoire, notamment au départ de Paris, le matériel roulant pouvant emprunter les lignes classiques sur la partie terminale des parcours.

1.1 Le Schéma directeur de 1991 a systématisé le développement de la grande vitesse ferroviaire

Le succès indéniable de la première ligne, rentable, attirant une clientèle venue de l'avion ou de l'automobile (le flux était depuis le début des années 1960 dans le sens inverse), favorisant un net développement de la mobilité sur Paris-Lyon, a conduit à de substantielles modifications dans l'approche du TGV :

- exploitation non plus en navette entre Paris et Lyon (comme prévu initialement) mais sur tout le réseau Sud-Est pour étendre l'effet du TGV à un maximum de villes, dont certaines n'ont que quelques milliers d'habitants (Montélimar, Montbard par exemple). La compatibilité du nouveau matériel avec les lignes classiques électrifiées est là un atout non négligeable ;
- construction d'autres lignes nouvelles, formant progressivement une étoile autour de Paris, avec là aussi la volonté d'irrigation de l'étendue de territoire la plus vaste ;
- jonction entre les lignes précitées pour permettre des relations à grande vitesse "transversales" évitant une rupture de charge dans la capitale, et pour faciliter la desserte de pôles périphériques de l'agglomération parisienne. Il était également question de construire deux lignes nouvelles véritablement transversales : Rhin-Rhône entre la ligne Paris-Lyon et l'Alsace et Grand Sud entre Bordeaux, Toulouse et la côte méditerranéenne.

Le Schéma directeur national (fig. 1), adopté en mai 1991 ; concernait toutes les régions, dans un souci de traitement équitable des territoires. Seize projets représentant 3172 km de lignes nouvelles devaient être construits. Les réalisations de réseaux à grande vitesse se multipliant dans d'autres pays du continent (Allemagne, Espagne, Italie, etc.), la Communauté européenne a publié également son schéma en insistant sur les connexions souhaitables entre réseaux voisins (les "maillons manquants").

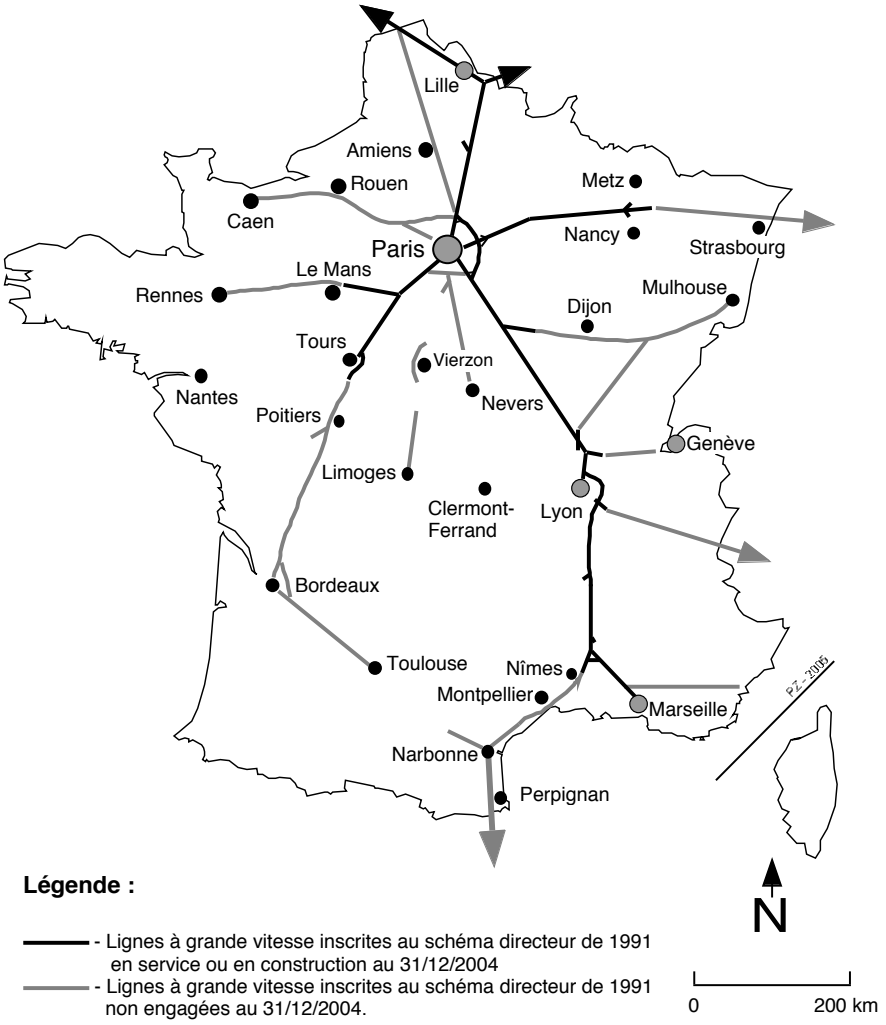


Figure 1 : Les lignes nouvelles prévues par le Schéma directeur de 1991

Mais le schéma directeur TGV ne pouvait pas s'appuyer sur une source de financement pérenne. La SNCF a financé les lignes jugées suffisamment rentables, mais au détriment du reste du réseau. Sur la période 1990-94, le réseau classique (32000 km approximativement) n'a bénéficié que de 41,3% des investissements totaux contre 43,6% pour les trois lignes nouvelles à construire (soit quelques centaines de km), le solde (15,1%) allant à la banlieue parisienne dont les besoins en investissements de capacité, de sécurité et de matériel roulant sont énormes[1]. Sur la masse de ces investissements (15,9 milliards d'euros valeur 1990), l'État et les collectivités n'ont fourni que 1,966 milliards. Au final, l'endettement de l'exploitant national a explosé, au point de menacer son existence même. La réforme intervenue en 1997 a reporté une partie de la dette colossale de la grande vitesse ferroviaire sur RFF, gestionnaire des infrastructures. Mais RFF ne bénéficie pas davantage que la SNCF avant lui de subventions suffisantes pour réduire ce haut niveau d'endettement. Les conséquences sur le développement et la maintenance du réseau ferré sont évidentes : seul ce qui est financé par l'État ou les collectivités, en

[1] Sur la période 1985-89, les proportions respectives étaient de 61,5% (réseau classique), 27% (TGV) et 11,4% (banlieue parisienne). Source : *La Vie du Rail*, n° 2229, 25/01/1990, p. 16.

ménageant à RFF une rentabilité sur ses fonds propres supérieure ou égale à 8 %, peut être réalisé. Le prolongement du TGV Sud-Est de Valence à Marseille a pu être mené à bien (ouverture en 2001), et la réalisation d'une première phase du TGV Est Européen est en cours actuellement (ouverture prévue en 2007).

1.2. Un projet de développement moins systématique

La remise en cause du schéma directeur de 1991 est intervenue en deux temps. En 1999, la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable des territoires (LOADDT ou Loi Voynet) a édicté de nouveaux principes de planification. Il s'agit en premier lieu d'abandonner le système de planification des investissements de transports par l'élaboration des schémas d'investissements sectoriels : cette approche souffre d'être étroitement unimodale et de s'inscrire dans une logique d'offre. Cette mesure symbolique s'effectue au profit de **schémas de services collectifs (SSC)** qui servent de base aux actions à mener en matière d'aménagement du territoire. Le souhait est donc tout aussi clairement exprimé de vouloir " *réorienter la politique des transports afin que la réalisation des infrastructures et l'organisation des services de transport soient dorénavant conçues à partir des objectifs de service à satisfaire plutôt qu'en fonction des caractéristiques des modes de transport à offrir* "[2]. S'y ajoute la nécessité de planifier les transports de façon à respecter les objectifs des accords de Kyoto, et plus généralement de développement durable. La publication du premier SSC Transports en juillet 2001 fait apparaître assez peu de projets de nouvelles infrastructures à grande vitesse (fig. 2), bien que figurent parmi les objectifs « *le développement des services ferroviaires à grande vitesse lorsque la durée des trajets, l'échelle des distances et la massification des flux le justifient* » (chap. 22). En contrepartie, il est question de réaménager de lignes ferroviaires existantes, pour augmenter les vitesses et les débits, et on parle d'utiliser du matériel pendulaire.

[2] *Pourquoi faut-il relancer l'aménagement du territoire*, comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1997.

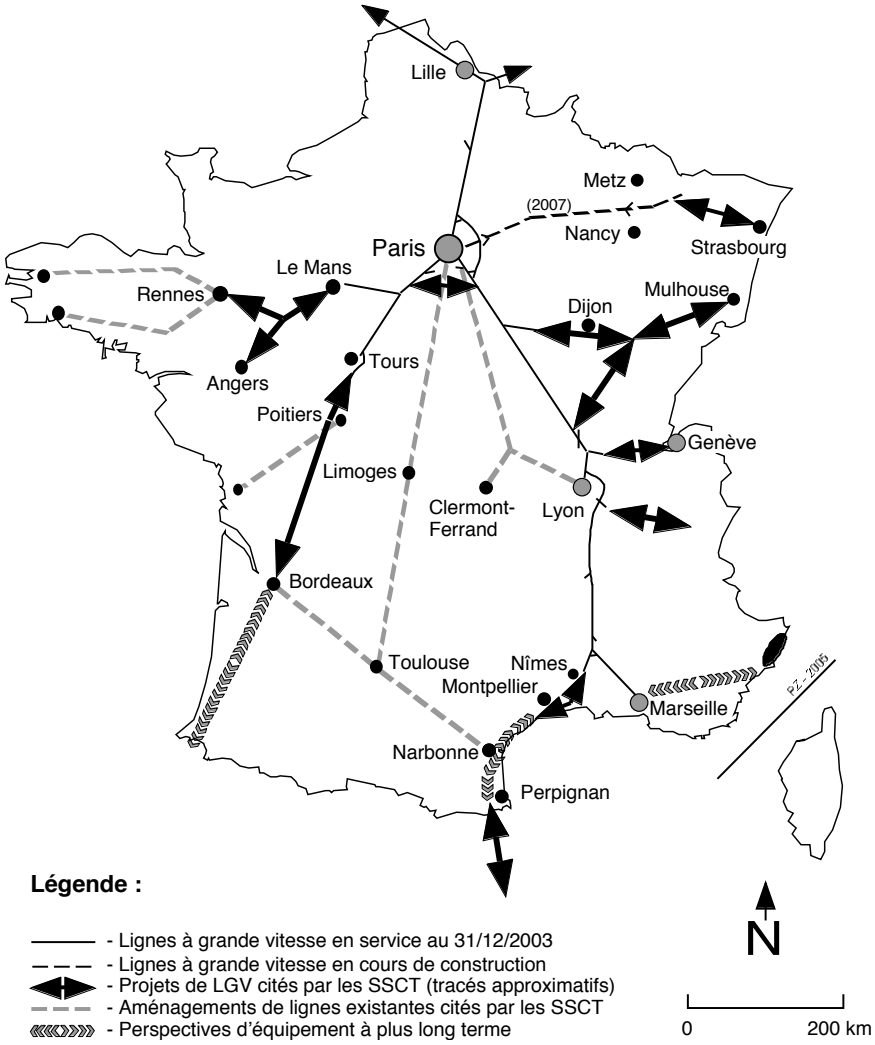


Figure 2 : La grande vitesse dans les Schémas de services collectifs Transport de 2001 : un minimum de nouvelles infrastructures

L'alternance politique de 2002 a débouché sur une remise en cause partielle des contenus des SSC. Certains projets ont purement et simplement disparu (l'équipement en matériel pendulaire de la ligne Paris – Limoges – Toulouse par exemple) tandis que d'autres ont réapparu comme la ligne directe vers le tunnel sous la Manche, fortement soutenue par le Ministre de l'Équipement, ancien Maire d'Amiens. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, a finalement sélectionné, pour réalisation avant 2012, neuf projets de lignes à grande vitesse, qui sont les suivants (fig. 3) :

- TGV Rhin-Rhône (Dijon-Mulhouse),
- TGV Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux-Espagne),
- TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (Le Mans – Angers / Rennes),
- TGV Est (seconde phase et interconnexion avec le réseau ICE),
- TGV Catalogne-Italie (Perpignan-Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier, TGV vers PACA et Nice),
- TGV Lyon-Turin (incluant le tunnel sous les Alpes en cours de réalisation),
- TGV Bordeaux-Toulouse,

- ❖ TGV Picardie (ligne directe Paris – Tunnel sous la Manche via Amiens)
- ❖ Interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France.

Pour financer ces projets, il a été décidé de créer une agence pour le financement des infrastructures de transport (AFITF), sous la forme d'un établissement public. Elle apportera la part de l'État dans le financement des grands projets d'infrastructures de transport. L'AFITF recevra notamment l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières et des dotations budgétaires. Elle pourra également bénéficier d'une capacité limitée d'emprunt. Elle a été officiellement installée à la fin de l'année 2004.

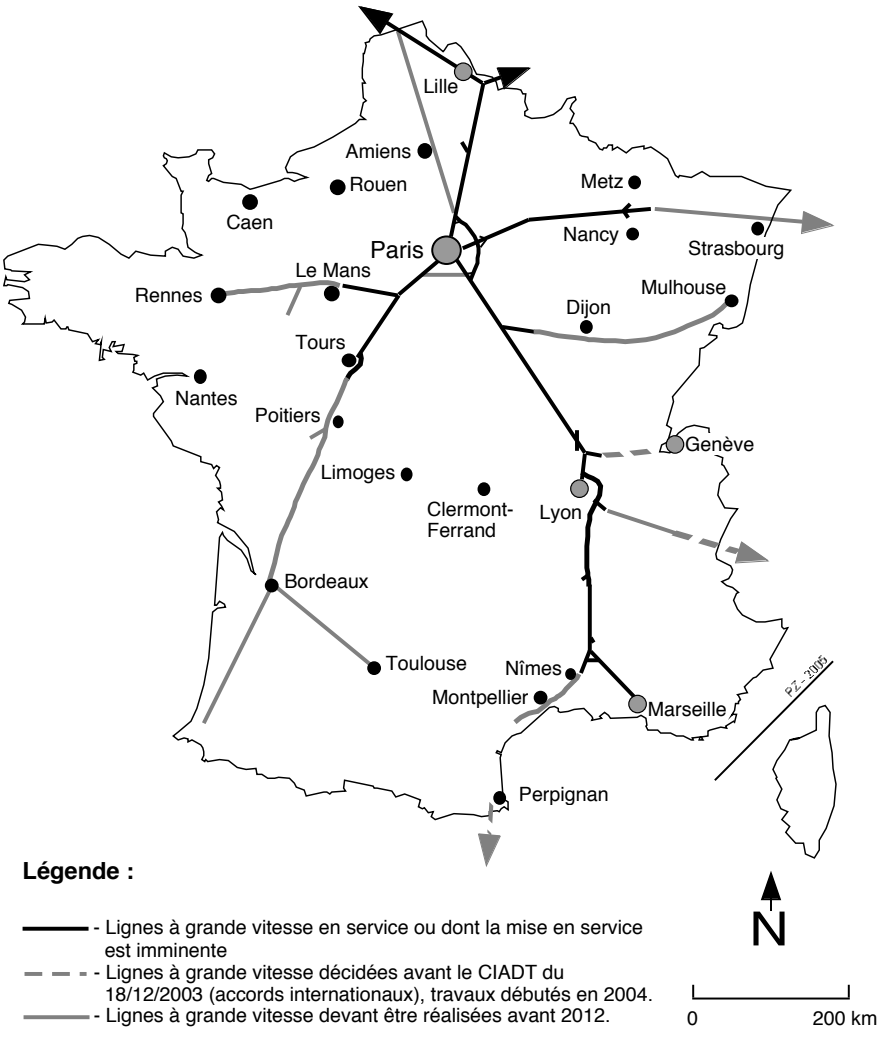


Figure 3 : Les infrastructures ferroviaires à grande vitesse programmées par le CIADT du 18 décembre 2003

2. Vers un réseau à deux vitesses *?*

La grande vitesse est devenue le niveau de référence des services ferroviaires, reléguant les trains classiques, à qualité de service inchangée, à la marginalité. Mais ces derniers sont-ils remplacés terme à terme par les TGV ? Tous les territoires

sortent-ils gagnants des modifications de desserte ? L'actualité récente montre que c'est loin d'être toujours le cas.

Le positionnement des gares est un premier élément de vérification de cette hypothèse forte. Nous verrons aussi que des problèmes se posent vis-à-vis des régions traversées, des territoires désormais évités par les lignes nouvelles et des liaisons transversales supplantées partiellement. Nous verrons enfin que la SNCF se réorganise avec le souci de tout miser sur le TGV et de faire financer par l'État ou les collectivités le reste du réseau.

2.1. Gares nouvelles, réseaux et territoires

Dès les origines de la grande vitesse ferroviaire, on a envisagé des gares sur ligne nouvelle, non connectées au réseau préexistant. Ces gares avaient été localisées soit en périphérie des villes (on parle alors de « gares-bis »), soit en rase campagne (gare « barycentre »)(Zembri, 1993). Les connexions avec le réseau classique n'ont pas été systématiquement recherchées, contrairement à ce qui avait cours au même moment en Allemagne, en Belgique ou en Italie. Le cas de la gare TGV Haute-Picardie, inaugurée en 1994, est symptomatique de cette conception originale : elle est implantée au niveau d'un futur croisement d'autoroutes, et non à l'intersection (pourtant proche) avec une ligne classique joignant entre elles les deux villes (Amiens, Saint-Quentin) qu'elle est censée desservir. Capter une clientèle se rabattant sur le TGV en voiture semble en être la principale motivation.

Dans certains cas plus récents, où des gares ont été conçues comme de véritables pôles d'échanges (Roissy, Satolas, Marne-la-Vallée, Valence TGV), la recherche de complémentarités entre réseaux et entre modes est évidente. Mais ce n'est pas pour autant devenu systématique. Un projet en cours de réalisation, et donc devant tenir compte *a priori* des leçons des réalisations précédentes, comme la ligne du TGV Est-Européen (Paris – Strasbourg avec embranchements vers Nancy, Metz , Luxembourg et Francfort), se caractérise encore par deux gares établies en rase campagne : Issoncourt (gare « Meuse ») et Cheminot (gare « Lorraine »), non connectées au réseau ferré classique[3]. La troisième gare nouvelle, établie en périphérie proche de Reims, sera pour sa part desservie par des trains régionaux, suite à une demande forte des élus locaux et régionaux, qui ont dû financer le surcoût d'un raccordement qui n'avait pas été inclus dans le projet initial.

2.2. Une perte de finesse de la desserte des régions traversées qui n'est que partiellement compensée

On peut faire une comparaison entre le développement de la grande vitesse ferroviaire et celui du réseau autoroutier. Si le second s'est développé en parfaite complémentarité avec le réseau routier local, les connexions entre les deux étant régulières et le passage de l'un à l'autre étant aisé, la première semble se

[3] Les débats ont été très vifs entre la Région Lorraine et les maîtres d'ouvrage du TGV Est à propos de la localisation de la gare « Lorraine », la première demandant aux seconds de repositionner la gare à l'intersection avec la « dorsale régionale » (Nancy-Metz-Luxembourg). La gare de Cheminot est réalisée dans un premier temps, les réservations de terrains nécessaires à l'établissement de la seconde localisation étant effectuées parallèlement. A terme, la Lorraine sera la première région à avoir deux gares TGV séparées seulement de vingt kilomètres…

développer au profit des seuls voyageurs effectuant de longs parcours. Cette préférence a été théorisée par les responsables commerciaux de la SNCF : un arrêt sur ligne nouvelle fait perdre du temps et des parts de marché sur les liaisons où la concurrence avec l'avion peut être à l'avantage du rail. De plus, les voyageurs effectuant des trajets courts prennent des places qui auraient pu être occupées par des voyageurs allant plus loin, et qui auraient donc rapporté davantage de recettes. Il en résulte une desserte très faible des espaces en situation intermédiaire, peu de gares ayant été construites et leur desserte demeurant limitée. Ainsi, Vendôme n'acueille que six allers-retours quotidiens, dont quatre en heure de pointe dans le sens Vendôme-Paris le matin et en sens inverse le soir. Le Creusot reçoit lui aussi six allers-retours par jour ouvrable, nettement mieux répartis dans la journée[4]. En pratique, peu de TGV au départ de Paris s'arrêtent dans les 200 premiers kilomètres du parcours.

Mais il n'y a pas que la desserte le long des lignes nouvelles qui peut poser problème. L"effet tunnel" démontré par François Plassard (Bonnafous, Plassard & Vulin, 1993) pénalise au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures nouvelles un nombre croissant d'espaces en situation intermédiaire, sans qu'ils puissent bénéficier en contrepartie de compensations (gares nouvelles, maintien d'une desserte classique performante). Cet effet s'étend plus ponctuellement aux sections de lignes classiques empruntées par les TGV pour les dessertes terminales, avec de nombreuses suppressions d'arrêts par rapport aux dessertes antérieures (lignes de Bretagne Nord et Sud, ligne de Poitiers à La Rochelle) traduisant une méconnaissance de l'utilisation non négligeable des trains à grand parcours pour des relations d'ordre régional. Les conseils régionaux concernés n'ont pas pu remplacer terme à terme la desserte antérieure, faute de moyens financiers suffisants. Ils n'en avaient pas forcément la volonté, jugeant qu'ils n'avaient pas à assumer le changement de doctrine de la SNCF concernant l'arrêt de ses trains.

La première initiative originale pour lutter contre cet "effet tunnel" a vu le jour en 1995 du fait du Département de l'Yonne, désireux de profiter du raccordement existant de Saint-Florentin en demandant une relation TGV quotidienne entre le Nord du département (Sens, Joigny) et le sud de la France. Celle-ci a été lancée en septembre 1996 entre Melun et Marseille avec arrêts à Sens et Laroche-Migennes, ce qui recréera une relation directe impossible depuis le lancement du TGV Sud-Est en 1981. Dans un deuxième temps, le Département souhaiterait voir construire une gare de connexion TGV / ancienne ligne Paris-Lyon à Saint-Florentin, afin de profiter enfin d'une infrastructure qui traverse en étrangère son territoire.

2.3. Une mise en danger de lignes radiales ou interrégionales que le TGV ne remplace que partiellement

La montée en puissance du réseau ferroviaire à grande vitesse prive des lignes classiques du volume de trafic nécessaire pour assurer leur viabilité sur le long terme : ainsi, les relations TGV transversales via l'Île-de-France « assèchent » des axes comme Lyon - Nantes via Moulins et Tours[5] (fig. 4) ; de même, les relations TGV

[4] Source : Indicateurs horaires SNCF, service du 12 décembre 2004 au 2 juillet 2005.

[5] La SNCF a considéré que, chaque fois qu'un TGV Lyon-Nantes via Paris était créé, il fallait supprimer un train classique via la ligne directe. On compte aujourd'hui 3 allers-retours TGV par jour ouvrable (hors lundis et vendredis) et deux trains classiques directs (plus un de nuit).

Paris - Toulouse via Bordeaux rendent problématique le maintien de la ligne directe au sud de Brive. Or toutes ces lignes acheminent des trafics intervilles et régionaux non négligeables, pénalisés brutalement à volume égal par une réduction de l'offre à grande distance. La prochaine mise en service du TGV Est-européen en 2007, qui se traduira par la quasi-disparition du trafic longue distance sur la ligne classique Paris – Nancy / Metz, aura des conséquences non négligeables sur la desserte de villes comme Chalons-en-Champagne et Bar-le-Duc, qui bénéficiaient jusqu'ici d'une rente de situation. Ces deux villes bénéficieront de deux allers-retours interrégionaux sur ligne classique et d'un aller-retour TGV quittant la ligne nouvelle après Reims. À l'heure actuelle, leur desserte est nettement plus étoffée avec respectivement 7 et 6 allers-retours, dont deux internationaux (vers Francfort) pour Chalons.

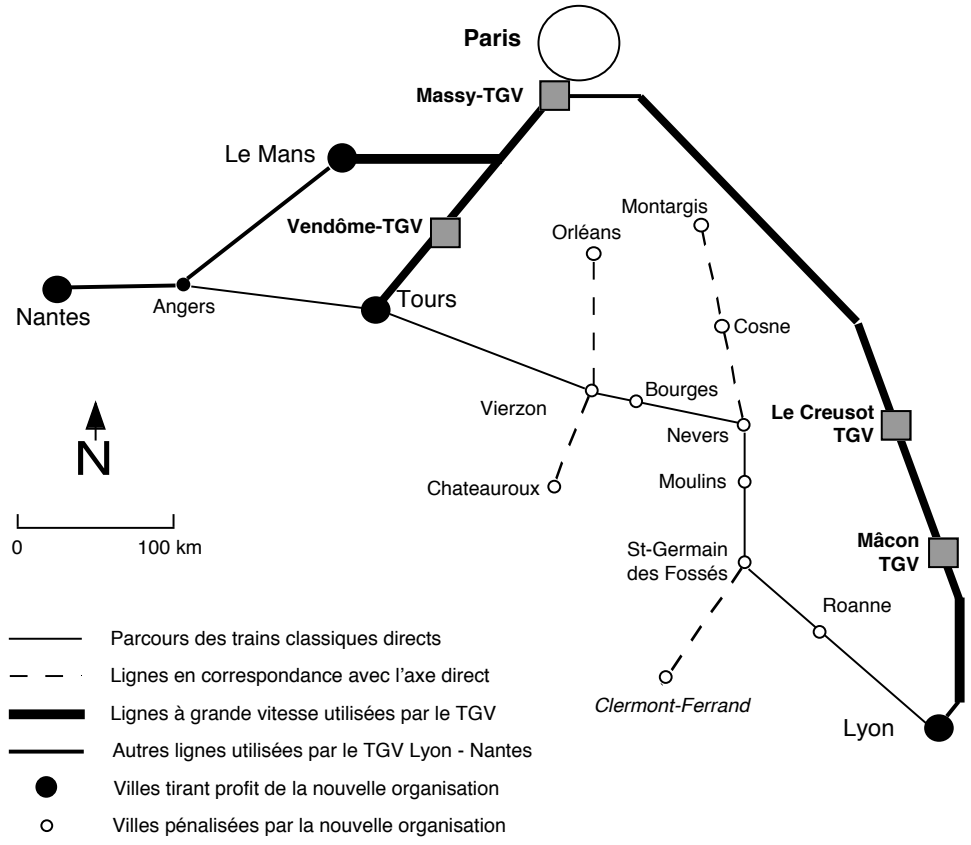


Figure 4 : Quand un TGV « jonction » via la région parisienne remplace des trains interrégionaux directs : le cas de l'axe Lyon – Nantes.

L'irruption de la grande vitesse ferroviaire provoque en fait des modifications sans précédent dans les modes de gestion du réseau dans son ensemble :

- Le niveau d'endettement du gestionnaire des infrastructures (lié à la cadence des réalisations de lignes TGV) l'oblige désormais à subordonner ses investissements à une exigence de rentabilité (supérieure à 8 %). Frappées progressivement

d'obsolescence, de nombreuses liaisons périclitent faute de modernisation, les performances sont dégradées[6] ;
- La hausse globale des péages d'infrastructures qui résulte des difficultés de financement du système ferroviaire français oblige l'exploitant ferroviaire à remettre en cause les circulations les moins fréquentées ;
- Les collectivités et l'État sont préalablement sollicités (six mois à l'avance) pour compenser s'ils le souhaitent le déficit. Or les évolutions citées précédemment multiplient les cas critiques, et cette accumulation irrite les collectivités territoriales.

L'année 2004 a été particulièrement significative de cette évolution avec la remise en cause par la SNCF de la desserte par ses trains Grandes Lignes de lignes transversales emblématiques comme Lyon – Nantes, Lyon – Bordeaux, Nantes – Bordeaux et Lille – Metz – Strasbourg. Il était prévu de supprimer l'ensemble des dessertes sur ces axes au 12 décembre 2004. Les régions concernées ont vigoureusement protesté, en appelant à une intervention financière de l'État dans la mesure où, selon les termes de la Loi, les services interrégionaux sont de son ressort. Un moratoire a été négocié *in extremis* avec la SNCF qui a obtenu d'adapter ses services dans certaines limites (quelques suppressions de trains peu fréquentés), sauf pour la ligne Lille – Strasbourg où tout service de bout en bout a été supprimé. La question se reposera d'ici décembre 2005, terme du délai accordé par l'exploitant.

Le chemin de fer classique souffre d'une forte dégradation d'image, faute d'avoir été modernisé de façon concomitante. Les rares initiatives enregistrées à ce jour sont le fait de régions soucieuses de maintenir un outil ferroviaire utile au fonctionnement de leur territoire, en rendant la comparaison avec le TGV plus favorable : le TER 200 en Alsace, *Interloire* entre Orléans et Nantes (liaisons inter-cités rapides - 200 km/h - et de bon confort), mais aussi la définition sous la pression d'élus régionaux d'un nouveau matériel pour les dessertes régionales. Une région comme le Nord - Pas-de-Calais songe même à affréter des TGV régionaux entre Arras et Dunkerque ou Calais.

La situation des services intermédiaires entre le transport régional (TER) et le TGV reste en suspens. Ils ne justifient pas la grande vitesse et sont par nature interrégionaux, donc en dehors du périmètre légal d'intervention des régions.

3. Nouvelles mobilités et nouvelles conditions de la concurrence intermodale

Si le TGV provoque une mutation des modes de gestion du réseau ferré national, son usage n'est pas en reste. Les impacts en termes d'accroissement de la mobilité et de modification des conditions de la concurrence entre modes sont importants. Le positionnement quasi-exclusif de la SNCF sur les services TGV et sur quelques lignes classiques susceptibles d'évoluer à terme vers la grande vitesse en est une bonne illustration.

[6] Un audit du réseau ferroviaire a été lancé en 2004. Il a été confié à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse).

3.1. Le TGV développe le marché des déplacements intervilles

Offrant sur de nombreuses relations des services très concurrentiels avec l'avion, la capacité en plus et la contrainte d'accès à des aéroports excentrés en moins, le train à grande vitesse a provoqué une croissance exceptionnelle du trafic (le nombre de voyageurs entre Paris et Lyon a ainsi été multiplié par 2,9 entre 1980 et 1990 !). De nouveaux clients ont été conquis, mais ce n'est pas tout : la mobilité globale de la clientèle (notamment d'affaires) a augmenté, la possibilité de faire l'aller-retour dans la journée, voire dans la demi-journée, ayant facilité les déplacements.

Par rapport à l'automobile, le train à grande vitesse a aussi gagné des parts de marché, bloquant par exemple pendant plusieurs années la croissance jusque-là continue du trafic autoroutier entre Paris et Lyon. Il est vrai que le temps du voyage, déjà notablement plus court et dans des conditions de confort honorables, peut être utilisé pour d'autres activités que la conduite, et que la haute fréquence relative des services TGV (souvent cadencés à l'heure) multiplie les possibilités de déplacement et leur donne une image moins contraignante que les services antérieurs. Il ne faut pas non plus sous-estimer la congestion croissante de certains axes autoroutiers (notamment Paris-Lille) qui rend les conditions de déplacement difficiles et les temps de parcours incertains : un report modal non négligeable a tendance à s'opérer.

La grande vitesse ferroviaire a aussi fait émerger un nouveau type de voyageur : le migrant alternant à longue distance. Dans la mesure où des villes du "grand Bassin parisien" se retrouvent à une heure de trajet (ou moins) de la capitale, on a vu apparaître des demandes de type grande banlieue. Mais cette nouvelle clientèle n'intéresse guère, comme nous l'avons déjà vu, la SNCF qui préfère remplir ses TGV avec des voyageurs plus rémunérateurs effectuant de longs trajets : la dissuasion tarifaire a donc joué à plein avec de substantielles augmentations du prix des abonnements, les plus fortes évolutions étant enregistrées sur Paris-Arras et Paris-Lille en 1994. La colère des usagers a été à la hauteur de l'effort financier demandé, et la société nationale a dû revenir sur ses positions initiales en consentant quelques allègements et en supprimant quelques rigidités. Contrairement au cas espagnol où des services spécifiques à la migration alternante ont été développés (*lanzaderas*), les efforts à destination de cette clientèle ont été réduits au strict minimum.

3.2. Le TGV se mesure de plus en plus à l'avion

On peut considérer que, sur un nombre croissant de couples origine-destination, la grande vitesse ferroviaire prend des parts de marché à l'avion. La « barre psychologique » des trois heures semble correspondre à une quasi-équivalence des temps de parcours entre les deux modes. Les données sont rares et difficiles et obtenir, ce qui empêche pour l'instant une analyse systématique de l'effet TGV. Tout au plus sait-on que, sur Paris – Londres, la part de marché de l'Eurostar s'établit un peu au-dessous de 70% depuis l'ouverture d'un premier tronçon de ligne à grande vitesse sur le sol anglais. Elle est de 65% sur Londres– Bruxelles[7].

Sinon, les faits parlent d'eux-mêmes :

[7] Source : *Rail & Transports*, n° 361, 12 janvier 2005, p. 4.

-En 1996, Air France supprime la liaison aérienne Orly-Nantes, très concurrencée par le TGV qui relie les deux villes en deux heures ;
-En 2001, année du prolongement de la ligne à grande vitesse Sud-Est jusqu'à Marseille et Nîmes, les services aériens Paris – Nîmes, Paris – Avignon et Paris – Béziers sont supprimés ;
-En 2002, SN Brussels Airlines, qui a succédé à Sabena, supprime ses derniers vols Bruxelles – Paris, préférant acheter des lots de places sur les TGV Thalys, dont un aller-retour est prolongé à l'aéroport de Bruxelles National. Air France avait arrêté ses rotations quelques années auparavant ;
-En mars 2005, EasyJet ferme sa ligne Paris – Marseille, durement concurrencée par le TGV et ses prix d'appel abaissés à condition de réserver par Internet (19 € l'aller simple).

Parallèlement, la déréglementation du transport aérien en France tourne court : entre 1996 et 2004, Air France parvient à dominer le marché en éliminant ou en rachetant l'ensemble de ses compétiteurs, à l'exception d'EasyJet qui arrive tardivement sur le marché (2003) et qui n'exerce pas une pression concurrentielle significative. La présence du TGV peut être une explication de cette configuration particulière.

Un peu malgré elle, la SNCF s'est trouvée impliquée dans la compétition. Les lignes « millionnaires » touchées en premier lieu par la compétition étaient des lignes où l'offre ferroviaire n'était pas très compétitive par rapport à l'avion[8]. C'étaient donc les tarifs et la fréquence qui pouvaient faire la différence. À l'exception de la ligne de Toulouse et ce pendant une brève période (1995-1996), les tarifs SNCF ont toujours été inférieurs à ceux de la concurrence aérienne. En revanche, l'augmentation significative des fréquences aériennes (navettes cadencées à l'heure voire à la demi-heure sur Paris – Nice, Paris – Marseille et Paris – Toulouse) a déterminé des transferts modaux de voyageurs essentiellement pour motif affaires. De ce fait, la SNCF a perdu des parts de marché, notamment sur Nice, Marseille, Strasbourg et Toulouse.

Mais la société nationale a riposté sur les liaisons desservies par TGV. Elle est impossible à concurrencer sur des destinations comme Lyon ou Nantes, qui ont de surcroît bénéficié d'un cadencement des dessertes à l'heure ou à la demi-heure. Le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Marseille en juin 2001 a renversé la situation en faveur du chemin de fer sur cette destination comme sur Avignon, Nîmes et Montpellier. On attend un effet du même ordre lorsque le TGV atteindra Strasbourg et Mulhouse. Le train est devenu très compétitif sur des relations transversales à grande vitesse comme Lille – Lyon où prix et fréquence se conjuguent. La concurrence existe donc sur un certain nombre d'axes, et elle ne tourne pas forcément à l'avantage de l'avion. La politique de prix adoptée en 2001 par la SNCF, avec des tarifs particulièrement bas si les billets sont réservés à l'avance, en fait un acteur « low cost » très compétitif, y compris vis-à-vis des compagnies aériennes les plus agressives. La capacité de transport du TGV est en effet incomparable et les coûts de production ramenés à la place offerte sont très

[8] C'est un euphémisme dans le cas de Nice ou de Toulouse, le temps de parcours TGV s'établissant respectivement à 6 h 30 et 5 h contre 2 h 30 – 2 h 45 en avion (temps de vol + délai de précaution + temps moyen d'acheminement).

faibles : les rames à deux étages (1032 places de capacité maximale) roulent en priorité sur les lignes où la concurrence est la plus forte.

Parallèlement, comme deux aéroports importants sont directement desservis par le TGV (Lyon et Paris CDG), le rail et le transport aérien ont pu trouver un terrain d'entente. Après des tentatives limitées comme le pré acheminement sous numéro de vol AF de voyageurs aériens de Lille à Roissy dès 1995, la SNCF et Air France ont passé la vitesse supérieure en proposant en septembre 1999, sous l'appellation commerciale *TGV'Air*, des combinaisons tarifaires et horaires attractives au départ d'une demi-douzaine de villes de province voire de l'étranger relativement proches (Lyon Part-Dieu, Poitiers, Tours, Le Mans, Angers et Bruxelles). Dans ce cas de figure précis, le transporteur ferroviaire joue un rôle de rabattement sur hub au même titre qu'une compagnie affrétée ou franchisée par une grande compagnie aérienne.

Conclusion : Une nouvelle organisation de la SNCF qui montre sa focalisation sur le TGV

Le 1er janvier 2005, la direction Grandes Lignes de la SNCF s'est scindée en deux entités. Voyages France Europe (VFE) prend en compte les services internationaux, les TGV et les trains classiques d'un nombre très limités d'axes (Paris – Clermont-Ferrand, Paris - Limoges – Toulouse, Lyon – Strasbourg et Bordeaux – Nice) qui ne sont pas appelés à être convertis à la grande vitesse dans l'immédiat. Le reste des services à longue distance est reversé à une seconde entité, baptisée Transports interrégionaux (TIR), elle-même intégrée à une vaste Direction des transports publics qui englobe l'ensemble des services financièrement « compensés » par la collectivité : trains régionaux et trains d'Ile-de-France.

Le TGV a pris une part très importante du chiffre d'affaires[9] et de l'offfre kilométrique de la SNCF. Les services assurés par les 400 rames à grande vitesse débordent largement du cadre des lignes nouvelles (fig. 5), ce qui démontre si c'était encore nécessaire la pertinence du choix de cette technologie parfaitement compatible au départ avec les infrastructures existantes. La communication de la société nationale porte en priorité sur la grande vitesse : il suffit pour s'en convaincre de consulter le site Web http://www.tgv.com.

[9] En 2003, le TGV a acheminé 39,6 milliards de voyageurs.kilomètres sur un total de 53,08 milliards de v.k longue distance, soit 74,60 % (source : SNCF, rapport d'activité)

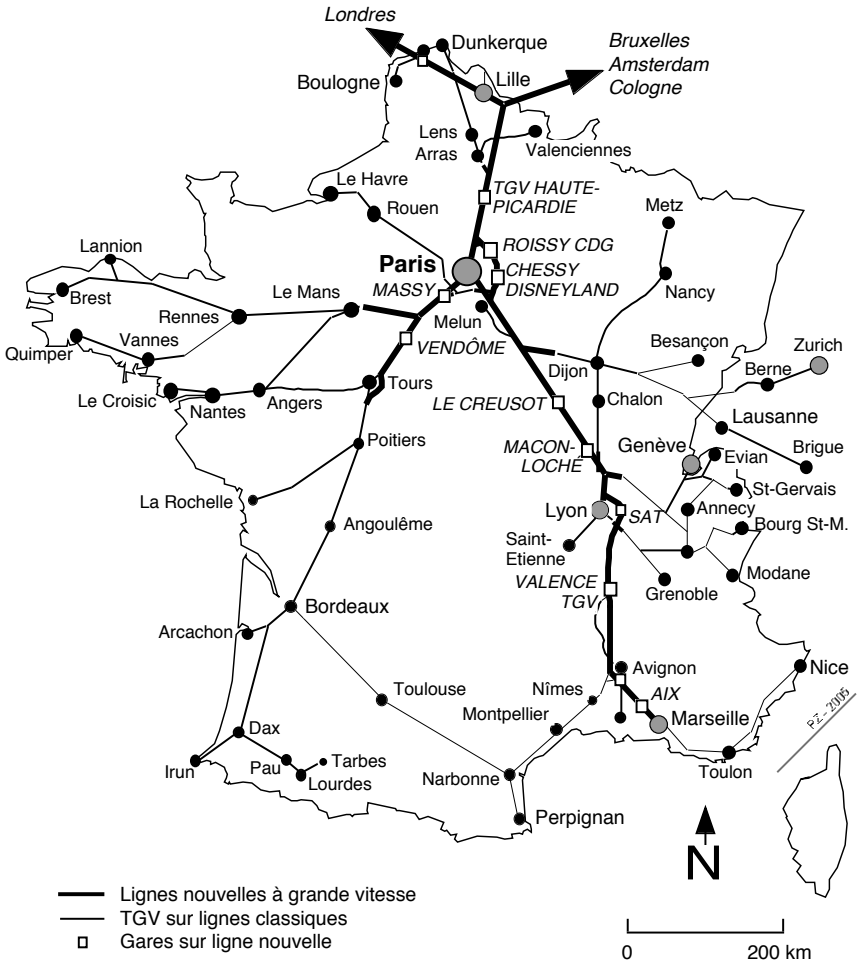


Figure 5 : Les liaisons assurées par TGV au 12 décembre 2004 (source : SNCF)

Mais le TGV ne peut se substituer complètement aux services ferroviaires antérieurs à longue et moyenne distance. La cible visée par la SNCF semble être davantage l'avion que la voiture individuelle. Les flux directs entre grandes villes sont privilégiés au cabotage qu'effectuaient auparavant les trains de grandes lignes, même pour les parcours sur ligne classique. Le passage à la grande vitesse et sa systématisation ont contribué à sélectionner des clientèles et des territoires, sans proposer au minimum un maintien des performances antérieures (vitesse, accessibilité) à ceux qui n'en bénéficient pas. La responsabilité politique et financière d'un tel effort est transférée à la puissance publique un peu contre sa volonté. On peut se demander si ce nouveau transfert de charges non désiré sera accepté, et jusqu'à quel point.

Bibliographie :

BONNAFOUS (Alain), PLASSARD (François), VULIN (Bénédicte), *Circuler demain*, La Tour d'Aigues, DATAR / Éd. de l'Aube, 1993.

TROIN (Jean-François), *Rail et aménagement du territoire ; des héritages aux nouveaux défis*, Aix-en-Provence, Edisud, 1995.

ZEMBRI (Pierre), "TGV - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués", *Annales de Géographie*, n° 571, 1993, pp. 282-295.

ZEMBRI (Pierre), "Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles", *Annales de Géographie*, n° 593-594, 1997, p. 182-194.