

# Plein cadre

## Décryptage



# Le monde passe à la vitesse supérieure

La grande vitesse gagne du terrain en Europe et ailleurs. La Chine est, de très loin, le pays qui possède le plus long réseau. Au Maroc, la première ligne d'Afrique doit ouvrir en 2018

PIERRE TILLINAC  
p.tillinac@sudouest.fr

**T**rente heures dans un train à grande vitesse... L'idée ne fait pas forcément rêver, mais s'il s'agit de parcourir les 7 000 kilomètres qui séparent Pékin de Moscou, le temps de trajet peut finalement sembler acceptable. Aujourd'hui, pour effectuer le voyage sans escale entre les deux capitales, il faut compter une semaine par le Transsibérien. Le projet a officiellement été lancé mais personne ne sait vraiment à quelle date les derniers boulons seront vissés. Personne ne sait non plus si un tel équipement - qui coûtera sûrement largement plus que les 200 milliards et quelques de dollars annoncés - sera un jour rentable.

### Record du monde

En quelques années, la Chine est devenue la championne mondiale de la grande vitesse, avec des trains qui circulent à 300 km/h entre plusieurs grandes villes. Le pays - qui a construit la plus longue ligne à grande vitesse de la planète (2 298 kilomètres) - possède également à lui seul plus des deux tiers du réseau mondial de lignes à grande vitesse : plus de 20 000 kilomètres. Il ambitionne d'arriver à 40 000 d'ici à 2030 et travaille déjà comme plusieurs autres États sur les trains du futur, qui dépasseront les 600 km/h en attendant les 1 000 km/h de l'Hyperloop (lire ci-dessous).

Les débuts de la grande vitesse dans le monde sont datés de façon précise. C'est en 1964, à l'occasion des Jeux olympiques de Tokyo, que le Japon a lancé le fameux Shinkansen, un train capable de rouler à 240 km/h. Aujourd'hui, ses trains à grande vitesse traversent tout le pays à 320 km/h. Demain, à partir de 2027 si tout se passe bien, un train à sustentation électromagnétique devrait être mis en service entre Tokyo et Na-

goya. À 500 km/h, il devrait mettre 40 minutes, au lieu de 1 h 40, pour parcourir les 286 kilomètres qui séparent les deux villes. Avant 2050, la ligne pourrait être prolongée jusqu'à Osaka. Temps de trajet annoncé : une heure et quelques minutes au lieu de plus de deux heures.

### L'Europe à plusieurs vitesses

La grande vitesse a redoré le blason du train qui perdait de plus en plus de voyageurs, concurrencé par l'avion et la voiture. Le train redevenait, enfin, moderne, rapide et confortable. En Europe, l'Italie a été le premier pays à inaugurer une ligne à grande vitesse, en 1977, mais c'est en France que la technologie connaît son développement le plus important, avec l'ouverture aux voyageurs de la ligne Paris-Lyon en 1981.

En 2017, le réseau français de lignes à

« Bruxelles n'a jamais réclamé que tout le monde fasse rouler des trains à plus de 300 km/h sur des lignes nouvelles »

grande vitesse atteint presque les 3 000 kilomètres, soit environ un dixième du réseau total de voies ferrées dans l'Hexagone. Les autres pays ont suivi : l'Allemagne en 1988, l'Espagne en 1992, le Royaume-Uni en 2003 ou les Pays-Bas en 2009. On peut désormais aller à plus de 300 km/h à Londres, Bruxelles, Francfort, Amsterdam, Rome ou Madrid, mais l'Europe unifiée de la grande vitesse n'existe pas vraiment.

### Une seule ligne en Angleterre

Tous les États n'ont pas adopté les mêmes modèles de développement : la Grande-Bretagne ne possède à ce jour qu'une seule ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la



Manche, et l'Allemagne donne plus la priorité à la desserte régulière des villes qu'à la vitesse de ses rames. « Bruxelles n'a jamais réclamé que tout le monde fasse rouler des trains à plus de 300 km/h sur des lignes nouvelles », souligne Gilles Savary, ancien député PS et spécialiste des questions de transport. « Les objectifs étaient plutôt d'harmoniser les normes et de rendre les réseaux interopérables pour que les trains puissent passer en toute sécurité d'un pays à l'autre. »

### À partir de 200 km/h

Pour l'Europe, la grande vitesse commence en effet à 200 km/h pour un train roulant sur une ligne classique réaménagée. Deux autres seuils sont définis : 220-250 km/h sur de nouvelles lignes et 300 km/h ou davantage pour la très grande vitesse. Le développement programmé du réseau grande vitesse européen prend donc en compte l'ensemble de ces lignes et pas seulement les lignes type TGV à

la française. À terme, la longueur du réseau grande vitesse européen devrait dépasser les 30 000 kilomètres pour assurer les liaisons nord-sud et est-ouest avec des systèmes entièrement interopérables mais des vitesses variables. Il est également prévu de développer les relations ferroviaires avec les pays tiers comme la Russie ou la Turquie, qui a inauguré son premier tronçon grande vitesse en 2009.

### Première en Afrique

Certains en profitent même pour faire ressurgir l'idée d'une liaison avec l'Afrique. Un tunnel sous le détroit de Gibraltar reste pour l'instant tout à fait utopique. En revanche, la grande vitesse au Maroc sera une réalité dans quelques mois. La première ligne à grande vitesse du continent africain devrait devenir opérationnelle dans le courant de l'année prochaine. Elle permettra de relier Tanger à Casablanca en 2 h 10 au lieu de 4 h 45 aujourd'hui. Le projet global porte sur la construction de 1 500 kilomètres

**Les débuts de la grande vitesse dans le monde sont datés de façon précise. C'était au Japon, en 1964. Ici, en 2005, le Fastech 360.** ARCHIVES AFP

dans le royaume à l'horizon 2035 pour une ligne atlantique vers Agadir et une autre ligne au départ de Casablanca en direction d'Oujda, à la frontière algérienne.

De l'autre côté de l'Atlantique, sur le continent américain, la grande vitesse n'est pas beaucoup plus avancée : il n'existe à ce jour qu'une seule ligne aux États-Unis avec des trains pendulaires entre Boston et Washington via New York.

La création d'une vraie ligne à grande vitesse devrait mettre San Francisco à 2 h 40 de Los Angeles d'ici à 2030. Mais là-bas comme ailleurs, le projet est loin de faire l'unanimité.

**DEMAIN :** Ce que la LGV a déjà changé dans la région.

### PLUS DE 1 000 KM/H AVEC L'HYPERLOOP

Le projet est-il vraiment crédible ? Il suscite en tout cas pas mal d'intérêt, y compris de la part de compagnies très sérieuses comme la SNCF. Si jamais il finit par voir le jour, l'Hyperloop pourrait mettre Bordeaux à une demi-heure de Paris. Les voyageurs embarqués dans des capsules de 30 ou 40 places circuleraient à plus de 1 000 kilomètres à l'heure dans des tubes à

très basse pression atmosphérique. Aux heures de pointe, des capsules pourraient être lancées toutes les 30 ou 40 secondes. Une première piste d'essai a été construite aux États-Unis. Une seconde pourrait l'être à Toulouse, sur l'ancienne base militaire de Franczal. Plusieurs sociétés travaillent sur ce mode de transport très futuriste en Amérique du Nord et en Corée.