

# Le TGV, une idée d'avenir déjà trentenaire

par Jean-Pierre Pronost (63),  
directeur honoraire de la SNCF,  
ancien directeur général délégué  
de Réseau ferré de France



D.R.

■ Il y a un peu plus de trente ans, un nouveau service de transport ferroviaire s'inaugurait entre Paris et le sud-est de la France, grâce à la construction d'une ligne spécialisée dans le trafic des voyageurs entre la sortie de Paris et les abords de Lyon.

Les premières idées avaient commencé à germer à la SNCF avant la fin des années 1960, et la construction d'un prototype TGV 001 a permis de conduire pendant plusieurs années les recherches et essais nécessaires à la maîtrise en sécurité et en confort d'une exploitation ferroviaire à des vitesses comprises entre 250 et 300 km/h.

Le savoir-faire des ingénieurs de la SNCF et des industriels et fournisseurs en charge de réaliser les matériels roulants, constituants de l'infrastructure et systèmes de signalisation et d'exploitation, a permis de faire de cette première réalisation un succès technique, commercial et financier.

Des performances proches de l'avion sur des parcours de deux heures à trois ou quatre heures, accessibles au plus grand nombre, avec le confort du train, ont vite suscité l'attrait des grandes métropoles, et les projets de lignes à grande vitesse se sont multipliés en France et à l'étranger.

La France est en bonne place dans la concurrence mondiale qui se développe autour de la grande vitesse ferroviaire. Nos options tech-

niques et commerciales ont permis des succès à notre ingénierie et notre industrie nationale, mais la compétition se développe, non seulement en Europe, mais aussi en Asie, en Amérique et dans certains pays émergents qui se trouvent confrontés à une demande de transport en forte croissance.

## De nouvelles politiques

Les six articles réunis dans ce dossier consacré au développement de la grande vitesse et à ses perspectives d'avenir permettront au lecteur de mesurer les acquis techniques de l'ensemble du système ferroviaire – infrastructure, matériel roulant, systèmes de contrôle-commande-signalisation, exploitation – mais aussi les politiques commerciales des exploitants ferroviaires. Ils ont été écrits par des acteurs qui ont assumé ou assument actuellement des responsabilités importantes dans la construction et maintenant l'exploitation du système français de la grande vitesse. Leurs points de vue de gestionnaire du réseau, d'opérateur ou d'industriels révèlent bien entendu des nuances, voire des différences, qui enrichiront, je l'espère, la réflexion du lecteur.

L'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs dans la Communauté européenne, les montages de partenariats public-privé pour permettre le financement de nouveaux projets font maintenant partie du paysage dans lequel la grande vitesse ferroviaire franchira une nouvelle période de trente ans... et plus. ■