TGV : le temps des doutes ?

Yves Crozet

▶ **To cite this version:**

Yves Crozet. TGV : le temps des doutes ?. Transports : économie, politique, société, 2010, 460, pp.87-92. halshs-00566978

HAL Id: halshs-00566978
https://shs.hal.science/halshs-00566978

Submitted on 3 Mar 2017

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.

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page87

TGV : LE TEMPS DES DOUTES ?

par Pr. Yves CROZET
Laboratoire d'Économie des Transports

Le TGV n'est pas épargné par la crise. Les trafics sont en baisse et des questions se posent sur l'avenir du « modèle français » de TGV. Ces questions sont d'autant plus fondées qu'en France comme dans plusieurs pays existent d'ambitieux programmes de nouvelles LGV. Après avoir rappelé les conditions du succès du TGV, et donc ses limites, l'article s'interroge sur les possibilités, réduites, d'étendre cette zone de pertinence. Il s'intéresse ensuite aux menaces qui s'accumuleraient aujourd'hui, notamment la hausse des péages et la concurrence. Pour l'une comme pour l'autre, les inquiétudes ne doivent pas être exagérées, la pérennité d'un modèle qui choisit des péages plutôt élevés permettant à la fois de réduire la concurrence et d'étendre le réseau n'est pas menacée. Mais il faudra se poser la question de la taille optimale de ce réseau pour que le système TGV ne devienne pas une charge excessive pour la collectivité.

La crise n'épargne pas le secteur des transports. Les trafics de fret et de passagers sont à la baisse un peu partout : moins de camions sur les autoroutes, moins de fret et de passagers dans les avions, et moins de voyageurs, notamment de voyageurs de première classe, dans les TGV. Au point que le « modèle TGV » lui-même semble menacé en son cœur, la France ! Comme une mauvaise nouvelle n'arrive jamais seule, dans le même temps, de nombreux pays tentés par la grande vitesse ferroviaire semblent hésiter.

En Arabie saoudite, les relations sont de plus en plus tendues entre les autorités locales et les consortiums candidats, notamment celui emmené par les Français.

Dans les pays nordiques, si les gouvernements suédois et norvégien s'orientent vers les LGV, les experts locaux se montrent très dubitatifs sur les perspectives de trafic.

En Grande-Bretagne, le ministre des Transports, fils de cheminot, est très favorable au TGV, mais le gouvernement actuel est en sursis, la chambre des Communes sera renouvelée au printemps. En outre, au Royaume-Uni comme dans beaucoup d'autres pays, la crise financière suscite des interrogations sur les capacités futures des finances publiques dont le transport ferroviaire est gourmand.

Aux États-Unis, l'équipe du président Obama souhaite recourir au train à grande vitesse sur certains axes à fort trafic. Mais le modèle TGV n'est pas aisé à transplanter dans un espace où les modes de vie et la forme urbaine diffèrent assez largement de ce qui prévaut au Japon ou en France. De plus, là aussi, la dette publique inquiète.

Bien sûr il y a la Chine, qui poursuit tous azimuts ses investissements en infrastructures de transport de toutes sortes. Il y a aussi l'Italie et l'Espagne qui, tout comme la France, conservent un ambitieux programme de lignes à grande vitesse. N'oublions pas aussi l'ouverture récente (décembre 2009) de la LGV entre Bruxelles et Amsterdam. Il ne fait donc pas de doute que la grande vitesse ferroviaire a un avenir devant elle. D'autant que d'autres pays, en Afrique du Nord ou en Amérique latine, se montrent intéressés, voire motivés. Mais cela ne signifie pas que nous allons entrer dans l'ère du « tout TGV ». Si la crise actuelle peut servir à quelque chose, que ce soit au moins à se poser quelques questions pertinentes. Nous nous limiterons dans ce papier à deux

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page88

sources principales de la période de doute que nous traversons.

— La première s'intéresse au « modèle TGV » pour aller au-delà de ce que l'on considère comme tel en France. Pour comprendre les contraintes auxquelles sont confrontés les projets qui fleurissent un peu partout, en France et dans le monde, nous nous intéresserons à la zone de pertinence du TGV et à son caractère plus ou moins extensible.

— La seconde concerne plus précisément la France. Avec l'arrivée de la concurrence, la hausse programmée des péages et la récente désillusion sur les trafics, faut-il revoir à la baisse nos ambitions de développement du réseau?

I. — TGV : LE MODÈLE ET SES VARIANTES, OPPORTUNITÉS ET LIMITES

Ceux qui ont vécu les premiers pas du TGV en France au début des années 70 se souviennent de la méfiance généralisée que suscitait cette volonté de relancer le transport ferroviaire. Ni les élus locaux, ni les chambres de commerce (qui avaient partie liée avec les aéroports) ne semblaient intéressés. Le succès de la ligne Paris-Lyon a progressivement réduit le nombre des sceptiques au point que nous sommes aujourd'hui dans la situation contraire : tout le monde veut le TGV ! Raison pour laquelle il est nécessaire de substituer à l'enthousiasme quelques rappels sur les variables clés qui conditionnent le succès du TGV.

1. L'archétype du Paris-Lyon : quelques enseignements

Dans le partage modal de la mobilité interurbaine, le TGV a pu se faire une place au soleil, entre l'automobile et l'avion, du fait de quelques caractéristiques propres.

— Une vitesse moyenne porte à porte très supérieure à ce que propose la route et souvent égale ou supérieure à ce que propose l'avion.

— Une capacité des rames TGV à utiliser à la fois les LGV nouvelles et les lignes classiques, autorisant des parcours terminaux variés et une desserte assez fine du territoire. Beaucoup de villes françaises accueillent des TGV alors qu'elles sont loin des LGV. En outre le TGV arrive dans les anciennes gares, au cœur des métropoles, là où la densité d'emplois et d'habitants est souvent la plus forte.

— Ceci étant lié à cela, le TGV offre un confort et une rentabilisation du temps de transport très supérieurs à ce qu'autorisent les deux modes concurrents, surtout depuis que les contrôles de sûreté ont accru le temps et la pénibilité de l'accès aux avions.

— Une fréquence de l'offre qui réduit les risques de perturbation majeure de l'emploi du temps (23 allers-retours par jour entre Paris et Lyon ou Paris et Nantes).

Une fois rappelés ces avantages relatifs, il est non moins important de souligner qu'ils ne se manifestent que sous certaines conditions.

— La première concerne la distance parcourue, et la durée du trajet, qui ne doit être ni trop courte, ni trop longue. Ainsi, de Paris à Lille, l'automobile a conservé une part de marché non négligeable. Symétriquement, l'avion demeure le mode principal de transport de Paris à Nice. Il est aujourd'hui admis que la zone de pertinence du TGV couvre les trajets de 1 h 30 à 3 h ou un peu plus. Entre ces deux valeurs, le TGV devient le mode dominant comme on le constate entre Paris et Bruxelles, Paris et Lyon, Paris et Londres, mais aussi Paris et Nantes, Rennes, Strasbourg, Marseille etc. Si le réseau de LGV et les offres TGV se sont rapidement acclimatés en France, c'est donc du fait de notre géographie et de notre histoire qui ont placé les grandes villes à des distances de la capitale qui sont, du point de vue du TGV, optimales car elles permettent un aller-retour dans la journée.

— Seconde condition, les villes desservies par le TGV ne doivent pas seulement être à une certaine distance les unes des autres, elles doivent aussi avoir une taille suffisante, qui justifie une fréquence minimale de l'offre. Dans le cas français, la grande taille de Paris et son pouvoir d'attraction sont une aubaine qui explique que le réseau des LGV est pratiquement le décalque de « l'étoile de Legrand », première esquisse, au XIX^{ème} siècle, du réseau ferroviaire français.

— Cette condition d'un niveau minimal de trafic est à relier au fait que le transport ferroviaire, notamment à grande vitesse, est coûteux en investissements et en fonctionnement. Pour une LGV, la somme des coûts de construction et d'entretien dépasse largement ce qui est constaté pour une autoroute. La LGV ne se justifie donc que si les trafics sont suffisamment élevés car l'intérêt de la LGV est de disposer d'un débit supérieur à une autoroute, tout en offrant une vitesse accrue et des coûts environnementaux plus faibles.

Les gains environnementaux du TGV, peu émetteur de CO_2 dans un pays où la majorité de l'électricité est d'origine nucléaire, ont fait de lui une figure emblématique du Grenelle de l'Environnement. Le président de la République n'a-t-il pas annoncé à l'automne 2007 que la réalisation de 2000 km de LGV nouvelles serait un des moyens pour la France de réduire sensiblement ses émissions de gaz à effet de serre? Une telle perspective mérite d'être interrogée. Le réseau des LGV ne risque-t-il pas, comme d'autres avant lui, d'être étendu au-delà de sa zone de pertinence?

2. Le TGV peut-il étendre sa zone de pertinence?

Si l'on se place du seul point de vue financier, le réseau français est déjà allé au-delà

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page89

de sa zone de pertinence. Il n'existe plus aujourd'hui de projets finançables par les seuls usagers. Toutes les lignes récemment ouvertes (TGV Est), toutes celles qui sont en chantier (Rhin-Rhône) ou vont être lancées (Sud Europe Atlantique, Bretagne-Pays de Loire…) réclament des subventions publiques. La constitution des tours de table financiers est à chaque fois une opération délicate. Mais la présence de subventions publiques ne signifie pas que le projet doit être rejeté. Au-delà de la seule rentabilité financière, il faut en effet prendre en compte la rentabilité socio-économique qui valorise notamment les gains de temps des usagers et les impacts sur l'environnement.

Se fondant sur les bilans LOTI (une précieuse pépite de la culture économique de la puissance publique), une récente étude faisant le bilan du programme français de LGV a montré que la collectivité, malgré les subventions publiques, ou plutôt grâce à elles, avait retiré un bénéfice net significatif du programme LGV. Ce sont essentiellement les gains de temps des usagers qui expliquent ce résultat. Traduit en langage courant, cela signifie, par exemple, que le temps gagné par les Alsaciens et les Lorrains dans leurs déplacements vers la capitale justifient pleinement les subventions publiques. Au-delà de ce que ces usagers ont payé en plus pour bénéficier de la grande vitesse, il y a un gain, individuel et collectif, qui explique la nouvelle passion des élus et des chambres de commerce pour le TGV. La grande vitesse ferroviaire, en rapprochant les villes, en étendant les aires de marchés, en offrant un confort envié pour les déplacements privés et professionnels, est devenue un point de passage obligé du standing d'une métropole.

La multiplicité des demandes issues de ce mouvement pose toutefois des problèmes car elles nous font entrer dans des territoires inconnus, qui ne cadrent pas avec les conditions du succès du « modèle TGV ». Prenons quelques exemples.

— Les coûts de construction constituent un premier problème. Des projets tels que le Lyon-Turin, le Marseille-Nice ou le Paris-Lyon par Clermont-Ferrand dépassent, les 10, voire les 15 milliards d'euros alors même que les trafics ne sont pas, et parfois de très loin, aussi élevés que sur les lignes déjà ouvertes. Même en prenant en compte les gains de temps des usagers, le gain collectif risque de devenir, pour la collectivité, une perte!

— D'autant que si l'on prend en compte les questions environnementales, il ne faut pas oublier les nuisances provoquées par la construction de la LGV. Un récent Bilan Carbone® conduit par RFF sur la branche Est du TGV Rhin-Rhône (ouverte au trafic fin 2011) a montré qu'il fallait attendre 12 années de trafic pour compenser, par la baisse des émissions de CO_2 permises par les TGV, les émissions liées au chantier de construction. À titre indicatif, il faut déplacer 100 m³ de terre pour un mètre de ligne nouvelle. À cela s'ajoutent les émissions liées à la production et au transport du béton, de l'acier etc. En outre, les émissions unitaires des TGV ont été revues à la hausse, notamment pour tenir compte du mix énergétique qui les alimente en électricité.

C'est sur ces bases environnementales que deux Suédois Jan-Eric Nilsson et Roger Pyddoke ont mis en doute l'utilité du projet de TGV que le gouvernement souhaite mettre en place entre Stockholm, Göteborg et Malmö. Pour un tel projet, les distances et les temps de parcours s'inscrivent bien dans la zone de pertinence définie plus haut, mais la taille des villes suédoises ne permet pas d'espérer les niveaux de trafic qu'engendre l'attractivité de l'agglomération parisienne. Les coûts financiers et environnementaux d'une telle LGV sont difficilement compensés par les gains de temps d'un nombre limité de clients. Les mêmes critiques s'élèvent en Norvège devant un projet de LGV reliant Oslo à diverses villes secondaires, de taille moyenne et peu génératrice de trafic.

Une autre difficulté se manifeste en France aujourd'hui avec les projets de lignes desservant des territoires fortement urbanisés, comme en région PACA. Comme l'a montré le choix du tracé issu du débat public (qui a écarté le trajet le plus court entre Nice et Paris), la tentation est grande de basculer vers un TGV régional. Au risque de multiplier les gares et donc de ralentir les temps de parcours alors même que les distances ne sont pas très importantes. À la question du coût de l'infrastructure, s'ajoutent des interrogations sur les services optimaux et les trafics qu'ils peuvent générer. Faudra-t-il aller jusqu'à subventionner non seulement l'infrastructure mais aussi l'exploitation comme c'est le cas pour les TER?

En outre, lorsque des gares nouvelles sont annoncées, situées en périphérie de la ville, un autre problème se pose, celui de l'accessibilité. Si elles sont éloignées des pôles d'habitat et d'emploi, ces gares risquent de devenir des générateurs de trafic routier local! Là encore, les bilans des émissions de CO_2 sont révélateurs. Dans le Bilan Carbone® qu'elle vient de conduire, la SNCF a découvert le poids relatif non négligeable des émissions de CO_2 liées au rabattement sur les gares. Les élus régionaux l'observent également: toute amélioration de l'offre ferroviaire régionale sature rapidement les parkings des gares et contribue indirectement à l'étalement urbain. Ainsi, avec la perspective de TGV régionaux, ou TER GV, des subventions publiques croissantes pourraient avoir des effets pervers sur la répartition de l'habitat et l'usage des sols. Sans oublier, en certains points à forte densité de trafic, les éventuels conflits pour l'usage des sillons ferroviaires entre le trafic régional et les autres trafics.

Car si la demande est potentiellement forte pour des TGV régionaux, une autre pers-

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page90

pective se présente pour le TGV : sa capacité à se substituer à l'avion pour un certain nombre de trajets intra-européens. En se fondant sur le seul développement du réseau européen de LGV, il sera dans quelques années possibles de faire en TGV des Londres-Madrid ou des Bruxelles-Barcelone mais aussi des Rome-Paris ou Amsterdam-Genève etc. De tels trajets se trouvent aujourd'hui en dehors de la zone de pertinence indiquée plus haut car le temps de parcours, même avec la grande vitesse, dépasse, parfois largement, les cinq ou six heures. Dans ce cas, l'avion garde toute sa pertinence, surtout avec le développement des compagnies *low cost* qui, sur ces destinations, offrent aujourd'hui des prix face auxquels le ferroviaire ne peut pas rivaliser.

Envisager que le transport ferroviaire puisse, en Europe, se substituer très largement à l'avion suppose de parier sur l'avènement de contraintes très fortes limitant dans l'avenir le transport aérien quasiment au seul trafic intercontinental. Ce n'est pas la tendance actuelle puisque l'offre de transport aérien à bas prix se développe rapidement sur les aéroports de Paris mais aussi de Lyon ou Marseille. En offrant aux Lyonnais plusieurs allers-retours par semaine pour des destinations aussi variées que Londres, Rome, Lisbonne, Madrid ou Casablanca, mais aussi Bordeaux ou Toulouse (19 destinations à ce jour), la compagnie EasyJet offre des services avec lesquels le TGV a du mal à rivaliser. Il est vrai que l'avion est favorisé par le fait qu'il consomme peu d'infrastructures au sol et qu'il ne paie pas de taxe sur les carburants fossiles qu'il utilise. Ce dernier point va être remis en cause dans les années à venir. Mais le différentiel de prix et de temps de parcours est aujourd'hui tel avec le train, sur ces destinations, qu'il ne faut pas s'attendre à une disparition de ce type de trafic.

Entre le TGV et l'avion, il y a plus complémentarité que substituabilité. Plus précisément, les couples origine-destination pour lesquels le TGV est un réel substitut de l'avion ont déjà largement été couverts si l'on prend en compte les LGV en activité, ou dont le projet est déjà bien avancé. L'accroissement des contraintes sur le transport aérien pourra peut-être déplacer un peu la ligne de partage des eaux entre l'avion et le TGV. Mais cela restera limité, d'autant que l'accès aux TGV peut très bien se trouver lui aussi confronté un jour à des contraintes de sûreté avant l'embarquement des passagers!

II. — FRANCE: VERS UNE REMISE EN CAUSE DU « MODÈLE TGV »?

Il est donc légitime que des questions soient posées sur la taille optimale du réseau de lignes LGV, que ce soit en France ou dans les autres pays européens. Cela ne signifie pas qu'il faille tout arrêter et jeter le manche après la cognée, mais que nous devons nous laisser interpeller par le doute. Jusqu'où ne pas aller trop loin? La question se pose à propos de l'extension du réseau de LGV, mais elle se pose aussi pour d'autres variables comme le niveau des péages, la forme et l'intensité de la concurrence.

1. Conjoncture et péages: un effet de ciseaux pour le « modèle TGV »?

Que la crise économique actuelle affecte le TGV n'a rien de surprenant. Comme le transport aérien, il s'agit d'une activité sensible à la conjoncture. Si le taux de remplissage diminue en dessous du point mort, la profitabilité est menacée. De 2008 à 2009, les taux de remplissage des TGV sont passés de 77,5 à 74,1% en seconde classe et de 67,7 à 61,8% en première classe. La structure de la clientèle est une variable clé. De même que la compagnie Air France perd aujourd'hui de l'argent sur ses vols moyens courriers principalement du fait de la forte contraction de la clientèle à haute contribution, de même la SNCF, qui pratique un *yield management* élaboré, peut voir sa rentabilité fondre sans réduction forte du taux de remplissage moyen. Mais cette période de vaches maigres ne doit pas faire oublier les vaches grasses, celles des années antérieures et celles qui reviendront mécaniquement avec la reprise, comme on le constate déjà.

Le principal enseignement de cette crise est donc que l'activité TGV ne doit pas être simplement considérée comme une vache à lait. Une entreprise ferroviaire qui développe la grande vitesse doit savoir qu'elle sera plus sensible aux à-coups conjoncturels que si elle fait seulement des TER. Elle doit donc s'y préparer et avoir la possibilité de réduire ses coûts en période de basses eaux, comme le font les compagnies aériennes. Mais cette exigence est délicate pour la SNCF dans la mesure où elle doit déjà en ce moment « faire passer » la pilule des réductions d'effectifs dans le secteur du fret. Il lui est donc difficile d'engager des efforts de productivité dans tous les secteurs à la fois, ce qui serait pourtant souhaitable tant dans le domaine des TER que dans la partie gestion de l'infrastructure.

L'infrastructure est aussi un sujet qui fâche pour la SNCF puisque depuis 1997 et la création de RFF, elle doit verser des péages au propriétaire de l'infrastructure. Fixés originellement à un niveau faible (environ 50% de ce que RFF payait à la SNCF en tant que gestionnaire délégué), ces péages ont progressivement augmenté, notamment pour les LGV et les lignes urbaines et périurbaines plus circulées. Ils atteignent aujourd'hui un niveau à peu près équivalent à ce qui est reversé par RFF à la SNCF qui demeure le gestionnaire d'infrastructure délégué. Dans le contrat de performance que RFF a signé avec l'État à la fin de l'année 2008, il est prévu que ces péages continuent à augmenter. Comme c'est notamment sur les LGV que va porter l'augmen-

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page91

tation, la SNCF craint de se retrouver dans un effet de ciseaux: les recettes baissant du fait de la conjoncture et les charges augmentant du fait de la hausse unitaire des péages. Faut-il alors décréter une pause sur la hausse des péages? Ce n'est pas certain car les péages ont une triple fonction qu'on ne doit pas oublier.

La première fonction du péage est évidente, surtout en période de rareté des fonds publics. Le péage est un moyen de réduire les subventions que l'État doit verser au gestionnaire de l'infrastructure. Dans les années 1950, les autoroutes à péage ont été lancées pour que les finances publiques ne soient pas grevées par des investissements que les utilisateurs ont la capacité de payer, au moins en partie. Car il y a un coût d'opportunité des fonds publics et les péages reflètent cette contrainte. Il en va de même dans le secteur ferroviaire où l'on peut montrer que les péages peuvent être d'autant plus élevés que s'élève le coût d'opportunité des fonds publics et que se réduit l'élasticité de la demande (Crozet 2007). En d'autres termes, là où la demande est forte et peu sensible au prix, les péages peuvent être supérieurs, voire très supérieurs au coût marginal d'usage. En appliquant cette logique, RFF ne fait qu'appliquer aux entreprises ferroviaires la règle que la SNCF impose à ses clients avec le *yield management*. Selon que l'on voyage en heure creuse ou en période de pointe, le prix du billet entre Paris et Lyon ne change-t-il pas du simple au quadruple?

Il n'est donc pas scandaleux que, sur la ligne la plus fréquentée, Paris-Lyon, les péages représentent jusqu'à six fois le coût marginal. Notons que c'est pourtant la ligne où le taux de remplissage des TGV atteint ses plus hauts niveaux. Par contre, sur des lignes moins fréquentées, le péage peut ne représenter qu'une à deux fois le coût marginal. Il existe donc un moyen de dire jusqu'où les péages peuvent ne pas aller trop loin. Ce n'est pas seulement une question de bras de fer entre la SNCF et RFF. Lorsque sera mise en place la nouvelle Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), les niveaux de péage pourront donc être discutés sur des fondements scientifiques connus. Cela n'empêchera pas les polémiques, mais donnera des moyens de les dépasser.

Une seconde fonction des péages devra aussi être prise en compte: le fait qu'ils constituent un signal envoyé aux utilisateurs. Qu'il s'agisse des entreprises ferroviaires ou des autorités organisatrices de transport, elles doivent tenir compte du fait que dans les zones les plus fréquentées, les sillons ferroviaires sont une ressource rare qu'il est nécessaire d'utiliser au mieux. Le péage est donc une incitation à la productivité pour les premières et à la construction optimale du graphique des circulations pour les secondes. Là où la pression de la demande est forte, il est sain que les péages augmentent car c'est un moyen de réguler la demande et de financer, au moins en partie, les investissements de capacité.

2. Concurrence et coopération

Le développement des capacités, et la régulation de leur usage, sont d'autant plus importants que s'annonce l'ouverture à la concurrence sur les lignes TGV. Pour l'heure, ce ne sont que les trajets internationaux qui sont concernés. Mais on sait que la tendance est à terme orientée vers une ouverture à la concurrence de tous les trafics. Cela va-t-il changer profondément la donne pour les TGV? Il s'agit d'un thème à succès, que ce soit pour le déplorer ou pour s'en réjouir, l'arrivée d'exploitants concurrents de la SNCF suscite beaucoup de discussions. Au risque de surprendre, n'ayons pas peur d'affirmer que c'est une hypothèse peu réaliste. La concurrence dans le domaine des TER est souhaitable et possible car c'est une concurrence « pour le marché » *(off the track)* sur la base d'appels d'offres. Mais la concurrence « sur le marché » *(on the track)* est très délicate dans le transport ferroviaire, et plus encore dans le domaine des TGV qui demandent des investissements élevés et une compétence longue à acquérir.

Il existe donc une troisième fonction du péage, peu connue en France mais qui a été rappelée récemment par J. Preston et C. Nash lors d'un symposium de l'International Transport Forum (ITF, Madrid, novembre 2009). Ces auteurs nous rappellent que plus les péages sont élevés et moins il est probable de voir arriver des concurrents sur une ligne LGV. D'une certaine façon, les péages sont donc une protection pour la SNCF. Lorsqu'une entreprise ferroviaire doit verser des péages qui représentent de 30 à 50% de son chiffre d'affaires, les concurrents potentiels savent que cela réduit d'autant leur probabilité de dégager une marge bénéficiaire. C'est la raison pour laquelle, pour toutes les lignes internationales comme le Thalys ou l'Eurostar, mais aussi pour les liaisons entre Paris et l'Allemagne via Strabourg, les entreprises ferroviaires concernées ont organisé des partenariats. La coopération a primé sur la concurrence car celle-ci a peu de pertinence dans un domaine où les clients demandent surtout une offre cohérente dotée d'une fréquence élevée.

Développement du réseau *versus* concurrence? C. Nash pose clairement la question en termes d'alternative.

— Soit on veut développer la concurrence pour faire baisser les coûts. Il faut alors des péages faibles, équivalents au coût marginal. Les fonds publics étant contraints, le développement du réseau est réduit. Il faut aussi régler le problème des voyageurs qui souhaitent changer de train au dernier moment. Pourront-ils emprunter le train de la compagnie A avec un billet de la compagnie B? Que devient le *yield management* dans ce cas et sa capacité à maximiser le taux de remplissage?

— Soit, pour protéger les fonds publics et ainsi développer plus largement le réseau,

TR460-CROZER_Mise en page 1 05/05/10 15:28 Page92

on opte pour des péages élevés, mais alors il ne faut pas attendre l'arrivée des concurrents. La logique du monopole naturel joue à plein et elle impose la coopération entre les opérateurs. À l'autorité de régulation de vérifier que ces derniers n'abusent pas de la situation en fixant les prix à un niveau préjudiciable pour le trafic.

Voilà qui éclaire d'un jour nouveau les relations trop souvent considérées comme conflictuelles entre la SNCF et RFF. Vues de Grande-Bretagne, ces deux entreprises publiques sont plus complices que rivales. Le choix français, qui n'est pas le plus stupide, est clairement celui de la promotion du réseau et des opérateurs nationaux que sont RFF et la SNCF. L'un et l'autre sont invités à développer l'offre TGV dans un cadre où la coopération s'impose. Il en va de même pour les entreprises ferroviaires. La coopération est pour elles beaucoup plus sûre que la compétition, raison pour laquelle la SNCF s'efforce de développer l'alliance « Railteam ». Et, n'hésitons pas à le dire, c'est sans soute la meilleure solution pour le passager lui-même qui peut ainsi profiter pleinement des fréquences offertes. N'oublions pas qu'une grande partie des usagers, notamment ceux à haute contribution, sont des usagers fréquents qui exigent de la souplesse.

CONCLUSION

Contrairement aux discours alarmistes, le modèle français du TGV n'est donc pas menacé, ni par la concurrence, ni par le niveau des péages. Il vient de traverser une mauvaise passe conjoncturelle, mais comme le montre l'ampleur des projets en travaux ou en cours de lancement (Rhin-Rhône, SEA, BPL, contournement Nimes-Montpellier), la collectivité nationale a la ferme intention de développer le réseau et les trafics.

Il sera toutefois nécessaire de se poser un jour la question de la taille optimale du réseau. De même qu'Infrabel, l'équivalent belge de RFF, a annoncé à la fin 2009 que les investissements en LGV étaient terminés en Belgique, de même la France devra un jour arrêter l'extension de son réseau de LGV. Peut-être plus rapidement qu'on le pense! ■

RÉFÉRENCES

Bilan Carbone®, 1er Bilan Carbone ® ferroviaire global, la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône au service du développement durable, 8 pages, www.rff.fr

Bilans Loti, mission d'expertise sur 25 ans de TGV http://www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/loti/

CROZET Y., 2007, *Infrastructure charging within the French railways sector: a new challenge, paper presented at the 11th WCTR* (World conference on Transport Research, Berkeley, June, 12 p.).

NASH. Ch., 2009, *When to Invest in High Speed Rail Links and Network?,* Discussion paper, International Transport Forum (ITF-OECD) 18th Symposium, Madrid, 16-18 November, 24 p. www.internationaltransportforum.org

NILSSON J.E. & PYDOKKE R., 2009, *High Speed Railways, a climate policy sidetrack,* VTI (Swedish National Road and Transport research) Rapport 655, http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/R655.pdf

PRESTON J., 2009, *Competition for Long Distance Passenger Rail Services: The Emerging Evidence,* Discussion paper, International Transport Forum (ITF-OECD) 18th Symposium, Madrid, 16-18 November, 23 p. www.internationaltransportforum.org

DE RUS G. and NOMBELA G. (2007), « Is investment in high speed rail socially profitable? », *Journal of Transport Economics and Policy* 41(1) 3-23.

DE RUS G. and NASH Ch. (2009), *In what circumstances is investment in HSR worthwhile?* in G. de Rus, Éd. Economic Analysis of High Speed Rail in Europe, Fundacion BBVA, Madrid.