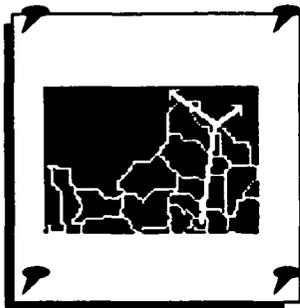


SUIVI DU TGV-NORD EUROPÉEN : C'EST PARTI !

Michel HOUEE - Patrice SALINI



**Un grand pas en
avant**

L'analyse de l'impact des grands projets d'infrastructure est toujours difficile. Elle l'est d'autant plus que l'infrastructure nouvelle est internationale, et qu'elle est susceptible de générer de forts effets de réseaux. Mais l'étude de cet impact est essentielle pour ces mêmes raisons. De ce point de vue, le TGV-Nord constitue la première réalisation contribuant de façon significative à la constitution d'un réseau européen d'infrastructures à grande vitesse.

Le séminaire organisé par la Direction des Transports Terrestres (DTT) et l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (OEST) les 30 & 31 Octobre à Paris sur la préparation du dispositif d'étude de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité aura marqué un grand pas en avant.

La participation active de pays partenaires et de la CEE, et celle de nombreux experts étrangers et français a en effet permis de d'aboutir à un accord portant à la fois sur les objectifs et les méthodes du dispositif d'étude .

L'éclairage apporté par MM. P.GOODWIN (Université d'Oxford- Royaume-Uni), H.NÜSSER (institut DLR-Allemagne), M.HOUEE (OEST- France), et le travail de synthèse mené par les présidents d'ateliers (A. RÜHL Ministère des transports et des travaux publics- Pays-Bas, C. REYNAUD INRETS-France) ont de fait débouché sur l'élaboration en commun, souhaitée par Mme P. VICENTE (CEE), d'un projet.

**Une enquête par
panel**

Outre que la méthode choisie pour construire ce projet constitue une première, la technique d'étude retenue est également une réelle innovation. En effet, le choix des congressistes s'est opéré en faveur d'une enquête par panel au cours de laquelle les mêmes personnes seront interrogées sur leur mobilité et leur utilisation des services sur une longue période. L'élément novateur consiste à recourir à un suivi comportemental au cours de la période d'analyse plutôt qu'à une comparaison périodique, et toujours délicate à interpréter, de la structure des trafics.

Par rapport aux enquêtes classiques, la méthode retenue permet de mesurer effectivement des *modifications de comportement*, et non de simples *différences statistiques*. L'organisation d'un tel panel au niveau européen (France, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) permet en outre d'éviter que les différences relatives aux appareils statistiques de nos pays ne rendent délicates les comparaisons.

Pour sa partie franco-française d'un coût estimé entre 12 à 15 millions de Francs, nous avons déjà reçu le soutien de la SNCF, de partenaires routiers (Direction des Routes et USAP) et aériens (DGAC et Aéroports de Paris), et du Syndicat des Transports Parisiens, sans compter notre propre contribution et celle de la DTT. Ce sont au total quelques 10 millions de Francs qui sont ainsi rassemblés, auxquels viennent s'ajouter les apports du Comité des Infrastructures européen et de la Communauté des Chemins de Fer Européens.

Relevé de conclusions du séminaire de préparation du dispositif d'étude de l'impact du TGV nord-européen sur la mobilité

Dans ses conclusions, le séminaire a identifié six objectifs essentiels :

- améliorer la connaissance des comportements de mobilité sous l'effet d'une grande réalisation d'infrastructure, pour l'ensemble des motifs de déplacement (loisirs aussi bien qu'affaires),
- renforcer l'approche multimodale de l'impact sur la mobilité, de façon à progresser dans la mise en évidence des effets de transfert (notamment routier), d'induction (par catégorie distincte d'induction) et de combinaison de modes (interface TGV/transport aérien en particulier),
- entreprendre, en recherchant des coopérations dans l'ensemble des pays desservis et au niveau des instances communautaires, une analyse d'envergure véritablement européenne,
- mettre en évidence, au delà de l'impact de la grande Vitesse, les effets les plus spécifiques liés au TGV Nord-Européen, et relatifs à l'incidence sur les effets-frontière, à l'émergence d'un effet de réseau propre à la grande vitesse, et à la suppression de ruptures de la chaîne de déplacement particulièrement pénalisantes,
- développer une méthode qui permette de répondre à chacune des préoccupations précédentes, ce qui suppose notamment d'appréhender la mobilité de façon approfondie et homogène selon les modes et les pays,
- tirer les enseignements relatifs à l'ensemble des points précédents pour améliorer les instruments d'éclairage des choix et d'évaluation qui seront appliqués aux grands projets ou aux schémas d'infrastructures ultérieurs

La mise en oeuvre d'un suivi par panel portant sur un échantillon représentatif des différents types de zones desservies, de motifs de voyage et de fréquence de déplacement est apparu aux participants au séminaire comme la seule initiative susceptible de satisfaire à l'ensemble des objectifs préalablement listés.

Les participants ont considéré comme éminemment souhaitable qu'un tel panel puisse être développé dans chacun des cinq pays desservis, dans le cadre d'une méthodologie commune dont les discussions de l'atelier 1 relatif aux caractéristiques du panel laissent augurer que les traits principaux peuvent en être très prochainement arrêtés.

Cette méthodologie devra notamment combiner au mieux longévité des panélistes et renouvellement pour concilier les impératifs de durée de vie du panel et de rigueur de l'analyse. Certains aspects délicats mentionnés dans le rapport de l'atelier 1 ne pourront en tout état de cause être définitivement éclairés que par les réponses à la consultation d'instituts spécialisés, ou par les résultats de tests lancés tout début 1992 en vue d'un démarrage de la phase avant à la mi-1992.

Les participants se sont également accordés sur la nécessité de mobiliser l'ensemble des autres sources d'information utiles, telles que recensées dans l'atelier 2 relatif à l'articulation des données de panel et des autres sources de données.

Ils ont pris en considération l'opportunité d'articuler d'éventuelles enquêtes en coupe instantanée complémentaires avec les pré-enquêtes nécessaires à apprécier au niveau de chaque zone le poids des strates sur la base desquelles est conçu le recrutement de l'échantillon.