

CHAPITRE 3

LA MOBILITE LIEE AUX WEEK-ENDS DES PARISIENS DANS L'OUEST ET LE SUD-OUEST

Compte tenu du sens dans lequel l'enquête a été réalisée (de la province vers Paris) et des jours pendant lesquels celle-ci s'est déroulée (incluant un dimanche après-midi et un lundi matin), seule la mobilité de week-end des Parisiens peut être analysée. L'échantillon redressé obtenu est donc constitué de 38.079 déplacements en 1989, et de 42.882 en 1993, obtenus respectivement à partir de 1.587 et 2.129 questionnaires remplis. Dans un premier temps, les caractéristiques des voyageurs puis celles de leurs déplacements seront précisées. Dans un second temps, une approche plus délibérément spatialisée permettra de distinguer trois zones aux évolutions contrastées. Enfin, une synthèse des effets du TGV-Atlantique sur la mobilité de week-end des Parisiens sera proposée.

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE

La comparaison des échantillons recueillis en 1989 et 1993 concernant les déplacements de week-end met en évidence de notables évolutions tant quantitatives que qualitatives. Une analyse plus fine des résultats permet de constater des évolutions socialement et spatialement très différenciées. C'est ce que nous tenterons de faire apparaître après avoir présenté le partage modal sur ce marché et son évolution.

Domination de la route, mais progression nette du train

Sur l'ensemble de la zone d'enquête, avec ou sans le TGV, la voiture particulière demeure le moyen de déplacement privilégié par plus de deux Parisiens sur trois pour leurs week-ends. Toutefois, dans un contexte marqué par une évolution d'ensemble positive (+13%), le train est le mode de transport qui a le plus progressé entre 1989 et 1993 (+25%). La part des déplacements de week-end des Parisiens qu'il capte en 1993 dépasse le quart du total. Le mode aérien, bien que plus utilisé en 1993 qu'en 1989, demeure tout à fait marginal sur la zone d'enquête, avec à peine 3% des déplacements de week-end des Parisiens.

Tableau 1 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	<i>Evolution en volume</i>
Train	25%	28%	+25%
Avion	3%	3%	+13%
Voiture	72%	69%	+8%
Ensemble	100%	100%	+13%

1.1. Une mobilité de week-end socialement très contrastée

Quatre caractéristiques socio-démographiques seront présentées ici : le sexe, l'âge, la taille du groupe et le statut socio-professionnel. Concernant les variables qualifiant les individus, il convient ici de tenir compte de ce que, sur l'autoroute, un seul questionnaire était distribué par voiture. Or, en retour de week-end, 95% des voyageurs ayant complété le questionnaire sont accompagnés, généralement de membres de leur famille, qui n'ont sans doute ni le même âge, ni la même profession, ni le même genre. C'est pourquoi, pour le mode routier nous raisonnerons en nombre de véhicules et non en nombre d'individus. Cette solution présente toutefois l'inconvénient de rendre les résultats en volume non comparables entre les modes. Seuls pourront l'être les taux de croissance, avec l'hypothèse que les taux de remplissage des véhicules particuliers sont restés stables. Au niveau global, cette hypothèse ne paraît pas trop éloignée de la réalité (2,5 personnes par véhicule en 1993 contre 2,6 en 1989), même si cette stabilité toute relative laisse apparaître une progression des couples au détriment des familles.

1.1.1. Sexe : des évolutions différenciées selon les modes

Le tableau suivant montre que les proportions d'hommes et de femmes sur les modes aérien et ferroviaire se rapprochent, alors que cela est loin d'être le cas pour la route. La croissance du trafic aérien lié aux week-ends des Parisiens dans la zone enquêtée provient exclusivement des femmes.

Concernant le train, deux résultats sont à noter : d'une part les femmes partent, en 1989, d'un niveau d'usage nettement plus élevé que les hommes, et d'autre part elles connaissent une hausse nettement moins forte. Il y a donc rééquilibrage du trafic ferroviaire entre les deux sexes. On peut encore noter que la croissance spécifique du trafic masculin concerne en premier lieu des personnes voyageant seules, mais sans exclure les groupes d'amis de deux ou trois individus.

Cette évolution de la structure du trafic est sans doute liée à l'accessibilité plus faible des femmes à la voiture particulière (accessibilité matérielle, mais aussi sociale et psychologique). Ce handicap vis-à-vis du mode routier peut expliquer la proportion plus importante de femmes dans le trafic ferroviaire. Partant de

cette situation, le TGV permet au chemin de fer d'augmenter son attractivité en direction d'une population qui ne présente *a priori* pas ce handicap, et donc, parmi laquelle les hommes sont mieux représentés.

Tableau 2 : Les déplacements selon le sexe :
structure et évolution, par mode

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Avion (en nombre de voyageurs)			
Femme	40%	49%	+41%
Homme	60%	51%	-4%
Ensemble	100%	100%	+14%
Train (en nombre de voyageurs)			
Femme	61%	54%	+11%
Homme	39%	46%	+46%
Ensemble	100%	100%	+25%
Voiture (en nombre de véhicules)			
Femme	25%	27%	+27%
Homme	75%	73%	+12%
Ensemble	100%	100%	+16%

En ce qui concerne la voiture, notons que, malgré un très léger rattrapage entre 1989 et 1993, les femmes ne constituent guère plus d'un quart des répondants, comme l'indique le tableau suivant. Cette situation exagérément déséquilibrée est bien entendu liée aussi aux modalités particulières d'enquête du mode routier. Ainsi, le chef de ménage, qui est bien souvent l'homme et le conducteur, est sans doute dans la plupart des cas incité à répondre au nom de la famille. Les chiffres présentés pour la route nous renseignent donc bien plus sur la place des deux sexes dans la voiture et dans le ménage, que sur leurs propensions respectives à prendre la route pour passer le week-end dans l'ouest ou le sud ouest.

1.1.2. Une croissance spécifique des classes d'âge "adultes"

Les évolutions des volumes et les structures par âge des usagers du train mettent en évidence une croissance beaucoup plus soutenue des 30-59 ans. En structure, ils représentent 60% de la clientèle en 1993, contre 50% en 1989. En ce qui concerne l'usage de la voiture, les trois classes d'âge 30-39 ans, 40-49 ans et 50-59 ans apparaissent un peu moins homogènes dans leurs variations entre 1989 et 1993, mais, là encore, c'est d'elles que provient la croissance globale, mesurée en nombre de véhicules. Les évolutions de la population "adulte" sur l'avion ne présentent guère de particularités.

Les plus de 60 ans connaissent des évolutions très divergentes sur le train et la route. Dans le premier cas, ils sont les seuls à ne pas participer à la croissance générale. En revanche, la progression du volume de personnes âgées sur le mode routier est tout à fait notable (+80%). La participation des 60 ans et plus aux flux de véhicules de retour de week-end vers la capitale demeure néanmoins très inférieure à leur poids démographique.

Tableau 3 : Les déplacements selon l'âge :
structure et évolution, par mode

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Avion (en nombre de voyageurs)			
Moins de 30 ans	26%	30%	+31%
30-59 ans	67%	64%	+8%
effectifs insuffisants pour les 60 ans et plus			
Ensemble	100%	100%	+13%
Train (en nombre de voyageurs)			
Moins de 30 ans	44%	38%	+6%
30-59 ans	50%	59%	+49%
60 ans et plus	6%	*3%	-36%
Ensemble	100%	100%	+24%
Voiture (en nombre de véhicules)			
Moins de 30 ans	34%	31%	+3%
30-59 ans	62%	64%	+19%
60 ans et plus	*3%	5%	+80%
Ensemble	100%	100%	+15%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires

Le croisement des variables d'âge et de sexe permet de confirmer ces résultats puisque, sur le train, la croissance du trafic masculin s'observe chez les moins de trente ans comme chez les 30-59 ans, alors que le trafic routier montre une croissance spécifique des femmes sur ces deux tranches d'âge. De la même manière, la croissance de la part des 30-59 ans se repère dans les deux sexes et sur les deux modes.

1.1.3. Taille des groupes : trois personnes en moyenne mais de plus en plus de couples

En motif personnel, le nombre de personnes voyageant ensemble est généralement élevé. Les week-ends des Parisiens dans l'ouest et le sud-ouest en apportent la confirmation avec, en 1993 comme en 1989, une moyenne très proche de trois personnes se déplaçant ensemble, tous modes confondus (exactement 2,76 en 1989 et 2,73 en 1993). Cette stabilité moyenne masque

cependant certaines variations. Le tableau suivant le montre, les déplacements impliquant au moins trois personnes voient leur importance relative fléchir au profit des déplacements à deux, même s'ils constituent encore la plus grande part du trafic tous modes. Mesuré en volume, c'est l'accroissement des déplacements réalisés à deux qui constitue la quasi-totalité de la hausse globale enregistrée entre les deux vagues d'enquête.

Tableau 4 : Les déplacements selon la taille du groupe :
structure et évolution, tous modes confondus

	Répartition 1989	Répartition 1993	Évolution en volume
Seul	21%	20%	+10%
A deux	29%	35%	+36%
Trois et plus	51%	45%	-1%
Total (y.c. non réponses)	100%	100%	+13%

Les (ou la) personnes accompagnant l'individu enquêté dans son déplacement appartiennent à la famille dans plus de huit cas sur dix, les voyages avec des amis ou connaissances étant beaucoup plus rares. Entre 1989 et 1993, la qualité des accompagnants n'évolue guère. Tout au plus peut-on noter, dans le cas des personnes voyageant à trois ou plus, une légère baisse de la proportion de membres de la même famille : 84% en 1993, contre 89% quatre ans auparavant.

Il apparaît donc un résultat net dans cette décomposition par taille de groupe : les personnes voyageant en couple sont à l'origine de l'essentiel de la croissance globale. Toutefois, aux côtés des prix et des temps de parcours, le nombre de personnes voyageant ensemble détermine sans doute dans de nombreux cas le mode emprunté. Aussi, peut-on s'attendre à des groupes de taille très différente selon les modes de transport.

Le train : une clientèle spécifique de personnes voyageant seules et une certaine diversification en direction de déplacements réalisés à plusieurs

Les Parisiens prenant le train pour rentrer de week-end voyagent le plus souvent seuls, en 1993 comme en 1989. Quelle que soit la date d'enquête, le train est d'ailleurs le mode le plus utilisé par les personnes se déplaçant seules. Les résultats en structure présentés dans le tableau ci-dessous, calculés d'après le nombre de voyageurs, sont à cet égard éloquent. Si l'on tente maintenant de calculer la proportion de groupes de voyageurs constitués soit d'une, soit de deux, soit de trois personnes et plus, on voit les écarts s'accroître encore. En effet, les personnes seules constituent plus de 80% des groupes de voyageurs ferroviaires en 1989 et 75% en 1993, la proportion de couples (de toutes compositions) s'établit à 16% en 1989 et à 18% en 1993, celles des groupes plus importants, à

respectivement 4% et 7%. Si l'on admet que le choix d'un mode de transport est en général relatif au groupe et non à chacun des individus qui le compose, on mesure combien l'option ferroviaire est peu attrayante pour les déplacements à plusieurs.

Tableau 5 : Les déplacements ferroviaires selon la taille du groupe : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Seul	63%	56%	+9%
A deux	26%	27%	+24%
Trois et plus	11%	17%	+98%
Total (y.c. non-réponses)	100%	100%	+23%

Toutefois, on note, après la mise en service du TGV, une augmentation du nombre moyen de personnes voyageant ensemble : les groupes de deux (+24%), et plus encore les groupes de trois personnes ou plus (+98%) progressent nettement plus vite que les personnes non accompagnées (+9%). Les personnes prenant le train à plusieurs sont 2 fois sur 3 membres de la même famille. L'augmentation de la part des déplacements ferroviaires effectués à plusieurs corrobore les résultats déjà obtenus, tant en ce qui concerne les déplacements d'affaires effectués sur le TGV sud-est, qu'en ce qui concerne les déplacements professionnels du mardi en TGV-Atlantique. Il semble donc que la mise en place d'une offre ferroviaire à grande vitesse s'accompagne d'une augmentation de la part de personnes voyageant accompagnées en train. Il convient néanmoins sur cet aspect, et tout particulièrement à propos des voyages à motif personnel, de faire la part de ce qui revient également au développement de produits commerciaux plus attractifs sur ce segment de marché.

Si l'on raisonne en volume de déplacements, la forte hausse des voyages à deux en train est en premier lieu d'origine familiale (+32% contre +21% lorsque l'accompagnant est un ami ou une autre personne). En revanche, le doublement constaté chez les personnes voyageant à trois ou plus serait renforcé par les groupes d'amis ou d'autres personnes sans lien de parenté (+130% contre +78% pour les groupes familiaux).

L'automobile : pour les week-ends en famille

Les conditions de déplacement des Parisiens de retour de week-end en voiture apparaissent tout à fait opposées à celles des usagers du train : les conducteurs seuls occupent une place marginale, les personnes voyageant à trois ou plus sont nettement majoritaires, mais celles voyageant à deux composent un ensemble tout à fait important. Fort logiquement, lorsqu'ils sont en voiture, les Parisiens

voyagent bien plus souvent avec des membres de leur famille que lorsqu'ils prennent le train.

Comme pour le chemin de fer, on peut calculer la répartition des groupes de voyageurs suivant le nombre de personnes qui les composent. Cette approche par groupe de voyageurs acquiert dans ce cas un degré de pertinence supplémentaire dans la mesure où elle correspond exactement à une approche par véhicule. Le trafic autoroutier des Parisiens de retour de week-end est constitué, en 1989 comme en 1993, à 14% de véhicules occupés par le seul conducteur. La part des voitures occupées par deux personnes s'élève à 39% en 1989. Elle grimpe à 47% en 1993. Celle des véhicules transportant plusieurs passagers connaît une évolution inverse, passant de 46% à 39%.

Les évolutions intervenues entre 1989 et 1993 mettent donc en évidence un mouvement inverse de celui constaté pour le mode ferroviaire, puisqu'il favorise ici les couples et, dans une moindre mesure, les personnes seules, au détriment des familles. Pour les personnes voyageant à trois ou plus, la route apparaît donc, un peu plus qu'auparavant, concurrencée par le train. En revanche, les hausses enregistrées par le mode routier proviennent essentiellement des Parisiens revenant de week-end à deux, et sur ce segment de marché, le train, bien qu'en progression, perd des parts de marché face à la voiture particulière.

Tableau 6 : Les déplacements routiers selon la taille du groupe : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Seul	5%	6%	+11%
A deux	30%	38%	+39%
Trois et plus	65%	56%	-6%
Ensemble	100%	100%	+8%

L'avion : réservé à quelques personnes voyageant seules ou en couple

En ce qui concerne la taille du groupe en voyage, l'avion est très proche du train, avec une majorité de personnes voyageant seules. Qui plus est, à l'instar du train, parmi les personnes voyageant à plusieurs, on compte un nombre certes minoritaire, mais non négligeable de groupes extra-familiaux.

Dans ses évolutions, par contre, l'avion se caractérise par des évolutions semblables au mode routier, quoique plus accentuées encore : forte baisse pour les personnes voyageant à trois ou plus, forte hausse pour les personnes se déplaçant à deux, hausse plus modérée pour les personnes non-accompagnées. Quelles que soient les conditions d'accompagnement, et compte tenu de son importance limitée, le mode aérien n'en vient pas toutefois à concurrencer les deux autres modes dans l'acheminement des Parisiens de retour de week-end. Ce

constat est bien entendu relativement tributaire de la zone d'enquête choisie, qui privilégie les distances moyennes où, pour les déplacements personnels, l'avion n'est pas très compétitif. Une analyse plus détaillée au niveau géographique permettrait donc peut-être de nuancer ce constat.

Tableau 7 : Les déplacements aériens selon la taille du groupe : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Seul	54%	55%	+16%
A deux	24%	34%	+66%
Trois et plus	*22%	*11%	-44%
Total (y.c. non-réponses)	100%	100%	+15%

* : effectifs inférieurs à 30 questionnaires

1.1.4. Statut socio-professionnel : les contrastes sociaux déjà importants s'accroissent encore

Pour le train, comme pour la voiture, la structure de l'échantillon et les évolutions apparaissent très contrastées chez les différentes catégories sociales. En structure tout d'abord, les classes les plus favorisées sur les plans culturel et/ou financier ("cadres" et "professions indépendantes") génèrent ainsi une bonne moitié de la mobilité de week-end chez les Parisiens. Ce chiffre, pour être apprécié à sa juste valeur, doit être comparé à la répartition par P.C.S. dans la région parisienne. Selon l'INSEE, même en englobant les professions intermédiaires dans le personnel d'encadrement, cette catégorie représentait, en 1990, moins d'un cinquième de la population totale de l'Ile-de-France. On mesure donc l'importance du statut social sur le niveau individuel de mobilité de fin de semaine.

Qui plus est, les évolutions de 1989 à 1993 indiquent une baisse nette chez les professions les moins favorisées, une hausse importante chez les "cadres" et les "professions indépendantes", mais aussi, de façon plus anecdotique, chez les "retraités" et les "sans profession". Seul le rythme d'évolution change entre les deux modes principaux, en particulier pour les "cadres" et les "professions indépendantes", où de +20% environ pour la voiture, on passe à +50% pour le train. De 1989 à 1993, les contrastes sociaux s'accroissent donc fortement.

Par nature, les déplacements de week-end dans l'ouest ou le sud-ouest de la France des Parisiens sont avant tout à caractère familial. Le phénomène marquant de ce point de vue est la croissance spécifique des déplacements effectués en couple que l'on repère sur les trois modes. On constate ensuite une différenciation sociale qui s'accroît de 1989 à 1993. *Grosso modo*, la croissance du trafic se

réalise au détriment des moins de 30 ans et au profit des catégories socio-professionnelles les plus favorisées. L'effet de ces deux variables d'âge et de P.C.S. vient même se cumuler pour accroître les divergences d'évolution entre les "jeunes" les moins favorisés et les "adultes" des classes aisées. Enfin, les résultats du mode ferroviaire montrent que ces évolutions, sans être spécifiques à ce mode puisqu'on les retrouve pour partie sur le trafic routier, y sont particulièrement nettes.

Tableau 8 : Les déplacements selon le statut socio-professionnel : structure et évolution, par mode

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Avion (en nombre de voyageurs)			
Ouvr.-employés-techniciens	13%	19%	+70%
Cadres	49%	55%	+28%
Professions indépendantes	28%	19%	-21%
Retraités, sans profession	*10%	*7%	+14%
Train (en nombre de voyageurs)			
Ouvriers-Employés	31%	22%	-10%
Techniciens	14%	12%	-7%
Cadres	40%	48%	+54%
Professions indépendantes	9%	11%	+51%
Retraités, sans profession	5%	6%	+33%
Voiture (en nombre de véhicules)			
Ouvriers-employés	20%	12%	-34%
Techniciens	15%	12%	-9%
Cadres	47%	47%	+17%
Professions indépendantes	13%	15%	+25%
Retraités, sans profession	4%	6%	+57%
Ensemble	100%	100%	+15%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires

1.2. Les motifs de déplacement et les conditions de leur réalisation

Nous chercherons à qualifier ici les séjours de week-end par le motif de déplacement, mais aussi par ses conditions de réalisation, en particulier en précisant le degré d'ancrage résidentiel et relationnel de la personne enquêtée dans le lieu qui constitue la destination de son voyage. Les travaux sur les

déplacements de loisir montrent en effet l'importance de ces deux dimensions pour la description des comportements de mobilité (1).

1.2.1. Motifs détaillés de séjour : l'importance des relations familiales se confirme

L'analyse des différents motifs de déplacement souligne la place prépondérante qu'occupent les visites familiales dans les déplacements de week-end des Parisiens. En 1989, près de 70% des déplacements de week-end apparaissent liés à l'entretien de relations familiales ou - beaucoup plus rarement - amicales. La part de la famille dans le total croît encore en 1993, en grande partie du fait de la hausse des séjours liés à des événements familiaux. Les motifs restants sont principalement constitués d'activités de loisirs ou de vacances, en régression en part relative.

Tableau 9 : Les déplacements selon le motif détaillé : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Participation à un événement familial	18%	21%	+32%
Visite à parents proches	42%	41%	+7%
Visite à parents éloignés ou à amis	9%	9%	+11%
Loisirs	28%	24%	-4%
Affaires personnelles, santé	2%	2%	-4%
Ensemble (y. c. non-réponses)	100%	100	+13%

Des motifs de séjour typés

Le croisement des caractéristiques des déplacements avec le motif du séjour, fait ressortir des liens souvent assez stables entre 1989 et 1993. Nous présentons ici brièvement les caractéristiques des cinq différents motifs, en ne précisant que les évolutions les plus nettes.

Tout à fait occasionnels, les *événements familiaux* sont le moment de retrouvailles familiales sur le lieu de séjour, mais ils impliquent également des déplacements en commun avec un ou plusieurs membres de la famille. Ainsi, pour un week-end motivé par un événement familial, on se déplace très rarement seul (moins de 10% des cas), et pratiquement toujours en voiture. Fort logiquement, neuf fois sur dix, le ou les accompagnateurs font partie de la famille. Dans plus de deux cas sur trois, les personnes que l'on va rencontrer sont considérées par les enquêtés comme des membres de la famille proche (et dans

(1) Jean-François LEFOL, Les voyages à longues distances, in Données sociales 1987, INSEE, pp.374-381.

un quart des cas comme de la famille éloignée). Toutefois, dans un cas sur deux les enquêtés déclarent ne pas posséder de résidence sur le lieu de séjour.

Beaucoup plus habituelles et fréquentes, les *visites aux parents proches* présentent des caractéristiques un peu moins typées. Le trajet de retour est plus souvent effectué seul (trois fois sur dix environ) et nettement moins fréquemment en famille, même si là encore fort logiquement, le (ou les) accompagnant(s) de la personne enquêtée est très souvent un parent. Autre différence avec le motif précédent : l'hébergement paraît assuré dans la majorité des cas. Enfin, dernière différence, concernant cette fois le mode de transport emprunté : la voiture particulière tient une place moins hégémonique, au profit du train qui satisfait 32% de ces déplacements en 1989, et même 35% en 1993.

Le motif intitulé *visite de parents éloignés (oncles, tantes) ou d'amis* semble lui aussi dans les faits relativement centré sur la parentèle. Ainsi, la (ou les) personne(s) accompagnant l'enquêté n'est une relation amicale qu'une fois sur quatre en 1989, et une fois sur trois en 1993. La présence de membres de la famille pendant le trajet reste le cas le plus fréquent. Sur le lieu du séjour, la personne enquêtée connaît des parents proches dans un cas sur quatre et des parents éloignés ou des amis dans les trois autres cas. La taille des groupes en déplacement est un peu plus importante ici, intermédiaire entre celle des deux motifs précédents. Fort logiquement, ce motif de séjour occupe aussi une place intermédiaire quant aux fréquences de réalisation : deux fois moins élevées que lors des visites aux proches, mais encore nettement supérieures à celles qui caractérisent les événements familiaux. L'usage des modes de transport est assez proche de celui qui caractérise les visites aux parents proches, quoique un peu moins favorable au train (respectivement 29% et 27% en 1989 et 1993). Cette répartition modale apparaît proche de la moyenne des week-ends des Parisiens étudiés ici, tous motifs personnels confondus.

De fréquence élevée, les week-ends que nous avons qualifiés de "*loisirs*" regroupent des pratiques assez diverses, comme les promenades et les circuits touristiques, les activités sportives, les courts séjours dans une résidence secondaire, etc. Au vu des conditions de déplacement lors des trajets-retour, ils se passent souvent en famille (trois personnes et plus dans un cas sur deux, généralement de la famille) ou en couple (environ un tiers des cas, là encore des parents). Ces séjours n'apparaissent pas non plus complètement déconnectés des relations familiales extérieures au ménage, puisque à peine plus d'un quart des personnes interrogées déclarent n'avoir aucun parent, proche ou lointain, dans le lieu de villégiature. Contrairement aux visites familiales évoquées plus haut, les personnes passant un week-end de "*loisirs*" ne sont toutefois qu'une petite minorité à avoir un logement à disposition, mais sont près de la moitié à profiter de leur résidence secondaire, et leurs attaches sur place font partie de la parentèle élargie. Fort logiquement, le mode de transport privilégié par les Parisiens pour

ce type de week-end est la voiture particulière, mais il est notable que, pour ce motif de déplacement particulier, le train a gagné des parts de marché sur la route. De 19% en 1989, il passe à 26% en 1993.

Dans leur attachement modéré à la famille proche (et donc par leur caractère relativement libre), ces deux derniers motifs, de séjours de loisirs et de visites aux parents éloignés et amis, paraissent relativement voisins l'un de l'autre. Ils s'opposent aussi aux deux premiers motifs décrits, qui apparaissent soit beaucoup plus habituels, comme les visites aux parents proches, ou contraints, comme les événements familiaux et à nouveau les visites aux parents proches.

Enfin, les séjours de week-end effectués en vue de *démarches administratives, d'achats, de raisons de santé*, tiennent une place tout à fait marginale dans les déplacements de week-end des Parisiens. Ces séjours se passent généralement soit sur le lieu de la résidence secondaire, soit chez des parents. Dans huit cas sur dix, ils sont réalisés en voiture.

1.2.2. Motif et position sociale : évolution et différenciation qualitatives des comportements

L'analyse des motifs de déplacement de week-end selon les caractéristiques socio-professionnelles des individus est effectuée autour de deux groupes principaux et relativement homogènes regroupant d'une part les "ouvriers", les "employés" et les membres des "professions intermédiaires" et d'autre part les "cadres", les "patrons de l'industrie et du commerce" et les membres des "professions indépendantes". Les motifs de séjours de fin de semaine des catégories sociales les moins favorisées se distinguent par la prépondérance en volume et en évolution des visites aux parents proches et des participations aux événements familiaux au détriments des motifs de loisir. Les catégories aisées connaissent au contraire une dynamique assez vive des séjours de loisir, des visites aux parents éloignés ou amis et plutôt faible des visites aux parents proches.

Motifs d'usage du train : la grande vitesse a surtout profité aux catégories favorisées

C'est dans l'usage du train que les évolutions sont les plus différenciées selon le milieu social. Non seulement, nous l'avons déjà souligné, les Parisiens les plus aisés ont fortement accru leur utilisation du train le week-end (+50% en quatre ans), mais de plus cette croissance traduit chez ces catégories une diversification des motifs de séjour. Ainsi, en part relative, chez les cadres et les professions indépendantes et libérales, les séjours les plus habituels (visites aux parents proches), perdent du terrain au profit des séjours moins contraints (activités de loisir ou de tourisme, visites aux amis ou parents éloignés), ou plus exceptionnels (événements familiaux). En revanche, les ouvriers, employés ou techniciens qui,

le week-end, ont un usage du train en légère baisse entre 1989 et 1993 (-5%), se concentrent plus encore, depuis la mise en service du TGV-Atlantique, sur les visites aux parents proches et les événements familiaux. Les seules baisses, absolues et relatives, concernent en effet les motifs les moins contraints comme les visites aux amis et parents éloignés et les loisirs.

Ainsi, les évolutions constatées dans les structures montrent que ce sont essentiellement les catégories aisées qui ont su profiter de la desserte ferroviaire à grande vitesse de l'ouest et du sud-ouest. Outre un accroissement des écarts dans le niveau de mobilité selon le milieu social, depuis la mise en place du TGV-Atlantique, il apparaît aussi une différenciation dans les types de séjour, à niveau de mobilité donné. Il semble qu'il faille d'abord voir dans ce phénomène de différenciation sociale un effet de la crise, la conjoncture économique ayant des effets plus ou moins contraignants selon le milieu social. Le changement de l'offre ferroviaire a sans doute lui aussi joué un rôle. Avec la mise en service du TGV-Atlantique (et le nouveau système de tarification), il semble s'opérer une sélection des clientèles et des usages pour les déplacements de fin de semaine.

Tableau 10 : Les déplacements ferroviaires selon le motif et le statut social : structure et évolution

	Ouvriers-employés- techniciens			Cadres, patrons, professions indépendantes		
	1989	1993	Evol.	1989	1993	Evol.
Événement familial	*7%	*9%	+10%	*9%	10%	+72%
Visite à parents proches	56%	59%	stable	51%	45%	+34%
Visite à parents éloignés ou amis	*12%	*10%	-23%	*9%	9%	+53%
Loisirs	17%	16%	-13%	25%	25%	+58%
Total (y.c. autres et N.R.)	100%	100%	-5%	100%	100%	+54%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires.

Motifs d'usage de la voiture : des phénomènes de différenciation moins nets

Les évolutions intervenues dans le même temps sur les motifs de déplacement en voiture paraissent quelque peu différentes. Sur la route, rappelons-le, le contexte est autre, puisque la croissance du trafic de retour des Parisiens de week-end est beaucoup moins forte (+14%). De plus, la croissance provient des activités habituelles (visites à des parents proches) ou relativement contraintes (événements familiaux) alors que les week-ends de loisirs, les visites aux amis et parents éloignés motivent moins de séjours en 1993 qu'en 1989. Ainsi, dans le cas du mode routier, la croissance observée chez les cadres et professions indépendantes (+19%) ne concerne pas les motifs de loisirs qui stagnent en volume. On retrouve cette évolution, encore plus prononcée, chez les ouvriers,

employés ou techniciens prenant la route le week-end, chez lesquels les séjours pour des loisirs (-28% en volume) et les visites aux parents éloignés ou aux amis (-14%) perdent de l'importance, au profit des visites aux parents proches et des événements familiaux. On constate donc une baisse particulièrement forte des activités les moins contraintes chez les catégories les moins favorisées.

Tableau 11 : Les déplacements routiers selon le motif et le statut social : structure et évolution (en nombre de véhicules)

	Ouvriers-employés-techniciens			Cadres, patrons, professions indépendantes		
	1989	1993	Evol.	1989	1993	Evol.
Événement familial	16%	21%	+31%	18%	20%	+30%
Visite à parents proches	48%	49%	+6%	35%	35%	+18%
Visite à parents éloignés ou amis	10%	*8%	-14%	8%	9%	+33%
Loisirs	23%	16%	-28%	34%	29%	stable
Total (y.c. autres et N.R.)	100%	100%	+5%	100%	100%	+19%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires.

Pour le mode routier, la différenciation sociale des comportements apparaît moins visible que pour le train entre 1989 et 1993. Déjà un peu moins forte sur les niveaux de mobilité, elle est encore moins nette quant à la structure de motifs de séjours en week-end, quand bien même elle demeure perceptible. On vérifie ainsi que le renforcement, de 1989 à 1993, de la discrimination sociale liée à la mobilité de week-end est en partie, mais en partie seulement, une évolution spécifique du mode ferroviaire.

1.2.3. Motif et âge : des effets concentrés sur les usagers du train

On ne distinguera ici que deux catégories d'âge : les jeunes (moins de 30 ans), et les adultes (30-59 ans). Les Parisiens de 60 ans et plus, du fait du nombre réduit de questionnaires, n'ont pas été représentés dans les tableaux. Notons simplement, avec toutes les réserves nécessaires compte tenu des effectifs, qu'en train, la baisse qui les caractérise touche presque tous les motifs, mais surtout les loisirs et les événements familiaux. En revanche, ils font un usage croissant de la voiture et sont plus nombreux à rendre visite à des parents proches ou à participer aux événements familiaux.

Le train : des évolutions par âge qui rappellent les effets de position sociale

Entre les jeunes (moins de 30 ans) et les adultes (30-59 ans), le tableau suivant met en évidence des phénomènes d'une même ampleur que ceux qui existent entre les "ouvriers-employés-techniciens", d'une part et les "cadres-professions indépendantes", de l'autre. Les jeunes actifs utilisent essentiellement

le train pour retrouver des parents proches. A l'inverse, les adultes "ressemblent" fortement aux cadres dans leurs évolutions, puisque l'on retrouve chez eux la même diversification des motifs de séjours, et la même tendance à privilégier les motifs *a priori* les moins contraints.

Tableau 12 : Les déplacements ferroviaires selon le motif et l'âge : structure et évolution

	Moins de 30 ans			30-59 ans		
	1989	1993	Evol.	1989	1993	Evol.
Événement familial	*9%	9%	+3%	*7%	11%	+117%
Visite à parents proches	60%	62%	+10%	48%	41%	+27%
Visite à parents éloignés ou amis	*13%	*5%	-57%	*8%	11%	+96%
Loisirs	16%	17%	+10%	26%	26%	+46%
Total (y.c. autres et N.R.)	100%	100%	+6%	100%	100%	+49%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires.

Du fait des effets assez proches de l'âge et de la position sociale, mais aussi des liens existant entre ces deux variables, leur étude simultanée est nécessaire. En ne considérant que deux types de motifs - "libres" (loisirs ou visites à parents éloignés ou amis), ou plus contraints (visites à parents proches ou événements familiaux)- ce croisement montre que les effets de cumul des deux facteurs sont nets pour les cadres adultes d'une part (diminution relative de 5% des motifs les plus "contraints" ou habituels) et, à l'inverse, chez les jeunes employés (plus de 10% de diminution pour les motifs les plus libres). En revanche, pour les deux groupes intermédiaires en terme d'évolutions (cadres jeunes, employés adultes), l'action simultanée et en sens inverse de l'âge et de la position sociale laisse la structure des motifs de séjour pratiquement inchangée de 1989 à 1993.

La voiture : une structure par motif très stable chez les jeunes comme chez les adultes

Tableau 13 : Les déplacements routiers selon le motif et l'âge : structure et évolution (en nombre de véhicules)

	Moins de 30 ans			30-59 ans		
	1989	1993	Evol.	1989	1993	Evol.
Événement familial	20%	24%	+19%	16%	19%	+38%
Visite à parents proches	50%	52%	+6%	34%	35%	+23%
Visite à parents éloignés ou amis	9%*	9%*	+6%	9%	8%	+8%
Loisirs	18%	12%	-7%	36%	29%	-5%
Total (y.c. autres et N.R.)	100%	100%	+3%	100%	100%	+19%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires.

Le tableau décomposant les motifs de déplacement par âge pour le mode routier montre que les évolutions des deux groupes d'âge divergent uniquement pour les visites aux parents proches, et pour les événements familiaux (pour lesquels les taux de croissance sont nettement plus forts chez les adultes), sans que l'interprétation paraisse évidente ici. Toutefois, l'évolution très similaire de la répartition des motifs selon l'âge le montre, cette caractéristique apparaît alors moins discriminante pour le mode routier que pour le train. Le croisement de l'âge et de la profession confirme le fait qu'entre 1989 et 1993, les structures de motif sont restées très stables chez les différents groupes socio-démographiques se déplaçant en voiture.

2. DES EVOLUTIONS REGIONALES TRES CONTRASTEES

La répartition des résultats selon le département d'origine des déplacements enquêtés permet de distinguer quatre aires géographiques d'étendue inégale et aux évolutions contrastées. Le tableau suivant présente le volume de retour de week-end des Parisiens selon cette répartition.

Tableau 14 : Les déplacements selon la zone d'origine des trajets :
volumes et évolution, tous modes confondus

	Volumes 1989	Volumes 1993	Evolution 93/89 (%)
Zone 200-350 km (2)	19167	19621	+2%
Zone dynamique (3)	11897	16490	+39%
Isthme breton (4)	5791	5667	-2%
Sud-ouest intérieur (5)	1224	1104	-10%
Total	38079	42882	+13%

Un effet-distance marqué provoque logiquement une diminution de la densité des déplacements à mesure que l'on considère des zones de plus en plus éloignées de Paris. Il est malgré tout remarquable que plus de la moitié des week-end des Parisiens repérés par la présente enquête implique un trajet supérieur à 350 km. Les évolutions en volume de 1989 à 1993 permettent de retrouver une zone de relative proximité de la capitale (entre 200 et 350 km) dont le dynamisme est particulièrement faible. Elles mettent *a contrario* en évidence l'importante

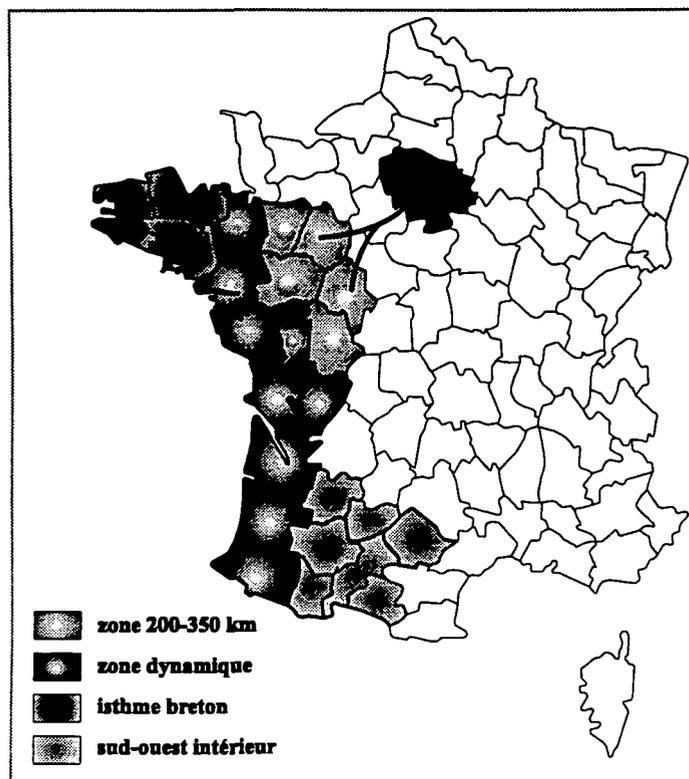
(2) Zone 200-350 km = Sarthe + Indre-et-Loire + Mayenne + Maine-et-Loire + Vienne.

(3) Zone dynamique = Charente + Charente-maritime + Ile-et-Vilaine + Gironde + Landes + Loire-Atlantique + Pyrénées-Atlantiques + Deux-Sèvres + Vendée.

(4) Isthme breton = Côtes-d'Armor + Finistère + Morbihan.

(5) Sud-ouest intérieur = Ariège + Gers + Haute-Garonne + Lot-et-Garonne + Hautes-Pyrénées + Tarn + Tarn-et-Garonne.

croissance de fréquentation dont bénéficient l'ensemble des départements plus éloignés, sauf ceux de l'isthme breton et du sud-ouest intérieur.



Carte 1 : Les week-ends des Parisiens, des évolutions régionales contrastées

Différentes tendances semblent se conjuguer pour provoquer ces évolutions spatiales : une augmentation globale du volume de déplacements de week-end tout d'abord, un phénomène d'allongement des distances ensuite. On retrouve, concernant la répartition autour de Paris des séjours de week-end, un schéma qui n'est pas sans rappeler les processus d'étalement urbain que connaissent les grandes agglomérations. Tout se passe comme si les zones de relative proximité souffraient d'une sorte de saturation des espaces de loisir, voire de desserrement, dont profitent les zones plus éloignées et en particulier les départements côtiers.

Dans ce cadre, les départements intérieurs du sud-ouest sont marginalisés. Trop éloignés de l'Île-de-France et sans l'attrait balnéaire pour bénéficier de l'allongement des distances de week-end, ils voient leur fréquentation diminuer. Le faible volume de trafic dont ils sont l'origine ne permet pas de détailler l'analyse les concernant. Nous aborderons donc successivement la zone 200-350 km, puis la zone que nous qualifions de dynamique et enfin, plus rapidement, la

situation atypique de l'isthme breton. Pour chacun de ces trois espaces, nous partirons du partage modal et de son évolution. Nous envisagerons successivement les caractéristiques socio-démographiques, puis les variables liées au déplacement susceptibles d'éclairer ce premier constat.

2.1. 200-350 km : la fréquentation des Parisiens stagne

La zone de relative proximité se caractérise en premier lieu par cette croissance très faible de la fréquentation des Parisiens en week-end (+2%). Contrairement à ce que l'on observe par ailleurs, la stagnation du trafic tous modes sur cette zone est en totalité imputable à la baisse très sévère du trafic ferroviaire, alors que la route fait mieux que compenser cette hémorragie. La part de marché du train régresse d'ailleurs de 22 à 16%, la voiture renforçant son hégémonie (de 78 à 84%).

Tableau 15 : Les déplacements selon le mode :
évolution, zone 200-350km

	Variation tous modes	Variation sur le train	Variation sur la route
En volume *	+453	-1020	+1468
Evolution	+2%	-24%	+10%

* La différence entre le chiffre de la 1ère colonne et la somme des deux suivantes provient des évolutions affectant l'avion.

2.1.1. La différenciation sociale est essentiellement associée à la chute du trafic ferroviaire

La décomposition de ces résultats par catégorie socio-professionnelle d'une part, et par tranche d'âge d'autre part permet de retrouver, en négatif, les conclusions obtenues sur l'échantillon global concernant les évolutions plus favorables des catégories aisées et des "adultes".

Au delà de cette appréciation générale, on constate de notables divergences entre le trafic ferroviaire et le trafic routier. Le premier accuse sensiblement les différences entre les groupes sociaux isolés. L'effondrement du trafic dû aux classes les moins favorisées ou aux jeunes explique la quasi-totalité de la désaffection du chemin de fer, et par delà, de la stabilité de la fréquentation de la zone des 200-350km. Le cumul des deux caractères vient encore renforcer le phénomène puisque le trafic des jeunes appartenant aux catégories d'actifs les moins favorisées baisse de -67%.

En regard, les évolutions du trafic routier apparaissent socialement peu discriminantes. On retrouve certes l'opposition marquée entre les deux segments

définis par la P.C.S., mais, d'une part, elle est beaucoup moins forte que sur le train, et d'autre part, elle n'indique pas de diminution du trafic des catégories les moins aisées. Par ailleurs, le trafic routier de week-end des moins de 30 ans augmente davantage que celui des "adultes".

Tableau 16 : Les déplacements ferroviaires et routiers selon la P.C.S. et l'âge : évolution, zone 200-350km

	TRAIN		ROUTE	
	en nombre de déplacements		en nombre de véhicules	
	Variation en volume	Evolution	Variation en volume	Evolution
Employés-ouvriers-tech.	-888	-44%	-13	-1%
Cadres-Prof. indépendantes	-85	-4%	+626	+19%
Jeunes	-969	-47%	+287	+17%
Adultes	+73	+4%	+337	+9%
Total (y.c. autres et N-R)	-1020	-24%	+850	+15%

2.1.2. Motifs de déplacement : le poids de la famille et de l'appartenance sociale

La structure des motifs sur la zone de relative proximité est proche de celle constatée sur l'échantillon global. On note la part prépondérante des motifs liés à la famille et en leur sein, l'importance, des *visites aux parents proches*, puis la croissance remarquable des *participations à un événement familial*.

Tableau 17 : Les déplacements selon le motif : structure et évolution, zone 200-350km

	Répartition		Evolution en volume
	1989	1993	
Affaires personnelles	1,3%	1,6%	+34%
Visite parents éloignés ou amis	11%	11%	+2%
Visite parents proches	48%	43%	-7%
Événements familiaux	13%	19%	+54%
Loisirs	27%	25%	-7%
Total (y.c. non-réponses)	100%	100%	+2%

En distinguant les différents modes, on observe que les déplacements liés à la *visite de parents proches* sont surreprésentés dans le trafic ferroviaire dont ils constituent presque les deux tiers. La diminution de la fréquence de ce motif est d'ailleurs totalement imputable à la baisse qu'il connaît sur le chemin de fer. De même, l'affaissement du nombre de séjours de *loisirs* est particulièrement net sur le train. En revanche, c'est la voiture qui assure l'essentiel des déplacements liés aux *événements familiaux* ainsi que leur forte croissance.

Si l'on cherche à recouper ces informations avec celles concernant les catégories par P.C.S. et par âge, on met en évidence une corrélation importante. Ainsi, les jeunes actifs des catégories les moins aisées voient le nombre de leurs *visites à des parents proches* effectuées en train diminuer fortement, un motif expliquant ainsi les trois quarts de l'évolution de la catégorie sociale. Le quart restant vient en majeure partie de la diminution des séjours de *loisirs*. On imagine assez comment transfert modal et diminution de mobilité (plutôt réduction de fréquence pour les motifs "contraints", plutôt suppression pour les motifs plus "libres") peuvent se conjuguer pour aboutir à ce résultat.

Concernant le trafic routier, les corrélations quantitatives sont moins nettes, pour la simple raison que les variations en volume sont moins importantes. On constate néanmoins que les mouvements les plus conséquents concernent les séjours de *loisirs*. Au delà des effets de volume globaux, on perçoit une évolution de la mobilité automobile des plus favorisés vers les motifs les moins contraints alors que les moins aisés tendent à désertier ce segment. Chez les moins de 30 ans, ce phénomène est vraisemblablement occulté par un glissement d'une part du trafic ferroviaire vers la route.

Le premier élément à retenir des évolutions affectant les déplacements de week-end des Parisiens sur la zone de relative proximité de la capitale concerne la chute du trafic du chemin de fer. Celui-ci perd des parts de marché dans un contexte où le volume global de déplacements reste stable. Moindre attractivité de l'aire géographique considérée pour les week-ends des Parisiens et moindre compétitivité du train se conjuguent donc. Un second élément est le caractère socialement très discriminant des évolutions générales affectant les flux de week-end : sur cette zone, les catégories sociales les moins aisées et les moins de 30 ans (les deux caractères sont cumulatifs) réduisent leur mobilité tout en maintenant le volume de leurs déplacements les plus contraints. Enfin, cette différenciation sociale est nettement perceptible, dans ses aspects qualitatifs, dans les évolutions du trafic automobile. Mais elle affecte en premier lieu et très fortement le trafic ferroviaire. Tout se passe comme si l'accessibilité ferroviaire de la zone de relative proximité s'était dégradée pour les Parisiens en déplacement de week-end entre 1989 et 1993.

2.2. A plus de 350 km, une large zone attire de plus en plus les Parisiens

La remarquable croissance du trafic de week-end des Parisiens sur un territoire qui couvre la côte atlantique de l'estuaire de la Loire jusqu'aux Pyrénées ainsi que quelques départements non côtiers a déjà été soulignée. Le tableau suivant met en évidence la répartition modale de cette croissance. On en retiendra le mouvement d'augmentation généralisé, mais surtout le doublement du trafic ferroviaire sur ce segment de marché. A l'intérieur de limites géographiques qui

ressemblent, malgré des nuances, à celles mises en évidence pour le trafic à motif professionnel, nous tenons là l'aire des effets du TGV sur la mobilité de fin de semaine des Parisiens.

Tableau 18 : Les déplacements selon le mode :
évolution, zone dynamique

	Variation tous modes	Variation sur l'avion	Variation sur le train	Variation sur la route
En volume	+4594	+138	+3422	+1034
Evolution	+39%	+30%	+106%	+13%

La part de marché de l'avion reste globalement marginale : autour de 5%. Elle peut cependant, en quelques points particulièrement bien desservis par un aéroport, dépasser sensiblement cette valeur. La voiture particulière, dont la part de marché atteint encore 69% en 1989, malgré la distance, connaît une croissance mesurée mais réelle de son usage entre 1989 et 1993 (au rythme de +3% par an). La diminution de la part de marché de la voiture en 1993 - à 56% - tient donc uniquement à la croissance exceptionnelle du trafic ferroviaire sur ce marché. Le doublement du volume de voyageurs acheminés par chemin de fer explique en effet à lui seul une grande part de la croissance spécifique à cette zone.

2.2.1. Une explosion de l'usage du train socialement très discriminante

La segmentation des résultats par mode, puis selon la P.C.S. et selon l'âge confirme, pour la zone dynamique, les caractéristiques des segments de marché en croissance sur la zone de proximité ; croissance spécifique chez les "adultes" et les catégories sociales favorisées au sein du trafic ferroviaire et différenciation sociale moins nette sur le trafic routier en sont les deux traits les plus significatifs.

On n'observe pas de dynamique différenciée selon le statut socio-professionnel relatif à l'usage de la voiture. En revanche, l'origine de la croissance apparaît être exclusivement le fait des 30-59 ans, les jeunes voyant même légèrement diminuer leur usage de la voiture particulière. C'est la seule différence notable avec la zone de relative proximité.

Dans l'évolution de l'usage du train, ce sont les cadres et professions indépendantes qui, bien plus que les employés-ouvriers-techniciens, sont à l'origine des larges variations en volume. On constate en effet des taux de croissance plus de deux fois supérieurs chez les catégories sociales les plus favorisées. De même, les 30-59 ans connaissent les plus forts taux de croissance. Il convient néanmoins de noter que la croissance du nombre de Parisiens de moins de 30 ans en week-end dans cette zone est loin d'être négligeable.

On peut encore tenter, au sein de cet ensemble, de distinguer les éventuelles particularités de certains espaces. Si l'on ne considère que les zones côtières (de la Loire aux Pyrénées), par exemple, les écarts d'évolutions entre les principales catégories socio-démographiques se maintiennent à l'identique. A ce niveau, il n'y a pas, dans la zone aux trafics les plus dynamiques, de différence entre les départements côtiers et ceux de l'intérieur. Mais si l'on isole maintenant la Loire-Atlantique et la Gironde en raison de la présence de deux agglomérations importantes (Nantes et Bordeaux), on constate en revanche une nette déviation par rapport à la moyenne. On mesure tout d'abord une moindre croissance globale des trafics. Mais surtout, les écarts entre les taux d'évolution des différentes catégories se resserrent. Le trafic des "cadres et professions indépendantes" augmente toujours plus vite que celui des "employés-ouvriers-techniciens", mais ce n'est presque plus le cas entre les moins de 30 ans et les plus de 30 ans.

Tableau 19 : Les déplacements ferroviaires et routiers
selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution, zone dynamique

	TRAIN		ROUTE	
	en nombre de déplacements		en nombre de véhicules	
	Variation en volume	<i>Evolution</i>	Variation en volume	<i>Evolution</i>
Employés-ouvriers-tech.	+861	+62%	+254	+28%
Cadres-Prof. indépendantes	+2337	+142%	+525	+27%
Jeunes	+1022	+70%	-101	-8%
Adultes	+2389	+148%	+817	+48%
Total (y.c. autres et N-R)	+3422	+105%	+771	+25%

A l'opposé, les autres départements bordant l'Atlantique considérés ici (Vendée, Charente-maritime, Landes et Pyrénées-atlantiques), ne comptent pas d'agglomération urbaine très importante et viennent amplifier les différences entre catégories socio-démographiques. Le trafic ferroviaire imputable aux "cadres et professions indépendantes" et aux "adultes" fait plus que tripler alors que la croissance des "employés-ouvriers-techniciens" et celle des moins de 30 ans demeurent identiques à la moyenne.

Si l'on veut bien admettre que les plages de Gironde ressemblent beaucoup à celles des Landes, de même que celles de Loire-Atlantique à celles de Vendée, cette différence entre départements côtiers d'une part et départements côtiers et urbains de l'autre provient vraisemblablement des flux générés par les deux agglomérations nantaise et bordelaise. Ces flux seraient alors d'un dynamisme moindre que ceux induits par le tourisme balnéaire. Leurs évolutions seraient également moins discriminantes d'un point de vue social, en particulier en ce qui concerne l'équilibre entre générations.

En résumé, la croissance du nombre de déplacements de week-end de Parisiens sur les zones les plus dynamiques est en premier lieu le fait d'une population à statut socio-professionnel élevé. Elle est aussi principalement le fait d'une population d'âge adulte (entre 30 et 59 ans), mais on sait que ces deux caractéristiques sont largement corrélées. Le train capte la majeure partie de ce trafic supplémentaire et il amplifie ainsi les différences socio-démographiques. Au niveau spatial, les particularités d'un tourisme balnéaire sont renforcées : dynamisme très important, mais clivage social extrême, en faveur des catégories les plus favorisées. En contrepoint, un tourisme urbain en moindre croissance, plus jeune et socialement plus équilibré semble pouvoir être discerné.

Tableau 20 : Les déplacements ferroviaires selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution sur deux zones côtières

	Loire-Atlantique + Gironde		Vendée + Charente-Maritime + Landes + Pyrénées-Atlantiques	
	Variation en volume	Evolution	Variation en volume	Evolution
Employés-ouvriers-tech.	+149	+37%	+328	+58%
Cadres-Prof. indépendantes	+461	+62%	+1233	+256%
Jeunes	+274	+55%	+365	+72%
Adultes	+420	+64%	+1290	+244%

2.2.2. Motifs : toujours la famille, mais une discrimination par l'âge marquée

Ici encore, la répartition des effectifs entre les différents motifs détaillés ne présente guère de particularité. Par rapport à la zone 200-350 km, on peut néanmoins souligner le plus faible poids des *visites aux parents proches*, et inversement celui plus élevé des *participations à un événement familial*. Avec l'allongement des distances, on assiste à un glissement vers une mobilité assise sur des motifs moins liés à la réalisation de déplacements fréquents. En revanche, la part des déplacements directement liés à la famille se maintient autour de 60%.

La croissance des différents items n'est pas également répartie entre les modes. L'avion, quoique marginal, semble se spécialiser sur les déplacements à motifs familiaux (*visites aux parents proches* et *événements familiaux*) qui doublent en volume alors que les déplacements de *loisirs* stagnent. La route connaît sa plus forte progression à propos des déplacements liés à l'entretien des réseaux de sociabilité réputés les moins contraints (*visites à la famille éloignée* ou *à des amis*, +80%). Sur les autres motifs familiaux, le taux de croissance reste compris entre 15 et 20%, et le volume de déplacements de *loisirs* stagne. La croissance du trafic ferroviaire concerne l'ensemble des motifs. Elle n'a néanmoins pas de caractère exceptionnel pour les visites aux parents éloignés ou

aux amis (+40%). En revanche, sur les motifs strictement familiaux et pour les séjours de *loisirs*, les taux de croissance sont supérieurs à 100%.

Les différentes catégories sociales envisagées ne s'inscrivent pas non plus de manière homothétique dans ces évolutions. Sur le chemin de fer comme sur l'autoroute, c'est le clivage entre les deux tranches d'âge (moins de 30 ans et 30-59 ans) qui semble déterminant. En effet, il se traduit non seulement par une croissance des flux plus élevée chez les "adultes" que chez les "jeunes", mais aussi par une évolution différente suivant les motifs. L'incidence du statut social est en revanche plus faible.

Tableau 21 : Les déplacements selon le motif :
structure et évolution, zone dynamique

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Affaires personnelles	3%	1,6%	-34%
Visite parents éloignés ou amis	8%	9%	+60%
Visite parents proches	37%	41%	+53%
Evénements familiaux	22%	22%	+34%
Loisirs	29%	26%	+26%
Total (y.c. non-réponses)	100%	100%	+39%

Les flux routiers ou ferroviaires générés par les actifs "adultes" sont ainsi en augmentation pour chacun des quatre motifs les plus représentatifs. La différence entre les catégories aisées et celles qui le sont moins n'apparaît que sur le train, où les taux d'évolution des premières s'établissent presque systématiquement au double de ce qu'ils sont pour les secondes. Sur la route, les évolutions sont pour chaque motif sensiblement équivalentes.

Par rapport à celle de leurs aînés, la mobilité de week-end des Parisiens de moins de 30 ans évolue de manière moins uniforme. Sur le chemin de fer, les motifs réputés les plus libres (*visite à la famille éloignée ou aux amis et loisirs*) connaissent une évolution nettement moins favorable que les motifs *a priori* davantage contraints (*famille proche, événement familiaux*). Cette différence est évidemment beaucoup plus marquée chez les jeunes actifs les moins aisés. Le trafic routier, dont les évolutions portent sur des volumes plus restreints, vient un peu atténuer cette orientation vers les motifs contraints. Mais il laisse surtout imaginer un mouvement croisé de transfert modal, des jeunes actifs aisés vers le train et des jeunes actifs plus démunis vers la voiture.

Le bilan que l'on peut faire des évolutions affectant les déplacements de week-end des Parisiens dans une zone de ce point de vue très dynamique est évidemment très favorable au chemin de fer. Au sein d'une progression d'ensemble de près de 40% à relier au phénomène d'allongement des distances de déplacements de week-end, le train voit ses trafics doubler et sa part marché

passer de moins de 30% à 40%. On retrouve la forte différenciation sociale dont sont porteuses les évolutions intervenues entre 1989 et 1993. Sur la zone la plus dynamique, la croissance des trafics affecte en premier lieu les catégories sociales les plus favorisées et les tranches d'âge "adultes" (30-59 ans), avec toujours un cumul de ces deux effets. Il convient néanmoins de noter que les catégories sociales plus modestes et les actifs plus jeunes ne sont pas totalement exclus de ce mouvement de croissance de la mobilité.

Les différences apparaissent à travers l'ampleur des évolutions d'une part, mais aussi à travers des caractéristiques plus qualitatives. C'est ainsi que les moins de 30 ans voient leur mobilité s'orienter davantage sur les motifs les plus contraints que leurs aînés. Au total, les individus les mieux insérés dans la société (âges, position sociale) ont beaucoup plus et beaucoup mieux que les autres su (ou pu...) profiter des opportunités nouvelles de déplacements offertes par le TGV. Indubitablement, le TGV a élargi la gamme des possibilités de déplacements de week-end pour les Parisiens, sur une aire géographique étendue.

2.3. L'isthme breton

L'isthme breton rassemble, rappelons-le, les trois départements du Morbihan, du Finistère et des Côtes-d'Armor. L'aire géographique ainsi constituée est donc côtière, et située à une distance comprise entre 400 et 600 km de Paris. Compte tenu de ces caractéristiques, on pouvait s'attendre, par comparaison avec la zone qui a pu être qualifiée de dynamique, à constater une augmentation de la fréquentation des Parisiens portée en partie par le trafic ferroviaire. On mesure au contraire une stabilité du volume de trafic de week-end et une décroissance du trafic ferroviaire et de sa part de marché (de 29 à 27%). Le trafic routier évolue à peine mieux puisqu'il reste stable. Il améliore néanmoins sa part relative, déjà élevée en 1989, qui passe de 67 à 69%. L'avion, le seul mode à véritablement progresser, demeure en revanche tout à fait marginal (4% en 1993).

Tableau 22 : Les déplacements selon le mode :
évolution, isthme breton

	Variation tous modes	Variation sur l'avion	Variation sur le train	Variation sur la route
En volume	-124	+18	-175	+32
Evolution	-2%	+9%	-10%	+1%

Une part de l'explication de cette situation est vraisemblablement à rechercher dans le niveau déjà élevé de fréquentation de l'isthme breton par les Parisiens en week-end en 1989. Le volume de séjour de fin de semaine que nous y avons constaté cette année-là, constitué, pour seulement trois départements, la moitié de

celui mesuré sur la "zone dynamique" qui vient d'être étudiée, soit 8 départements. Cet indicateur de densité n'a sans doute pas grande valeur mais il vient confirmer l'intuition d'une fréquentation ancienne et importante de la Bretagne par les Parisiens. Dans ce contexte, cet espace a peut-être échappé au phénomène d'étalement des loisirs urbains que nous avons décrit précédemment parce qu'il l'avait en partie anticipé. Il convient malgré tout de mentionner que les trafics concernant l'isthme breton apparaissent en baisse sur l'ensemble des segments que notre enquête a permis d'observer. Cette réalité appelle peut-être une explication qui ne soit pas limitée au seul cas des week-end des Parisiens.

2.3.1. La différenciation sociale est marquée sur les trafics routiers et ferroviaires

On retrouve sur l'isthme breton comme sur les autres régions étudiées, un fort mouvement de différenciation sociale dans les évolutions de la mobilité de week-end des Parisiens. On constate à nouveau une baisse du nombre de déplacements des actifs de moins de 30 ans et des catégories socio-professionnelles les moins favorisées. Comme ailleurs, les deux facteurs sont liés et se cumulent.

La seule singularité, très relative, que présente en Bretagne l'évolution de la fréquentation des Parisiens vient de ce que le trafic routier révèle ce phénomène au moins autant que le trafic ferroviaire. Il faut y voir la confirmation de ce que cette discrimination est essentiellement un effet exogène au système de transport, un effet de crise économique. Ce n'est qu'en second lieu que les évolutions du trafic ferroviaire viennent, sauf dans le cas de l'isthme breton, amplifier les conséquences de la dégradation de la conjoncture, notamment à travers l'introduction d'une tarification elle-même discriminante.

Tableau 23 : Les déplacements ferroviaires et routiers selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution, isthme breton

	TRAIN		ROUTE	
	en nombre de déplacements		en nombre de véhicules	
	Variation en volume	<i>Evolution</i>	Variation en volume	<i>Evolution</i>
Employés-ouvriers-tech.	-168	-22%	-93	-16%
Cadres-Prof. indépendantes	+34	+4%	+92	+10%
Jeunes	-1	-0,3%	-107	-18%
Adultes	-134	-13%	+132	+15%
Total (y.c. autres et N-R)	-175	-10%	+35	+0,2%

2.3.2. Sur le train et sur la route, une baisse importante des motifs les moins contraints

Les motifs des séjours de week-end bretons suivent *grosso modo* la répartition déjà constatée sur l'échantillon général. On retrouve en particulier la prépondérance des motifs familiaux. En 1989, on notera néanmoins l'importance particulière des séjours de *loisirs* (+5% par rapport à la moyenne de l'échantillon). Cette caractéristique, et, dans une moindre mesure, la proportion de déplacements pour *affaires personnelles*, confirment l'hypothèse d'une fréquentation plus ancienne des Parisiens en fin de semaine que sur la zone dynamique. En contrepoint, les *visites aux parents proches* représentent une part étonnamment faible des déplacements.

Les évolutions intervenues entre 1989 et 1993 sont globalement conformes aux tendances générales. On peut souligner l'ampleur de la baisse des séjours de *loisirs* et des *visites aux parents éloignés ou amis*. Les deux types de déplacements les moins contraints sont donc en nette diminution. Si l'on tient compte de la stagnation des *visites aux parents proches*, on obtient une évolution de la structure des motifs très voisine de celle constatée sur la zone de relative proximité.

En réalité, les différences apparaissent lorsque l'on examine la manière dont chaque mode participe à ces évolutions. La diminution des *visites aux parents éloignés ou amis* est particulièrement forte sur le trafic ferroviaire. Le trafic routier subit l'incidence d'une moindre fréquentation des Parisiens en week-end pour des motifs de *loisir*. Cette région offre donc, dans un cadre de baisse globale du trafic, un exemple rare où les rôles sont très partagés entre le train et la voiture particulière.

Tableau 24 : Les déplacements selon le motif :
structure et évolution, isthme breton

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Affaires personnelles	4%	6%	+58%
Visite parents éloignés ou amis	8%	7%	-21%
Visite parents proches	34%	35%	+0,5%
Événements familiaux	19%	26%	+35%
Loisirs	35%	26%	-27%
Total (y.c. non-réponses)	100%	100%	-2%

Les déplacements de week-end des Parisiens vers l'isthme breton (Côte-d'Armor, Finistère, Morbihan) sont anciens et, malgré la distance, massifs. Partant de cette situation, les flux qui ont pu être observés apparaissent en baisse de 1989 à 1993 (-2%). La région se trouve donc exclue du mouvement d'allongement des distances de week-end que l'on peut constater ailleurs. En

revanche, cette évolution négative présente toujours ce caractère socialement discriminant qui conduit à amenuiser la part des actifs de moins de trente ans et celle des catégories socio-professionnelles les moins aisées dans les trafics. De même, ce sont les motifs de séjour réputés les moins contraints (loisirs, visites aux parents éloignés et amis) qui connaissent les évolutions les plus défavorables. La spécificité de l'isthme breton vient de la participation des deux principaux modes de transport à ces tendances : contrairement aux autres régions, le train et la voiture subissent tous deux ce contexte morose.

3. LES EFFETS DU TGV-ATLANTIQUE SUR LES DEPLACEMENTS DE WEEK-END

Cet examen de l'évolution des déplacements de week-end des Parisiens vers le quart ouest et sud-ouest de la France a été l'occasion d'analyser les principales évolutions et les relations entre les caractéristiques de l'offre de transport, le choix modal des usagers, les motivations et les conditions de réalisation de leur séjour, et enfin les caractéristiques sociales et démographiques des individus. Il reste à s'interroger de façon un peu plus systématique sur la manière dont la mise en service du TGV-Atlantique a pu influencer sur les principales tendances mises à jour.

3.1. Des évolutions rail/route largement homothétiques : l'influence de facteurs exogènes

Par rapport aux modifications intervenues dans la demande de déplacement à motif professionnel, la situation concernant le motif personnel se caractérise en premier lieu par une forte homogénéité des évolutions affectant les différents modes. On observe en effet, tant sur le trafic ferroviaire que sur le trafic routier, les mêmes phénomènes de divergence des évolutions spatiales, les mêmes phénomènes de différenciation sociale, les mêmes tendances, enfin, concernant les pratiques de déplacement. Certes, les évolutions du trafic automobile et celles du trafic ferroviaire ne sont pas, loin de là, en tous points identiques. Elles diffèrent en particulier quant aux ordres de grandeur des transformations intervenues entre 1989 et 1993. Le chemin de fer amplifie en effet considérablement les tendances repérables sur le trafic autoroutier. Chaque mode se singularise également à propos de tel ou tel segment spécifique de la demande. Il n'en demeure pas moins que, globalement, les évolutions affectant le trafic ferroviaire et le trafic routier apparaissent largement homothétiques.

Concernant par exemple la dynamique spatiale des déplacements de week-end des Parisiens, on observe sur le trafic routier comme sur le trafic ferroviaire que

la croissance est concentrée sur la même aire géographique. Cette zone de forte croissance s'étage de 350 km de la capitale à 400 (vers la Bretagne) ou 600 km (vers le sud-ouest). Les départements situés plus près de l'Île-de-France connaissent, quel que soit le mode de transport considéré, une relative atonie de leurs trafics.

De manière similaire, les mêmes phénomènes de différenciation sociale sont observables sur les deux modes. Lorsque l'on analyse les flux de déplacements selon la P.C.S. des individus, le dynamisme particulier des populations dont le statut social est le plus élevé est toujours parfaitement repérable. Par âge, on retrouve dans les deux cas l'opposition entre la stagnation des moins de trente ans et la forte croissance des 30-59 ans. Seuls les plus de 60 ans montrent une divergence importante entre les modes : un trafic ferroviaire en baisse et un trafic routier en hausse.

Une approche par motif détaillé de déplacement laisse encore entrevoir un certain nombre de ressemblances entre les évolutions affectant les trafics des deux modes principaux. Pourtant, les grandes tendances sont, à ce niveau de désagrégation, fortement troublées par les particularités des diverses régions concernées, par les spécificités d'usage propres au train et à la voiture et par la faiblesse des effectifs. On retrouve néanmoins sur les deux modes le développement des motifs de loisirs dans les départements côtiers dont la fréquentation augmente le plus. On retrouve encore la diminution de ces mêmes motifs de loisirs sur les départements les plus proches de Paris. Malgré des parts de marché très déséquilibrées, chemin de fer et automobile profitent de la très bonne tenue du volume de déplacements engendrés par les événements familiaux. Enfin, les visites à des parents proches, ou bien à des parents éloignés ou des amis donnent lieu à des évolutions modérées des trafics tant ferroviaires que routiers.

Ces similitudes d'évolutions entre la voiture et le train n'empêchent pas, cela a déjà été souligné, qu'il existe d'importantes différences entre les deux moyens de transport. En revanche, elles en orientent l'interprétation. Il apparaît en effet assez clairement que les phénomènes de transfert de clientèle d'un moyen de transport vers l'autre n'en constituent pas, et de très loin, la première explication (si d'importants transferts entre modes s'étaient opérés, ils auraient par nature entraîné des évolutions de trafic divergentes). Il apparaît également que les processus d'induction de trafic, s'ils ont fonctionné à l'occasion de la mise en service du TGV-Atlantique, reposent en premier lieu sur des évolutions exogènes à l'offre de transport qui ont travaillé la demande sans distinction de mode. Il reste alors à expliquer les différences d'évolution entre les trafics routiers et ferroviaires par la capacité variable du TGV et de la voiture particulière à se situer sur les divers segments de demande.

3.2. Une attractivité moindre sur les distances courtes

Il s'agit donc d'identifier ces segments de demande sur lesquels les positionnements différents de la route et du rail viennent expliquer les divergences d'évolution. Dans cet esprit, on repère en premier lieu un seuil de distance en deçà duquel, en 1993, le TGV apparaît très peu compétitif vis-à-vis de la voiture particulière pour les déplacements de week-end des Parisiens. Tous les départements situés à 350 km ou moins de Paris voient ainsi la part du chemin de fer régresser de manière sensible au profit de la route qui était déjà largement majoritaire. Cette décroissance du trafic ferroviaire est accompagnée par une atonie du trafic routier sur une première couronne (la Sarthe et l'Indre-et-Loire). Ce moindre dynamisme du volume de déplacements de week-end tous modes confondus concernant la zone la plus proche de la capitale est donc encore amplifié si l'on s'intéresse au seul trafic ferroviaire.

Sur une seconde couronne, composée des départements de la Mayenne, du Maine-et-Loire et de la Vienne, la distance plus longue (autour de 350 km - 1h30 de TGV) fait disparaître l'effet de saturation rencontré sur les zones de loisir plus proches de Paris. Le trafic de week-end tous modes des Parisiens marque, de 1989 à 1993, une hausse notable (+9%). Mais ce contexte plus favorable n'influe pas sur les résultats du seul trafic ferroviaire dont la décroissance, supérieure à 20%, reste du même ordre de grandeur que sur la première couronne. La voiture particulière assure à elle seule l'augmentation de la fréquentation de ces espaces.

La décroissance du trafic ferroviaire constatée au départ des départements situés à moins de 350 km de la capitale ne peut donc s'expliquer entièrement par le mouvement d'étalement des séjours de week-end qui s'opère au détriment de la première couronne. On retrouve, concernant ces déplacements à motif personnel, la compétitivité moindre du TGV, relativement à la voiture particulière, sur les relations à courte distance. Un faisceau d'explications diversifiées avait pu être avancé pour comprendre le même phénomène à propos des déplacements pour motif professionnel entre l'Ile-de-France et la zone de relative proximité. On laissera le lecteur s'y reporter en insistant tout particulièrement sur les aspects tarifaires. Il est en effet avéré que les voyageurs pour motif personnel sont beaucoup plus sensibles aux tarifs que la clientèle d'affaire. On a par ailleurs déjà signalé que les surcoûts liés à l'usage du TGV sont d'autant plus pénalisants qu'ils s'appliquent à des trajets courts.

Tableau 25 : Prix moyen de l'heure gagnée en TGV (6)
le dimanche après-midi, selon la classe, pour quelques relations à courte distance

	1 ^{ère} classe	2 ^{ème} classe
Le Mans-Paris	69 F	79 F
Tours-Paris	74 F	79 F
Laval-Paris	81 F	76 F
Angers-Paris	59 F	77 F
Poitiers-Paris	62 F	64 F

Il convient en outre de mentionner que la tarification appliquée en 1993 sur le TGV-Atlantique était particulièrement dissuasive pour la clientèle de loisir, plutôt utilisatrice de la seconde classe. En effet, le dimanche après-midi, compte-tenu des différents niveaux de prix des réservations (tarification sur 4 niveaux), le temps gagné par le TGV était en moyenne tarifé plus cher en 2^{ème} classe qu'en 1^{ère} sur les relations concernées par l'enquête. Sur le tableau suivant, on constate encore que le prix de l'heure gagnée, compris entre 75 et 80 F en seconde classe, implique alors une valeur du temps extrêmement élevée pour ce type de clientèle.

3.3. Le créneau privilégié du TGV pour les déplacements de week-end : 400 à 600 km en 2 ou 3 heures

Comme pour les déplacements à motif professionnel, le marché privilégié du transport ferroviaire à grande vitesse apparaît assez précisément situé sur des trajets de 4 à 600 km de distance, soit 2 à 3 heures de temps de parcours. Sur chacune des relations répondant à ces critères, le chemin de fer connaît une vigoureuse croissance de son trafic et accroît sa part de clientèle. On rappellera également que cette croissance spécifique du trafic ferroviaire vient se superposer dans tous les cas à une hausse plus générale de la fréquentation de ces régions par les Parisiens en week-end. Sur chacun des départements de cette zone où le chemin de fer fait preuve d'une attractivité particulière, le trafic automobile évolue lui aussi positivement.

L'espace géographique ainsi dessiné englobe les départements de l'Ille-et-Vilaine (Rennes), de la Loire-Atlantique (Nantes), de la Vendée et de la Charente-maritime (La Rochelle), des deux-Sèvres, de la Charente et de la Gironde (Bordeaux). On pourrait prolonger cette zone au sud, le long de la côte landaise puis basque. En effet, sur ces trajets notablement plus longs, en distance, mais aussi en temps de parcours, le chemin de fer semble conserver son avantage puisqu'il accroît sa clientèle et ses parts de marché. Cette situation est peut-être

(6) Le prix du temps gagné par le TGV est calculé par la formule suivante :

$h = (\text{prix}_{93} - \text{prix}_{89}) / (\text{temps}_{89} - \text{temps}_{93})$, le prix utilisé étant un prix moyen, calculé au *prorata* du nombre de TGV de niveau 1, 2, 3 ou 4.

due à des vitesses commerciales exceptionnellement élevées (presque 170 km/h sur Paris-Biarritz ; 790 km, ou Paris-Arcachon ; 640 km) influençant peut-être les comportements au-delà de la seule amélioration de la position concurrentielle du train vis à vis de l'automobile. Cet élément se conjugue vraisemblablement à l'excellence de la desserte des principales stations balnéaires génératrices de séjours de week-end.

Sur des distances moins importantes, l'isthme breton doit quant à lui être exclu de cette aire de compétitivité du TGV. Le trafic ferroviaire y connaît une baisse sévère tant en volume qu'en part relative. Les caractéristiques générales de cet espace, dont l'atonie des trafics tous modes en est la marque principale, sont sans aucun doute à l'origine de cette faible compétitivité du rail. Il convient cependant de mentionner quelques éléments spécifiques à l'offre ferroviaire entre la Bretagne et Paris qui concourent également à cette situation. En premier lieu, il faut souligner que la quasi-totalité des pôles générateurs de trafic des côtes bretonnes, de Saint-Brieuc à Brest au nord et de Vannes à Quimper au sud, sont à plus de trois heures de Paris. Ensuite, les vitesses commerciales pratiquées par le TGV, de l'ordre de 150 km/h, sont moins élevées dans cette direction que vers le sud-ouest. Enfin, on ne peut que rappeler les oppositions qu'avaient soulevées la mise en place de la grille de desserte par TGV dans la région avec la disparition de nombreux arrêts marqués auparavant par les trains de Paris. Il ne s'agit pas de revenir ici sur le bien-fondé de ces choix, mais plutôt d'insister sur l'étendue de la portion de côte à desservir. De Bayonne à Hendaye, la totalité de la côte basque est parcourue en 40 km. De Brest à Lamballe, même si l'on s'en tient à la seule bordure septentrionale, la côte n'est pas entièrement desservie malgré un parcours de 170 km. La géographie rend donc les modes de transport collectif plutôt plus attrayants dans le sud-ouest qu'en Bretagne. L'accélération induite par le TGV, qui induit une massification (par la réduction du nombre de points d'arrêt par exemple), vient encore accuser la différence.

Ces contours plus ou moins précis de la zone à l'intérieur de laquelle le TGV trouve son efficacité maximale, au moins d'un point de vue commercial, laissent voir, concernant les déplacements de week-end des Parisiens, une cartographie très proche de celle définie par "l'aire des effets" du TGV sur le trafic pour motif professionnel. On y retrouve notamment la plage stratégique des temps de parcours de 2-3 heures. Si l'on veut préciser davantage, on peut remarquer qu'en motif professionnel, les zones situées à une heure et demie de TGV de la capitale (Angers, Poitiers) bénéficiaient déjà fortement des effets de l'accélération des dessertes ferroviaires sur la mobilité (trafic en hausse, raccourcissement des durées de séjour, etc). La même zone, concernant les week-end des Parisiens, se voit assez nettement exclue de "l'aire des effets" (trafic ferroviaire et parts de marché du train en baisse). A l'opposé, dans les zones éloignées du sud-ouest, le

trafic ferroviaire d'affaires apparaît assez nettement en voie de marginalisation. Il ne souffre pas de la même exception que le trafic de week-end.

Ces nuances permettent de situer "l'aire des effets" du TGV pour le trafic à motif personnel de week-end sur des distances un peu supérieures à celles constatées pour le trafic professionnel. Ce léger déplacement permet de mettre l'accent, et c'est son intérêt, sur la nature temporelle des contraintes qui pèsent sur les voyageurs et qui vont finalement déterminer dans chaque cas l'étendue géographique du marché privilégié du TGV. Ainsi, le point central des évolutions affectant le trafic pour motif professionnel à la faveur de la mise en service d'une desserte à grande vitesse est le développement des voyages en aller-retour dans la journée. Les conditions d'horaire qui vont permettre à l'accélération de l'offre de transport de modifier profondément la demande de déplacement d'affaires sont donc plus sévères que lorsqu'il s'agit de voyages personnels inscrits dans un week-end. Pour autant, les contraintes temporelles qui pèsent sur ces derniers ne sont pas de nature fondamentalement différente. C'est en tout cas ce que tend à exprimer le fait que les "aires des effets" du TGV sur la demande de déplacements, tant professionnels que de week-end, se recourent largement.

3.4. La différenciation sociale : un phénomène général renforcé sur le train

Il a déjà été abondamment fait mention du phénomène de différenciation sociale perceptible sur l'évolution des trafics de week-end des Parisiens. En simplifiant, on peut en premier lieu retenir le dynamisme particulier des catégories socio-professionnelles les plus favorisées qui s'oppose à la diminution de la mobilité des populations de condition plus modeste. Cette différenciation sociale est renforcée par une différenciation démographique au profit des tranches d'âge intermédiaires (30-59 ans) et au détriment des jeunes (- de 30 ans). On a pu vérifier que ces deux effets se cumulaient pour distinguer encore davantage les populations aisées d'âge adulte (dont la mobilité est en forte hausse) des jeunes moins favorisés.

Cette différenciation sociale se mesure également d'un point de vue qualitatif. En effet, il apparaît tout d'abord assez nettement que les catégories sociales favorisées, dont la mobilité croît de manière importante, tendent à diversifier leurs pratiques de week-end. On assiste tout à la fois à un développement particulier des motifs de séjour les moins contraints ou les plus exceptionnels, à une relative banalisation de l'usage du train qui révèle un choix modal plus ouvert et à une diversification, relative elle aussi, de la composition des groupes de voyageurs. L'ensemble de ces évolutions décrit une situation dans laquelle les populations aisées tendent plutôt à libérer la réalisation de leurs séjours de fin de semaine des éléments qui pourraient les contraindre. Pour les P.C.S. inférieures, le mouvement est globalement inverse. Il se traduit en particulier par un

recentrage de la mobilité sur les motifs les plus contraints, au détriment des séjours de loisir.

Cette différenciation sociale est une tendance marquée de la mobilité pour motif personnel entre 1989 et 1993. Elle s'observe tant sur le trafic ferroviaire que sur le trafic routier. Son explication est donc à rechercher dans la conjoncture économique et sociale avant que de mettre en avant telle ou telle caractéristique de l'offre de transport. Cela dit, il est apparu non moins clairement, au fil de l'analyse, que les évolutions de la clientèle ferroviaire amplifient cette différenciation. A partir de là, deux hypothèses peuvent être avancées.

La première consiste à voir le trafic ferroviaire comme la part de la mobilité structurellement la moins stable, la plus sensible à la conjoncture. A offre de transport constante, il accentuerait par nature les évolutions globales. Un tel schéma explicatif est tout à fait vraisemblable. Il est avéré lorsque l'on compare, au niveau national, les variations de la circulation sur autoroute avec celles du trafic S.N.C.F.. Cette plus forte inertie des modes de transport individuel par rapport aux modes collectifs peut aussi bien être constatée à propos du trafic urbain. Elle se conçoit d'ailleurs sans difficulté si l'on se représente la structure des coûts d'usage des différents modes : l'usage de l'automobile repose sur une part de coûts fixes importante alors que les dépenses impliquées par un déplacement en train ou en avion sont à engager au coup par coup. On ne perçoit guère les raisons qui rendraient cet argumentaire caduque à propos des déplacements de week-end des Parisiens sur la zone concernée par la présente enquête. Il faut alors admettre que la sélection sociale particulière qui s'opère sur le trafic ferroviaire est à nouveau, pour partie, une conséquence d'un environnement économique et social général dégradé.

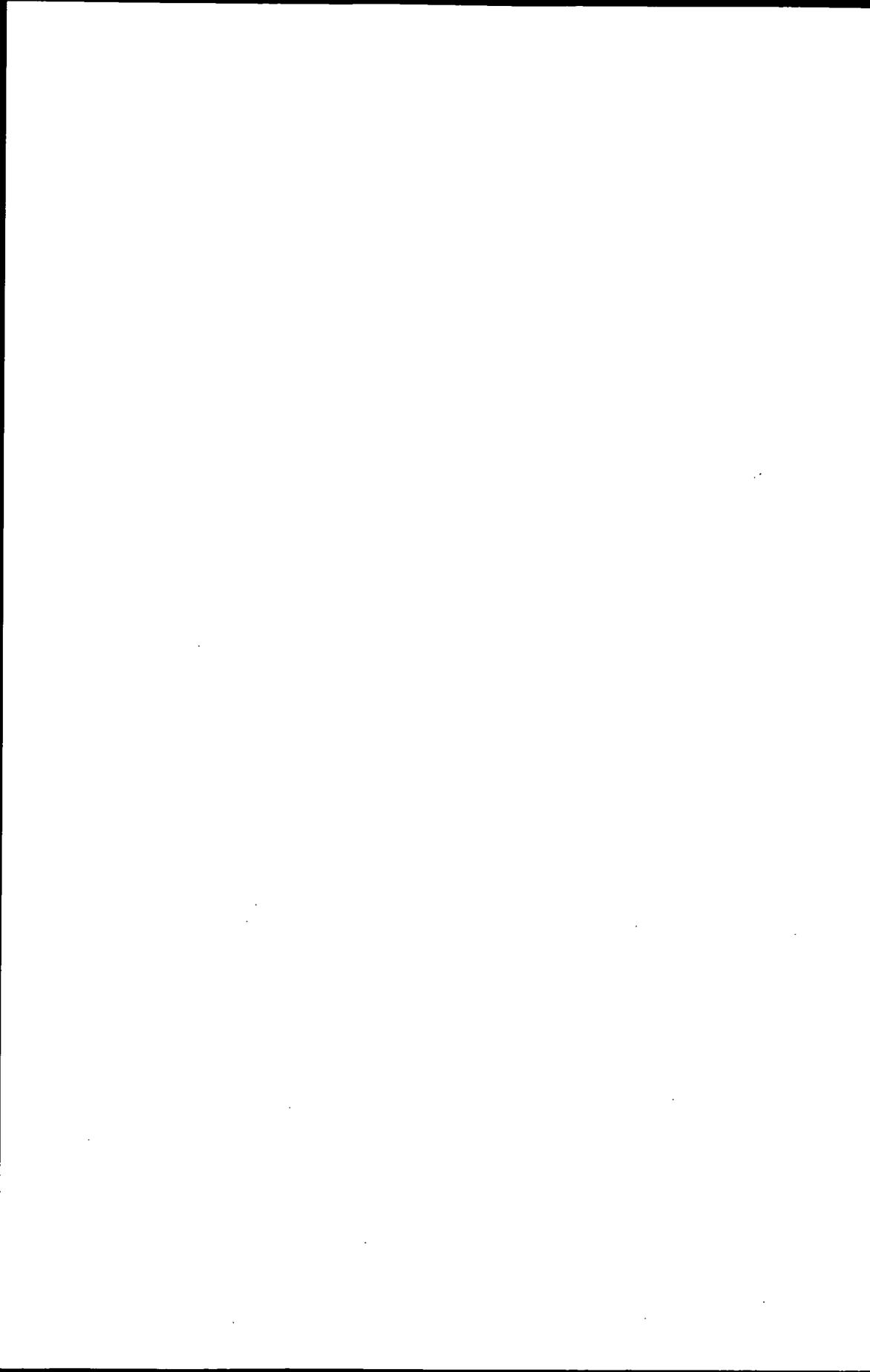
La seconde hypothèse que l'on peut avancer pour mieux comprendre la spécificité ferroviaire de ce phénomène de différenciation tient aux caractéristiques propres à l'offre de transport à grande vitesse. Dans cette optique, l'élément essentiel à considérer est la tarification. Force est alors de reconnaître que, de 1989 à 1993, les prix du transport ferroviaire n'ont pas évolué dans le sens de l'équité sociale. Nous avons pu, par exemple, évaluer le prix du temps gagné par le TGV à plus de 75F/h le dimanche après-midi sur un certain nombre de destinations de relative proximité. Cela signifie que toutes les personnes qui, pour des déplacements personnels, n'accordent pas à leur temps une valeur supérieure à 75F/h voient l'offre de transport se dégrader (7). Or, il est vraisemblable que la médiane de la valeur du temps des usagers du train en seconde classe est inférieure à ce niveau, c'est-à-dire que la dégradation de l'offre est ressentie par plus de la moitié de la clientèle.

(7) Sous réserve que l'on admette le coût généralisé comme indicateur de l'offre de transport, ce qui est l'hypothèse communément admise par les modèles de prévision de la demande de transport.

A ces aspects directement tarifaires, il faut sans doute ajouter un effet d'image, conséquence des difficultés liées à la mise en place du nouveau système de billetterie "Socrate" au printemps 1993. Dans les médias et dans l'esprit de tout un chacun, ces problèmes techniques et de qualité de service ont été reliés de manière assez systématique aux augmentations tarifaires mises en place à la faveur de l'arrivée du TGV. Pour un coût, on en conviendra, assez exorbitant, la S.N.C.F. s'est payé une campagne nationale de communication de plusieurs mois sur le thème "le TGV, c'est cher". On admettra que le message est passé. Il est d'autant mieux passé qu'il correspondait à une certaine réalité. Cette image d'un train onéreux ne peut pas rester sans conséquence sur la demande et il est finalement naturel qu'elle affecte d'abord les déplacements les moins contraints des ménages les moins aisés.

Il convient néanmoins de relativiser l'impact de l'évolution de la tarification et plus généralement de l'offre ferroviaire sur l'aggravation de la sélection sociale qui s'opère dans les trains. On rappellera en premier lieu la place primordiale des explications de cette situation liées au contexte économique et social général. Il faut ensuite insister sur le fait que, malgré ces tendances à la différenciation, les catégories les moins favorisées, ainsi que les jeunes adultes, ne sont pas exclus de la croissance de la mobilité (en train et en voiture) liée à la fréquentation des zones les plus dynamiques. Enfin, on doit signaler que les écarts entre les taux de croissance des différentes catégories socio-démographiques ne sont en rien corrélés aux variations du prix du billet de train. La différenciation sociale est ainsi minimale sur Nantes-Paris ou Rennes-Paris alors que le temps gagné par le TGV est tarifé très cher. Sur les zones côtières plus éloignées, la croissance spécifique des plus riches et des 30-59 ans est marquée alors que la surtarification liée au TGV diminue fortement.

Il semble de toute façon que les différents arguments qui concourent à accentuer cette discrimination entre groupes de population ne soient pas séparables les uns des autres. Ils ne le sont pas parce que nous ne disposons d'aucune information pour distinguer, dans ce phénomène, ce qui reviendrait à la conjoncture, à la structure de la clientèle ferroviaire ou à l'évolution de la tarification. Ils ne le sont pas non plus pour la raison qu'ils s'alimentent les uns les autres. On peut par exemple imaginer que si le marché porteur des déplacements interurbains n'était pas celui des populations les plus aisées, la S.N.C.F. n'aurait pas été tentée de mettre en place une tarification aussi discriminante. Dans ces conditions, il faut retenir que le TGV-Atlantique, avec ses propres caractéristiques d'offre, participe d'un mouvement de croissance socialement différencié de la mobilité de week-end, mais que ce mouvement est en premier lieu exogène au secteur des transports.



CHAPITRE 4

LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL ENTRE L'OUEST/SUD-OUEST ET L'ILE-DE-FRANCE

Entre l'ouest et le sud-ouest d'une part, et Paris d'autre part, une proportion non négligeable de voyageurs ont déclaré effectuer un déplacement domicile-travail. Outre le caractère traditionnel des migrations de rythme hebdomadaire de personnes plus ou moins déracinées en Ile-de-France, il faut aussi prendre en compte les déplacements quotidiens de type pendulaire réalisés sur des distances supérieures à 200 km. L'enquête analysée ici a observé des déplacements effectués depuis la province vers Paris, un dimanche après-midi, un lundi matin ou un mardi. Elle privilégie donc par nature la montée des provinciaux vers l'Ile-de-France en début de semaine. Elle permet également de repérer les migrations quotidiennes. Les déplacements domicile-travail de Parisiens vers la Province, outre qu'il sont mal représentés dans notre échantillon, semblent de toute façon tout à fait marginaux. Compte tenu des effectifs de réponses plus réduits dont on peut disposer sur les déplacements domicile-travail, nous ne distinguerons pas les questionnaires recueillis le mardi de ceux récupérés le dimanche-lundi. Il convient donc de garder à l'esprit la sur-représentation des migrations de début de semaine qui en résulte.

L'échantillon redressé est donc constitué de 12.396 déplacements en 1989, et de 12.877 en 1993, obtenus respectivement à partir de 880 et 1.031 questionnaires remplis. Sans qu'il soit possible sur cette base de calculer la part des déplacements domicile-travail dans le trafic, on peut comparer ces chiffres aux 40.000 déplacements (environ) de Parisiens en week-end et au 18.000 déplacements à motif professionnel repérés le mardi sur la zone d'enquête. De 1989 à 1993, la hausse du nombre de migrations domicile-travail atteint 4%.

Dans un premier temps, nous présenterons rapidement les principales caractéristiques des personnes qui réalisent ces migrations domicile-travail à longue distance. Les caractéristiques des voyageurs puis celles de leurs déplacements seront précisées. Une analyse plus fine des résultats permettra, dans un second temps, de distinguer deux types de mobilité domicile-travail contrastés dont les évolutions sont spatialement très différenciées. Ces deux segments seront alors observés sur deux zones géographiques distinctes.

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE

La comparaison des échantillons recueillis en 1989 et 1993 concernant les déplacements domicile-travail met en évidence d'importantes évolutions plutôt structurelles que quantitatives, comme en témoigne la progression d'ensemble, qui demeure inférieure à 4%. Sur cet échantillon global, on retrouvera le phénomène de différenciation sociale déjà repéré sur d'autres trafics, ce dont nous rendrons compte après avoir présenté le partage modal sur ce marché et son évolution.

Domination du train, mais progression nette de la route

Sur l'ensemble de la zone d'enquête, avec ou sans le T.G.V., le chemin de fer demeure le moyen privilégié des déplacements domicile-travail. Mais si, sur ce segment, la part de marché de ce mode dépasse encore les deux tiers, l'évolution en volume est négative, quoique de manière mesurée. L'usage de la voiture particulière connaît en revanche une croissance notable pour atteindre le quart des déplacements. On peut encore noter la part non négligeable de déplacements effectués en avion.

Tableau 1 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	<i>Evolution en volume</i>
Train	74%	68%	-4%
Avion	7%	8%	+10%
Voiture	19%	24%	+31%
Ensemble	100%	100%	+4%

1.1. Migrations domicile-travail et différenciation sociale

Les déplacements domicile-travail seront analysés ici selon trois caractéristiques socio-démographiques : le sexe, l'âge et le statut socio-professionnel. Concernant ces variables qualifiant les individus, il convient toujours de tenir compte de ce que, sur l'autoroute, un seul questionnaire était distribué par voiture. Les caractéristiques du voyageur ayant répondu sont donc difficilement extrapolables aux autres passagers. Compte tenu du faible taux de remplissage observé sur ce trafic (1,42 passager/véhicule en 1989 et 1,32 en 1993), on s'autorisera néanmoins à agréger les résultats des différents modes. On précisera en revanche les situations pour lesquelles les résultats sont sensiblement différents suivant les modes.

1.1.1. Sexe : davantage d'hommes que de femmes

Le tableau suivant montre une proportion d'hommes nettement prédominante. Ce résultat se retrouve, mais avec d'importantes nuances, sur chacun des trois modes. La proportion de femmes est ainsi la plus élevée dans le trafic ferroviaire où elle atteint presque 30%. Elle est située entre 15 et 20% sur l'avion et reste inférieure à 10% sur la route. On note enfin que ces résultats n'évoluent pas de manière significative entre 1989 et 1993. La mobilité domicile-travail sur des distances importantes demeure essentiellement masculine.

Tableau 2 : Les déplacements selon le sexe :
structure et évolution, tous modes confondus

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Femme	24%	22%	-2%
Homme	76%	78%	+5%
Ensemble	100%	100%	+4%

1.1.2. Progression des "adultes", baisse des "jeunes" et report partiel du train vers la route

Les évolutions des volumes et les structures par âge mettent en évidence une différence importante entre les évolutions du trafic ferroviaire et celles des deux autres modes. En 1989, le train se caractérise par une proportion importante de voyageurs de moins de 30 ans au sein du trafic domicile-travail. Sur la route et l'avion, ce sont les "adultes" (30-59 ans) qui sont prépondérants. Entre 1989 et 1993, le chemin de fer perd cette position privilégiée chez les plus jeunes. La baisse sévère du trafic correspondant est loin d'être entièrement compensée par la hausse de l'usage de la voiture par les moins de 30 ans : les résultats calculés tous modes confondus indiquent une diminution de plus de 20% du volume de migrations domicile-travail de cette classe d'âge. On constate néanmoins un mouvement de balancier qui peut s'interpréter comme un report partiel de ce trafic du train vers la route.

Le volume de déplacements domicile-travail des 30-59 ans évolue en revanche à la hausse sur les trois modes. La croissance, très importante sur la route, demeure significative sur le chemin de fer pour aboutir à une croissance tous modes confondus de 25% environ. Les personnes de 60 ans et plus forment un ensemble qui reste marginal. On retrouve bien, sur le trafic domicile-travail, les évolutions différenciées selon l'âge déjà constatées sur les trafics de week-end. De même, le rôle sélectif du train dans ces évolutions apparaît de nouveau.

Tableau 3 : Les déplacements selon l'âge : structure et évolution par mode *

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Avion (en nombre de voyageurs)			
Moins de 30 ans	19%	20%	+15%
30-59 ans	77%	75%	+7%
Ensemble	100%	100%	+10%
Train (en nombre de voyageurs)			
Moins de 30 ans	44%	29%	-38%
30-59 ans	53%	70%	+27%
Ensemble	100%	100%	-4%
Voiture (en nombre de véhicules)			
Moins de 30 ans	29%	**31%	+52%
30-59 ans	68%	69%	+44%
Ensemble	100%	100%	+42%

* : effectifs insuffisants pour les 60 ans et plus

** : effectifs inférieurs à 30 questionnaires

1.1.3. Statut socio-professionnel : une évolution sélective

Suivant la tendance de l'ensemble des segments de trafic que nous avons étudiés, les déplacements domicile-travail mettent en évidence une forte différenciation sociale. Dès 1989, on note que les cadres occupent une place tout à fait importante, mais qui reste du même ordre que celle des ouvriers-employés. Cette proportion importante de cadres est évidemment accentuée dans les avions où elle atteint 70%. Elle demeure importante sur le trafic routier (57% en 1989). Le chemin de fer apparaît comme le mode le moins discriminant avec 36% de cadres et 45% d'ouvriers-employés en 1989.

Les évolutions de 1989 à 1993 distinguent nettement les actifs suivant le statut social. La mobilité domicile-travail des cadres s'accroît considérablement, celle des ouvriers-employés régresse alors que les techniciens sont dans une situation intermédiaire. Seules les "professions indépendantes" connaissent une évolution qui ne corrobore pas l'hypothèse d'une discrimination suivant le niveau socio-culturel.

Le même étagement entre l'évolution positive du volume de cadres et celle, plutôt négative, des ouvriers-employés se retrouve sur les deux principaux modes. Sur le train, les cadres (+16%) précèdent les techniciens (-1%) et les ouvriers-employés (-25%). Sur le trafic routier, la croissance conséquente des cadres (+60%), s'oppose à la stabilité des ouvriers-employés (+3%) alors que l'évolution du volume de techniciens est statistiquement non fiable.

Tableau 4 : Les déplacements selon le statut professionnel :
structure et évolution, tous modes confondus

	Répartition 1989	Répartition 1993	Évolution en volume
Ouvriers-Employés	38%	29%	-21%
Techniciens	11%	12%	+9%
Cadres	42%	51%	+24%
Professions indépendantes	7%	7%	-8%

En poussant davantage l'analyse de ces effets différenciés, on met en évidence ce qui semble être la prépondérance de l'effet de l'âge sur l'effet du statut social. En effet, sur le trafic ferroviaire, on peut constater chez les ouvriers-employés de 30 à 59 ans, une croissance équivalente à celle des cadres du même âge (+26%). Les deux statuts ne se distinguent que partiellement sur le groupe des moins de 30 ans (-47% pour les ouvriers-employés et -18% pour les cadres). Sur le trafic routier, cet effet est quantitativement atténué par un phénomène de report.

Il faut encore mentionner la proportion importante représentée par les salariés de la fonction publique puisqu'ils représentent, pour le trafic domicile-travail, plus de 30% du trafic ferroviaire et 15% du trafic routier en 1989. Leur évolution est en revanche globalement négative (respectivement -11% et +1%).

En conclusion, on observe que le trafic domicile-travail repéré sur la zone d'enquête présente des caractéristiques socialement très contrastées. Comme sur les autres trafics étudiés, les évolutions de 1989 à 1993 viennent renforcer ces contrastes. C'est un trafic masculin, qui concentre son dynamisme sur les populations d'âge "adulte" (de 30 à 59 ans) et de P.C.S. plutôt élevées. Certes, le trafic ferroviaire présente des traits plus équilibrés en 1989, mais ses évolutions propres tendent à accentuer encore le phénomène de différenciation sociale.

1.2. Rythme hebdomadaire, rythme quotidien : deux types de mobilité distincts

C'est à travers la durée du déplacement que l'on repère, dans l'enquête présentée ici, le rythme des migrations pendulaires. En toute rigueur, si ces migrations étaient régulières dans l'année, on pourrait aussi se fonder sur leur fréquence de réalisation pour distinguer les allers-retours quotidiens ou hebdomadaires. Au-delà des problèmes de fiabilité que l'on rencontre lorsqu'il s'agit de mesurer le nombre de déplacements identiques réalisés dans l'année qui précède l'enquête, il apparaît que la fréquence des migrations domicile-travail est très variable. Nous parlerons donc de migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire sans tenir compte du fait que ces migrations ne sont pas nécessairement réalisées chaque jour ou chaque semaine ouvré.

1.2.1. Développement des migrations de rythme quotidien

Le décompte des déplacements domicile-travail suivant la durée du séjour fait apparaître, en 1989, une large majorité de déplacements de rythme hebdomadaire. Cette prédominance n'est pas remise en cause en 1993. Cela se comprend aisément si l'on se souvient que les distances parcourues ne sont ici jamais inférieures à 200 km. Il convient en outre de rappeler que l'échantillon qui fonde ces résultats sur-représente le début de semaine.

En volume, la réduction des migrations hebdomadaires est peu marquée. Elle se distingue alors nettement de celle du rythme quotidien qui augmente de manière conséquente. Cette différence fait apparaître deux sous-populations dont on analysera la répartition modale ci-dessous. On vérifiera ensuite rapidement qu'elles présentent des caractéristiques socio-démographiques voisines.

Tableau 5 : Les déplacements selon le rythme de migrations alternantes : structure et évolution

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Rythme quotidien	29%	34%	+26%
Rythme hebdomadaire	70%	65%	-4%

1.2.2. Hausse du trafic ferroviaire quotidien, baisse du trafic ferroviaire hebdomadaire

Les données de 1989 laissent apparaître un partage modal sensiblement identique qu'il s'agisse des déplacements de rythme quotidien ou hebdomadaire. Seule la part de l'avion subit l'influence de distances en moyenne plus courtes pour les migrations quotidiennes. On retrouve donc sur les deux marchés considérés la prédominance du chemin de fer.

Tableau 6 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Rythme quotidien			
Train	78%	83%	+35%
Avion	4%	3%	-2%
Voiture	18%	13%	-6%
Rythme hebdomadaire			
Train	72%	61%	-20%
Avion	9%	10%	+12%
Voiture	19%	29%	+50%

Les évolutions de 1989 à 1993 mettent au contraire en évidence une nette divergence des deux marchés. Les migrations de rythme quotidien réalisées en train augmentent fortement alors que le volume de déplacements automobiles varie peu sur ce segment. Les migrations hebdomadaires connaissent une tendance inverse. Le trafic ferroviaire est en recul, alors que celui de l'autoroute explose. Il faut se garder d'interpréter ces données en termes univoques de transfert modal. Ce phénomène est à combiner avec une certaine transformation de migrations hebdomadaires en migrations quotidiennes, ainsi qu'avec l'effet de la dégradation de la conjoncture économique.

1.2.3. Rythme hebdomadaire ou quotidien : d'abord des hommes, cadres, de 30 à 59 ans

Grosso modo, les migrants de rythme hebdomadaire ou quotidien présentent des caractéristiques semblables. Ce sont majoritairement des hommes dans les deux cas (à plus de 75% en 1989). Ils ont, dans une proportion des deux tiers, entre 30 et 59 ans. Enfin, les cadres et les fonctionnaires sont très présents dans leurs rangs. En termes d'évolution également, les deux sous-populations montrent des tendances voisines : augmentation du nombre de cadres et diminution du nombre de moins de 30 ans. Les principaux résultats mis en évidence sur l'échantillon global des déplacements domicile-travail sont donc confirmés pour chacune des sous-populations de migrants de rythme hebdomadaire ou quotidien.

Les nuances à ce constat concernent en premier lieu l'évolution du partage hommes/femmes. Partant d'une situation similaire en 1989, on constate que les femmes expliquent à elles seules, à travers une baisse en volume de 20%, le tassement du rythme hebdomadaire. *A contrario*, elles sont à l'origine d'une hausse du nombre de migrations quotidiennes plus importante que les hommes (38% contre 22%).

L'autre nuance concerne l'amplitude des évolutions relatives au statut socio-professionnel. Les évolutions positives sont plutôt atténuées sur le rythme hebdomadaire (cadres, +11%) et renforcées sur le rythme quotidien (cadres, +76%, fonctionnaires, +33%). C'est l'inverse qui se produit pour les évolutions négatives. Ainsi, aux fortes baisses du nombre de migrants hebdomadaires ouvriers-employés (-25%) ou fonctionnaires (-27%) répond une baisse limitée des déplacements quotidiens chez les ouvriers-employés (-9%). Ces différences s'expliquent en grande partie par un phénomène de glissement d'une part de la mobilité hebdomadaire de 1989 vers de la mobilité quotidienne en 1993. Ce phénomène semble particulièrement net concernant les cadres, les fonctionnaires et les femmes.

1.2.4. Les migrants hebdomadaires : une représentation spatiale problématique

Avant de passer à une analyse spatialisée des résultats, il convient de s'arrêter un instant sur une particularité importante des migrants hebdomadaires. Cette population est en effet constituée de provinciaux se déplaçant de manière régulière pour travailler en Ile-de-France plusieurs jours d'affilée. Ces personnes disposent donc par nature d'un pied-à-terre à Paris où elles logent en semaine. Dès lors, la simple question du lieu de résidence est porteuse d'ambiguïté. De même, la détermination du motif de déplacement dépend totalement de la représentation que le voyageur interrogé se fait de sa situation : le dimanche soir ou le lundi matin, il peut rentrer d'un week-end de 2 jours en Province ou aller travailler 4 ou 5 jours en région parisienne.

Face à ce problème, le choix de conserver telle quelle l'indication du motif de déplacement choisie par la personne enquêtée s'impose de lui même. Cependant, les réponses des voyageurs ressortissant effectivement du motif domicile-travail présentent un taux d'incohérences qui mérite d'être souligné. En effet, la tâche d'apurement des données issues des questionnaires est toujours nécessaire. Mais, dans ce cas précis de personnes disposant de fait de 2 lieux de résidence, ces incohérences constituent une information sur la vigueur relative de leur ancrage résidentiel en Province ou à Paris.

C'est ainsi que l'on constate que la moitié environ des voyageurs qui peuvent être classés parmi les provinciaux migrants hebdomadaires vers l'Ile-de-France ne réussissent pas, pour décrire leur déplacement dans le questionnaire qui leur était proposé, à rentrer dans le cadre d'une banale mobilité entre un domicile et un lieu de travail bien identifié. Le phénomène est encore accentué par la diversité des situations concrètes que recouvre la notion de provincial migrant hebdomadaire. On y retrouvera aussi bien le père de famille qui, dès qu'il le peut, retourne en Province auprès des siens, que le jeune fonctionnaire, récemment nommé à Paris, qui rentre encore souvent - mais pour combien de temps ? - dans sa région d'origine. On peut aussi imaginer que des personnes vivent de manière permanente et équilibrée sur un schéma géographique impliquant plusieurs espaces de résidence et de socialisation. Il convient donc de rester prudent quant à l'interprétation des faits mis en évidence sur ce segment de population.

2. DISTANCES COURTES, DISTANCES LONGUES : DES EVOLUTIONS DIVERGENTES

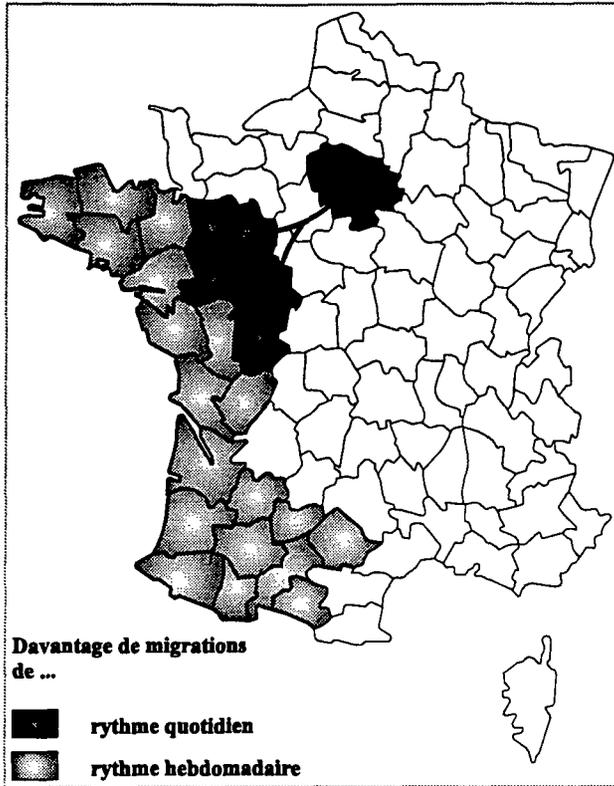
Tableau 7 : Les déplacements selon le rythme de migration :
structure et évolution, par région - tous modes confondus

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution 93/89 (%)
Zone 200-350 km (1)			
Rythme quotidien	42%	62%	+30%
Rythme hebdomadaire	58%	38%	-41%
Zone éloignée (2)			
Rythme quotidien	13%	12%	+12%
Rythme hebdomadaire	87%	88%	+24%

La décomposition des résultats suivant l'origine du déplacement permet de mettre en évidence deux aires géographiques aux évolutions bien distinctes. Un premier ensemble de départements situés entre 200 et 350 km de Paris, donc desservis en 1h ou 1h30 par le TGV, est à l'origine d'un trafic de rythme quotidien déjà important en 1989. Ce trafic connaît une forte hausse de 1989 à 1993 à laquelle s'oppose une baisse encore plus marquée des déplacements hebdomadaires. Sur l'ensemble des départements de la zone d'enquête plus éloignés de l'Ile-de-France, les allers-retours domicile-travail effectués dans la journée sont beaucoup plus rares en 1989. L'évolution des volumes de trafics jusqu'en 1993 montre un développement conséquent des migrations hebdomadaires, mais aussi un certain dynamisme des allers-retours quotidiens.

(1) zone 200-350 km = Sarthe + Indre-et-Loire + Mayenne + Maine-et-Loire + Vienne,

(2) zone éloignée = Ariège + Charente + Charente-maritime + Côtes-d'Armor + Finistère + Haute-Garonne + Gers + Gironde + Ille-et-Vilaine + Landes + Loire-Atlantique + Lot-et-Garonne + Morbihan + Pyrénées-Atlantiques + Hautes-Pyrénées + Deux-Sèvres + Tarn + Tarn-et-Garonne + Vendée.



Carte 1 : Développement des migrations alternantes de rythme quotidien ou hebdomadaire

2.1. 200-350 km : un effet limité de rapprochement du bassin d'emplois francilien

De 200 à 350 km de Paris, la mise en service du TGV-Atlantique coïncide avec une augmentation du nombre de migrations domicile-travail journalières et une baisse des déplacements hebdomadaires. Le mouvement de glissement du second type de mobilité vers le premier est indéniable. Il convient cependant de noter qu'il n'occulte pas les autres tendances que révèlent les évolutions constatées entre 1989 et 1993. En effet, ce basculement s'accompagne de modifications socio-démographiques importantes des populations de voyageurs concernés qui montrent qu'il n'y a pas eu simple transfert d'individus d'un rythme d'allers-retours vers l'autre.

Au sein de cette aire, il conviendrait en outre de distinguer les agglomérations de Tours et du Mans - les seules où le volume de migrations quotidiennes est réellement significatif - des villes plus éloignées (Laval, Angers, Poitiers) qui

suivent les mêmes évolutions mais concernant des flux de migrants journaliers plus ténus.

Après l'analyse du partage modal, les variables socio-démographiques permettront de mieux comprendre comment s'opère le rapprochement avec le bassin d'emploi parisien.

2.1.1. Le TGV permet les allers-retours quotidiens...

Le TGV apparaît clairement à l'origine de la croissance importante (+30%) des migrations quotidiennes sur cet espace. Il convient toutefois de nuancer fortement l'image d'un TGV-train de banlieue qui aurait transformé Tours ou Le Mans en cités-dortoirs parisiennes. Sur deux jours, un lundi matin et un mardi, nous avons relevé, après redressement, un volume total de 3500 migrations domicile-travail effectuées en aller-retour dans la journée. Or, les cinq préfectures couvertes par la zone des 200-350 km rassemblent plus de 800.000 habitants. En outre, rien ne permet de penser, à partir de nos observations sur cette zone, que le nombre de provinciaux occupant un emploi en Ile-de-France aurait augmenté. Nous sommes donc loin d'assister à un mouvement de péri-urbanisation rapide de ces espaces, ni à leur satellisation autour de l'Ile-de-France. La réalité des évolutions constatées entre 1989 et 1993 n'est donc pas à la hauteur des peurs suscitées à l'avance par l'arrivée du TGV-Atlantique. Mais la croissance des migrations quotidiennes n'en demeure pas moins.

Tableau 8 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire - zone 200-350 km.

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Rythme quotidien			
Train	83%	92%	+43%
Voiture	*17%	*8%	-36%
Rythme hebdomadaire			
Train	77%	65%	-51%
Voiture	23%	35%	-10%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires

Les migrations de rythme hebdomadaires sont en nette diminution traduisant pour une part un report vers une mobilité quotidienne. On note en particulier l'ampleur de la décroissance du trafic ferroviaire correspondant. Sur ce segment, le chemin de fer perd des parts de marché. Une explication réside dans la plus grande sensibilité des usagers du train à la dégradation de la conjoncture économique. Une seconde explication tient vraisemblablement au fait que l'usage de la voiture pour des migrations domicile-travail hebdomadaires s'accompagne

généralement d'un ancrage parisien plus intense du migrant (ou le permet). Cette population d'automobilistes est alors moins sensible que la clientèle ferroviaire aux nouvelles facilités offertes par le TGV pour réaliser des allers-retours dans la journée.

2.1.2. ... mais ses tarifs restent dissuasifs pour les moins favorisés

La décomposition des migrants pendulaires de la zone des 200-350 km selon les variables démographiques confirme les résultats obtenus à partir de l'échantillon général. Les femmes génèrent environ le quart des déplacements. Elles abandonnent davantage que les hommes le rythme hebdomadaire. A *contrario*, et bien que les volumes enregistrés indiquent une évansion de trafic, elles impulsent une croissance plus importante des allers-retours journaliers que leurs homologues masculins. Cette différence tient à la croissance sélective du rythme quotidien chez les hommes : il augmente très fortement pour les hommes de 30 à 59 ans et diminue pour ceux de moins de 30 ans.

Le statut professionnel des migrants met en évidence des évolutions différenciées. Sur la zone des 200-350 km, toutes les catégories socio-professionnelles diminuent fortement leurs migrations domicile-travail de rythme hebdomadaire. C'est à propos de l'ampleur du report vers les allers-retours quotidiens que peuvent être repérés les écarts. Les catégories les plus aisées semblent en mesure de profiter massivement des nouvelles opportunités offertes par le TGV. A l'opposé, c'est un effet combiné de crise et de dissuasion tarifaire qui domine chez les ouvriers-employés dont le volume de migrations quotidiennes recule. Les techniciens et les salariés de la fonction publique sont dans une situation intermédiaire.

Sur la zone située entre 200 et 350 km de Paris, l'effet de rapprochement du bassin d'emploi parisien est réel. Il résulte de la fluidité que révèle l'adoption d'un rythme quotidien de déplacements domicile-travail. En revanche, nos observations concernant cet espace géographique ne montrent pas d'augmentation du nombre de provinciaux occupant un emploi en Ile-de-France. La dégradation de la conjoncture économique intervenue entre 1989 et 1993 est peut-être venue prévenir en partie le risque de fuite de la main-d'oeuvre vers Paris.

Le développement du volume de migrations domicile-travail quotidiennes apparaît tout à fait être la conséquence de la modification de l'offre de transport induite par le TGV. La diminution du temps de trajet permet la transformation de rythmes hebdomadaires de déplacements en rythmes journaliers. L'augmentation tarifaire réduit la mobilité des moins favorisés.

Tableau 9 : Les déplacements selon le statut professionnel :
structure et évolution,
migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire - zone 200-350 km.

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Rythme quotidien			
Ouvriers-Employés	45%	33%	-6%
Techniciens	*12%	14%	+17%
Cadres	35%	45%	+69%
Professions indépendantes	*5%	*8%	+126%
Fonctionnaires	33%	34%	+31%
Rythme hebdomadaire			
Ouvriers-Employés	35%	34%	-42%
Techniciens	*11%	*8%	-58%
Cadres	45%	51%	-32%
Professions indépendantes	*8%	*6%	-61%
Fonctionnaires	29%	24%	-52%

* : Effectifs inférieurs à 30 questionnaires

2.2. A plus de 350 km, peu d'influence du TGV

Au delà de 350 km de Paris, la distance rend difficile la réalisation d'allers-retours entre son domicile et son lieu de travail dans la journée. Le TGV, en plaçant Nantes ou Rennes à 2 heures de Paris, n'a pas permis de diffuser de tels comportements de mobilité. Le caractère marginal de ceux-ci ne permet pas leur analyse statistique. Concernant les distances longues, nous nous en tiendrons à l'observation des migrations de rythme hebdomadaire.

2.2.1. Croissance des migrations hebdomadaires en voiture

Le train est le mode dominant des déplacements domicile-travail à longue distance. Il le demeure pour les migrations hebdomadaires de plus de 350 km. Pourtant, les évolutions constatées entre 1989 et 1993 montrent que la croissance de ce trafic (+24%) se concentre presque exclusivement sur la voiture. Ce phénomène apparaît donc indépendant de la modification de l'offre de transport induite par la mise en service du TGV. A plus de 350 km de la capitale, nous sommes indubitablement sortis de l'aire des effets du TGV en ce qui concerne la mobilité domicile-travail.

Tableau 10 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme hebdomadaire - zone éloignée

	Répartition 1989	Répartition 1993	Evolution en volume
Train	69%	59%	+7%
Avion	15%	14%	+12%
Voiture	16%	27%	+116%

2.2.2. Une fois encore, accentuation de la différenciation sociale

Sur la zone éloignée, la répartition hommes/femmes des déplacements domicile-travail hebdomadaires présente quelques particularités. Il s'agit tout d'abord du segment sur lequel la proportion de femmes est la plus faible (17%). On constate en second lieu que la croissance du trafic est remarquablement équilibrée entre les deux sexes. Enfin, on constate d'importantes différences dans la répartition modale des deux groupes. Le trafic routier est ainsi totalement masculin alors que la croissance du trafic ferroviaire est entièrement le fait de la mobilité des femmes.

Par âge, on retrouve le phénomène de différenciation qui met les moins de 30 ans à l'écart de la hausse du nombre de migrations hebdomadaires. Leur stabilité (+2%) s'oppose ainsi à la croissance des 30-59 ans (+38%). La répartition modale permet à nouveau d'éclairer cette divergence. La stabilité des plus jeunes vient d'un report apparent de 400 usagers du chemins de fer (31%) vers la route alors que les classes d'âge "adultes" sont en croissance sur les deux modes.

Le statut socio-professionnel des migrants hebdomadaires à plus de 350 km confirme la tendance marquée à la différenciation sociale. On retrouve l'opposition classique entre la croissance du nombre de cadres et la diminution du nombre d'ouvriers-employés. En revanche, les situations intermédiaires n'apparaissent pas. Les techniciens montrent, sur un effectif certes réduit, une hausse exceptionnelle (en particulier sur le train) et les salariés de la fonction publique sont au contraire en nette régression sur ce même mode. Pour compléter ce panorama, on notera que les cadres expliquent à eux seuls l'essentiel de la croissance du trafic autoroutier alors que leur participation à la hausse du trafic ferroviaire est très mesurée.

Sur l'ensemble de la zone desservie en 2 heures ou plus par le TGV, il apparaît que les réductions de temps de parcours qu'il a permises n'influent que de manière marginale sur les évolutions du trafic domicile-travail de rythme hebdomadaire. La voiture concentre l'essentiel de la hausse de trafic enregistrée. Le phénomène de différenciation sociale qui tend à favoriser la mobilité des tranches d'âge intermédiaires (30-59 ans) et des catégories les plus aisées est également marqué sur ce segment du marché des déplacements domicile-travail. Pourtant, il n'est, dans ce cas précis, guère explicable par les particularités de

l'offre de transport ferroviaire à grande vitesse. Il faut à nouveau y voir le signe que cette tendance au renforcement des contrastes sociaux est largement extérieure au système de transport. Celui-ci vient en revanche s'y inscrire, et, en diverses occasions, l'alimenter et la renforcer.

Tableau 11 : Les déplacements selon le statut professionnel : structure et évolution, migrations de rythme hebdomadaire - zone éloignée

	Répartition 1989	Répartition 1993	Évolution en volume
Ouvriers-Employés	33%	24%	-11%
Techniciens	9%	12%	+62%
Cadres	48%	54%	+29%
Professions indépendantes	8%	6%	+6%
Fonctionnaires	37%	26%	-12%

3. LES EFFETS DU T.G.V.-ATLANTIQUE SUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

L'analyse de la mobilité domicile-travail suivant l'origine des déplacements permet en premier lieu de circonscrire l'aire des effets des modifications de l'offre de transport induites par le TGV. De ce point de vue, il apparaît que sur les trajets effectués en 2 heures ou davantage, les évolutions constatées semblent largement indépendantes des transformations des services ferroviaires. En revanche, l'introduction du TGV porte à conséquence principalement sur les relations desservies en une heure et de manière secondaire sur celles desservies en 1h30 environ. Dans la zone concernée par le TGV-Atlantique, il s'agit donc en premier lieu des agglomérations de Tours et du Mans, et en second lieu de celles de Laval, Angers et Poitiers.

Les évolutions affectant le trafic domicile-travail que l'on peut constater entre 1989 et 1993 sur l'espace ainsi défini sont davantage qualitatives que quantitatives. En effet, les résultats de nos observations mettent en évidence d'importants changements dans les comportements de mobilité ainsi qu'une modification de la composition socio-démographique de la population de migrants, mais pas d'augmentation du nombre de provinciaux occupant un emploi en Ile-de-France. Compte tenu de l'évolution du contexte économique général intervenue entre 1989 et 1993 d'une part et du niveau de la tarification propre au TGV d'autre part, l'amélioration des dessertes ferroviaires n'a pas permis au marché de l'emploi parisien de capter davantage d'actifs de la province proche. La péri-urbanisation redoutée de ces espaces ne s'est pas produite.

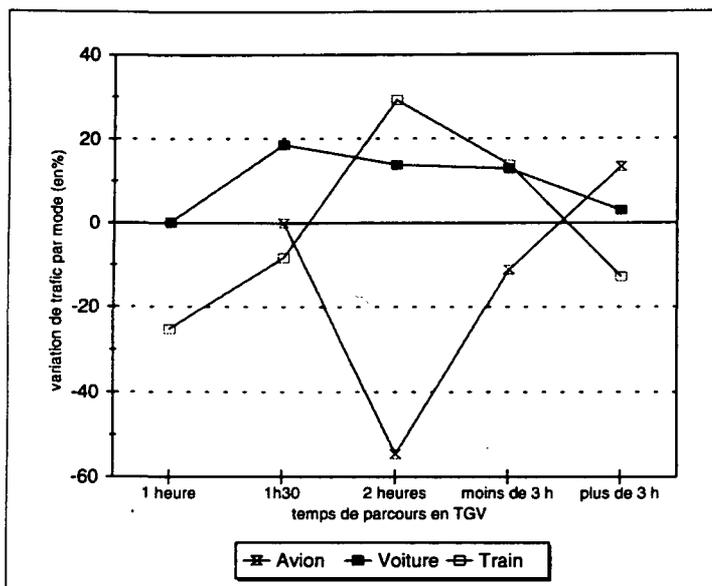
L'élément le plus remarquable de la modification des comportements de mobilité tient à la croissance du nombre d'allers-retours réalisés dans la journée et à la diminution corrélative du volume de migrations hebdomadaires. Ce basculement prononcé (+30% de migrations quotidiennes, -42% de migrations hebdomadaires), traduit bien une facilitation des déplacements domicile-travail vers l'Ile-de-France. En ce sens, il s'est opéré un rapprochement du bassin d'emploi francilien. Cette contraction des distances est en outre à mettre entièrement à l'actif du TGV puisque le chemin de fer assure en 1993 plus de 90% des mouvements pendulaires journaliers.

Cette modification importante des comportements de mobilité ne s'est pas opérée sur une population stable. La composition socio-démographique des trafics domicile-travail a en effet largement évolué dans le même temps. Les femmes, les classes d'âge intermédiaires (30-59 ans) et les représentants des catégories socio-professionnelles les plus favorisées constituent les groupes qui ont le plus massivement adopté un rythme quotidien de migration au détriment du rythme hebdomadaire. Ce glissement, encore nettement perceptible chez les plus jeunes (moins de 30 ans) et les classes les moins aisées, est cependant atténué par une diminution nette de la mobilité domicile-travail de ces groupes en direction de l'Ile-de-France.

CONCLUSION

Les effets attendus de la mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse sont en premier lieu une hausse importante du trafic ferroviaire et par voie de conséquence des gains de parts de marché en faveur du chemin de fer. Le graphique présenté ci-dessous reprend de manière synthétique les principales évolutions constatées entre 1989 et 1993. Il résulte de l'agrégation pure et simple des trafics du dimanche après-midi, du lundi matin et du mardi. Cette agrégation, contestable dans son principe, permet cependant de mettre en évidence les principales évolutions modales observées sur la zone d'étude.

Graphique 1 : Trafic tous motifs pendant la période d'enquête, selon le mode et le temps de parcours TGV jusqu'à Paris : évolution



L'avion, la route et le train ont donc connu, de 1989 à 1993, des évolutions très différentes selon la distance à Paris. Les trafics aériens et ferroviaires connaissent des évolutions largement opposées. Les évolutions du trafic routier semblent en revanche en grande partie indépendantes de la situation des deux autres modes. Selon la distance à Paris, on peut distinguer trois zones aux évolutions particulièrement typées :

- la zone proche, qui couvre les relations les plus courtes, où l'avion est absent de la concurrence modale ; sur cette zone, le train connaît une récession de ses trafics et de ses parts de marché ; cette évolution défavorable s'inscrit dans un contexte où la mobilité tous modes confondus est en diminution ;
- la zone intermédiaire, qui couvre des relations pouvant être comprises entre une heure trente et trois heures de temps de parcours, où les trois modes sont en concurrence ; le trafic ferroviaire augmente fortement au détriment du trafic aérien ; cependant, à l'intérieur de cette zone, la compétitivité du TGV atteint son maximum autour de 2 heures puis diminue à mesure de l'éloignement à Paris. En revanche, les trafics autoroutiers ne paraissent globalement pas souffrir de la concurrence du TGV ;
- la zone la plus éloignée de la capitale, qui ne semble pas sensible à la diminution des temps de parcours introduite par le TGV. Sur cette zone, le chemin de fer connaît une érosion importante de ses trafics. L'usage de la voiture ne bénéficie pas du même dynamisme que sur les zones plus rapprochées. Seul l'avion semble en mesure de profiter de la dynamique de la mobilité.

Sur les trajets les plus courts : un TGV en manque de compétitivité

Sur les relations les plus courtes le chemin de fer perd globalement des parts de marché par rapport à la route pour les deux principaux motifs de déplacement : les déplacements professionnels et les déplacements personnels de week-end.

Sur les trajets Tours-Paris et Le Mans-Paris, la diminution du **trafic professionnel** ferroviaire du mardi est de l'ordre de 40% alors que le trafic routier correspondant se maintient. La position, tant relative qu'absolue, du chemin de fer sur ce marché se dégrade donc de manière considérable. D'un point de vue qualitatif, dans un contexte de conjoncture économique dégradée où la mobilité d'affaire tous modes tend à se replier sur les déplacements les plus immédiatement nécessaires (ventes de produits ou de services par exemple), la baisse de fréquentation du chemin de fer apparaît relativement indifférenciée. Elle est autant le fait des provinciaux que des Parisiens, des motifs marchands que des motifs non-marchands. Tous les secteurs d'activité et tous les types de profession alimentent cette récession du trafic professionnel ferroviaire. Seuls les allers-retours effectués dans la demi-journée progressent de manière sensible, mais ils demeurent marginaux en volume et leur croissance ne compense pas la diminution des allers-retours dans la journée.

Le **trafic ferroviaire pour motif personnel** est en recul, tant en volume qu'en part de marché sur une aire plus vaste que la précédente. Outre les départements de la Sarthe et de l'Indre-et-Loire, elle englobe également une

seconde couronne située à plus de 300 km de la capitale constituée de la Mayenne, du Maine-et-Loire et de la Vienne. Cette évolution ne concerne pas pour autant de manière uniforme l'ensemble des segments du marché des déplacements de week-end des Parisiens. Ce sont tout d'abord les 20-30 ans qui expliquent la quasi totalité de la baisse de fréquentation du chemin de fer. Plus précisément, l'évasion de trafic provient pour l'essentiel de la désaffectation des jeunes employés, ouvriers ou techniciens, c'est-à-dire des catégories les moins favorisées. En revanche, les autres catégories de population maintiennent *grosso modo* leur fréquentation du train. La baisse du trafic ferroviaire pour motif personnel sur les relations les plus courtes desservies par le TGV-Atlantique est donc le résultat d'une évolution socialement très différenciée de la mobilité globale et tout particulièrement de la mobilité ferroviaire.

Les déplacements pour motif domicile-travail ont été, à l'époque de la mise en service du TGV-Atlantique, au centre des débats. Les "migrants alternants", usagers fréquents du train, ont tout d'abord été les plus actifs pour dénoncer les hausses tarifaires importantes intervenues à cette occasion. En outre, tout un discours a été développé autour du danger de transformer les agglomérations de Tours et du Mans, désormais placées à une heure de temps de trajet de la capitale, en "banlieue-dortoir" de Paris. Pour les déplacements domicile-travail, l'évolution majeure observée est en fait le remplacement de migrations hebdomadaires par des migrations quotidiennes. En revanche, rien ne permet d'affirmer que le nombre total de migrants domicile-travail quotidiens ou hebdomadaires a augmenté. Au total, les déplacements pour motif domicile-travail constituent, sur les relations les plus courtes, le segment de marché sur lequel le chemin de fer défend le mieux ses positions. Il faut à nouveau noter ici que les mêmes évolutions sont repérables, bien qu'atténuées, sur des relations plus longues telles que Poitiers-Paris ou Angers-Paris.

Pour comprendre cette dégradation globale des trafics de la zone de relative proximité de l'agglomération parisienne, plusieurs explications complémentaires doivent être mobilisées. La cause première de la diminution du trafic ferroviaire pour motif d'affaire tous modes confondus, tient sans doute à la conjoncture économique très dégradée de 1993. Cette mauvaise conjoncture pèse aussi vraisemblablement sur les évolutions du trafic de week-end. Mais, sur ce segment, un phénomène bien spécifique aux zones proches de l'Île-de-France a été mis en évidence : la relative saturation de ces espaces de proximité en tant qu'espaces de loisirs des Parisiens.

Par ailleurs, la diminution consécutive des temps de parcours consécutive à la mise en service du TGV s'accompagne d'une dégradation de l'offre commerciale : augmentation tarifaire et rigidités du mode de commercialisation. Si l'on rapporte les hausses tarifaires (réservation et supplément) aux gains de temps de la ligne nouvelle on constate tout d'abord que l'heure gagnée est payée

très cher sur les relations courtes : environ 80 F en moyenne un dimanche après-midi, en seconde classe, sur Le Mans-Paris ou sur Tours-Paris, soit largement plus que les valeurs du temps moyennes communément admises pour ce type de trafic. On constate également que le prix de l'heure gagné décroît régulièrement avec la distance et semble inversement corrélé aux évolutions du trafic ferroviaire.

De même, les rigidités du mode de commercialisation du TGV, pénalisent la compétitivité du rail sur les distances les plus courtes. L'obligation de réserver sa place induit tout d'abord une perte de temps pour l'usager d'autant moins supportable que le trajet qu'il effectue est court et appelle donc encore plus de souplesse. Cette rigidité a encore été aggravée par la crise liée au dysfonctionnement du système de billetterie "Socrate" de la S.N.C.F., d'où un allongement conséquent des délais de précaution aux moments les plus aigus de cette crise. Dans un système concurrentiel où la voiture offre une alternative tout à fait séduisante au rail, cette dégradation des principes de commercialisation du chemin de fer a pu entraîner un transfert de clientèle du rail vers la route.

En effet, par rapport aux opportunités déjà offertes dans la situation antérieure et donc par rapport à ce que permet de faire la voiture, le TGV n'apporte pas une amélioration substantielle de l'offre de transport entre Tours ou Le Mans et Paris. Il ne permet pas de franchir un seuil d'accessibilité au delà duquel de véritables comportements de mobilité de proximité, de type urbain ou péri-urbain, peuvent se généraliser. C'est bien évidemment l'accumulation de tous ces facteurs explicatifs qui génère cette situation où tout se passe comme si l'offre ferroviaire s'était globalement dégradée entre 1989 et 1993 sur les relations les plus courtes desservies par le TGV-Atlantique.

Autour de 2 heures de trajet : l'aire des effets du TGV

En s'éloignant de l'Ile-de-France, on atteint des espaces pour lesquels on retrouve nombre d'évolutions déjà observées sur le sud-est et d'autres plus spécifiques au TGV-Atlantique. Les trafics ferroviaires augmentent et le TGV gagne d'importantes parts de marché, principalement au détriment de l'avion. Outre les transferts de clientèle de l'avion, et dans une moindre mesure de la route, vers le train, on peut aussi repérer une induction nette de trafic ferroviaire. Les explications générales de cette situation tiennent en premier lieu aux performances comparées des différents modes. Sur ces distances, de l'ordre de 400 à 600 km, la rapidité du TGV permet à l'offre ferroviaire d'ouvrir des possibilités de comportements de déplacement que la voiture, et dans certains cas l'avion, ne permettent pas. Par rapport au mode aérien, le chemin de fer bénéficie également d'un différentiel de tarif globalement favorable.

A ces explications en termes d'offre, il convient d'ajouter quelques éléments de contexte qui militent en faveur d'un dynamisme de la mobilité. Tout d'abord, l'effet de la conjoncture économique dégradée est, sur cette zone intermédiaire, beaucoup moins uniforme que sur les départements les plus proches de la capitale. Il faut dire que l'aire couverte est à la fois plus large et plus diversifiée. Par ailleurs, l'effet d'allongement des distances de week-end qui jouait à la baisse dans le cas précédent, joue à la hausse dans le cas présent.

Malgré de fortes disparités suivant les régions, qui dépendent de la distance à Paris, du tissu économique local et de l'acuité locale de la récession économique, le trafic professionnel apparaît réagir assez fortement à la mise en service du TGV-Atlantique. Les détournements de trafics aériens et routiers ainsi que l'induction nette sont maximaux sur les relations parcourues en 1h30 ou 2 heures par le TGV. Au delà, l'effet de la grande vitesse s'atténue mais demeure sensible, au moins d'un point de vue qualitatif, sinon en volume, jusqu'à trois heures. La croissance du trafic ferroviaire d'affaire des Parisiens est plus importante, les transferts depuis l'avion dont ils sont à l'origine sont plus massifs et, en règle générale, les Parisiens adoptent plus nettement que les provinciaux les comportements caractéristiques de la mobilité à grande vitesse.

Le développement des allers-retours pour motif professionnel effectués dans la journée, voire dans la demi-journée est tout à fait remarquable. Sur cette gamme de distance, l'avion perd complètement la position dominante qu'il pouvait occuper auparavant. Mais la hausse du trafic ferroviaire professionnel sur ce créneau des voyages courts ne peut s'expliquer par ce seul mouvement de report modal. Il faut également souligner un processus d'induction de trafic lié à une combinaison de facteurs - raccourcissement des durées et augmentation des fréquences de déplacement - tout à fait conforme à ce qui avait été constaté sur la liaison Paris-Lyon. L'ampleur de ces effets apparaît toutefois plus modérée compte tenu d'une conjoncture économique dégradée peu propice à la croissance de la mobilité.

Par rapport aux pratiques de déplacement, il convient également de mentionner une évolution en faveur des voyages réalisés à plusieurs. Là encore, la clientèle issue de l'avion semble constituer la principale source de cette tendance, sous le double effet d'un transfert d'un mode vers l'autre d'une part et d'une augmentation du nombre de voyages effectués à plusieurs en profitant de la baisse des coûts induite par l'utilisation du train d'autre part.

Ce sont pour l'essentiel les cadres des entreprises qui alimentent la croissance du trafic professionnel ferroviaire. Contrairement à ce qui avait été constaté sur le sud-est, on n'observe pas de « démocratisation » du voyage d'affaire qui pourrait résulter de la baisse relative des coûts de déplacement. La croissance de la mobilité des cadres, bien qu'isolée, n'en est pas moins remarquable. Sur la zone intermédiaire le trafic ferroviaire des cadres administratifs et commerciaux

double, celui des cadres techniques triple. Ce résultat est évidemment la conséquence d'un transfert modal important, mais aussi d'une induction nette de trafic concernant surtout les cadres administratifs et commerciaux parisiens et les cadres techniques de province. Par rapport aux secteurs d'activité des entreprises, la croissance du trafic ferroviaire pour motif professionnel apparaît très concentrée sur deux segments : l'industrie et le secteur "étude-conseil-assistance". Ces résultats sont conformes à ce qui avait pu être observé sur la région Rhône-Alpes. Ils s'articulent, comme déjà à l'époque, autour de deux axes de valorisation des nouvelles opportunités de déplacements apportées par le TGV : la conquête de nouvelles aires de marché d'une part et l'organisation interne des firmes d'autre part.

Sur la zone intermédiaire des distances comprises entre 400 et 600 km de Paris, correspondant à des temps de parcours de deux ou trois heures, les évolutions du trafic de week-end des Parisiens sont très nettement favorables au chemin de fer. Cette tendance se prolonge même jusqu'à la côte basque, à plus de quatre heures de TGV de Paris. Dans un contexte de croissance générale des flux, le train réussit à accroître de manière notable ses parts de marché. Il convient néanmoins de souligner que la voiture particulière n'est jamais exclue de cette tendance à la croissance des trafics. Plus que par sa capacité à détourner le trafic routier, le TGV assure son succès, sur les relations qu'il dessert en deux ou trois heures, en réussissant à capter le dynamisme du marché des déplacements de week-end.

Cette croissance du trafic induit également des transformations importantes de la composition de la clientèle ferroviaire. L'un des traits remarquables de cette évolution tient à la diminution de la part relative des personnes voyageant seules en train. De 1989 à 1993, les voyages réalisés à deux ou à trois sont ceux qui ont connu la croissance la plus importante. En effet, la croissance du trafic ferroviaire dans la zone des 2-3 heures de temps de parcours est largement fondée, d'une part sur la hausse de la mobilité des catégories sociales les plus favorisées (cadres+professions indépendantes), et d'autre part sur la hausse de la mobilité des tranches d'âges intermédiaires (30-60 ans).

Il semble que les destinations balnéaires de la côte atlantique accentuent plutôt les différences en faveur des catégories sociales les plus aisées et des tranches d'âge intermédiaires. Au contraire, les destinations urbaines tendraient plutôt à les estomper en rééquilibrant les taux de croissance du trafic, en particulier entre les générations. Selon les motifs de déplacement, on observe également des évolutions qui confirment totalement le mouvement général de différenciation sociale. C'est en effet sur les motifs les moins contraints et les moins habituels que se concentre l'essentiel de la croissance de la mobilité des catégories les plus aisées (ou des 30-60 ans). Au contraire, la mobilité de week-end des catégories sociales les moins aisées aurait plutôt tendance à se resserrer

autour des déplacements de nature plus contrainte. Ces tendances, observables sur le trafic tous modes, sont encore plus nettes sur le seul trafic ferroviaire.

A partir de 400 km de distance, quel que soit le mode de transport utilisé, les seuls déplacements domicile-travail habituellement envisageables sont de fréquence hebdomadaire. Dès 1989, la part du train est importante sur ce marché. En 1993, la mobilité domicile-travail sur ces itinéraires a augmenté dans des proportions conséquentes, mais cette croissance semble avoir concerné au moins autant le mode routier que le mode ferroviaire. La pénétration du chemin de fer sur ce marché ne s'est donc pas accrue à la faveur de la mise en service du TGV-Atlantique. Il serait hasardeux, dans ces conditions, d'attribuer la hausse du nombre de déplacements domicile-travail vers l'Ile-de-France aux transformations de l'offre de transport.

Sur les longues distances : le train marginalisé

Lorsque les distances à parcourir s'allongent encore, les avantages du système TGV s'amenuisent rapidement jusqu'à disparaître. Ainsi, la relation Toulouse-Paris constitue-t-elle l'aboutissement de cette évolution. Malgré l'arrivée du TGV qui relie désormais les deux villes en cinq heures et malgré un contexte général de croissance du trafic, le trafic ferroviaire diminue et le rail perd des parts de marché.

La limite entre l'aire des effets du TGV et la zone où le chemin de fer est ainsi marginalisé n'est pas la même pour tous les segments de marché, ni dans toutes les directions. Les contraintes temporelles sont plus strictes concernant les déplacements pour motif professionnel. De fait, au delà de trois heures de temps de parcours, la compétitivité du TGV pour les déplacements d'affaires diminue fortement ; à partir de quatre heures, on peut considérer la marginalisation du train comme systématique et son repli sur les segments de marché les plus captifs comme inéluctable.

Les contraintes temporelles des déplacements de week-end sont dans l'ensemble beaucoup plus souples. Il faut également prendre en compte l'effet de seuil qui, au delà de 600 km environ, rend l'usage de la voiture plus difficile à concilier avec l'organisation d'un week-end. Dans ces conditions, il est possible de repérer des situations particulièrement favorables au chemin de fer sur lesquelles les performances du TGV, valorisées par les usagers, se traduisent par des hausses de trafic conséquentes. C'est le cas de la côte du sud-ouest (Landes et Pyrénées-Atlantiques) qui combine une vitesse commerciale de desserte particulièrement élevée, une relative concentration des pôles attracteurs de trafic et une croissance générale importante de la demande de déplacements de week-end. Malgré son éloignement de Paris (environ 700 km, quatre à cinq heures de

TGV), cet espace peut, au regard des évolutions du trafic ferroviaire pour motif personnel, être intégré à l'aire des effets du TGV.

L'isthme breton en revanche, en dépit de distances moindres, cumule plusieurs handicaps qui ne permettent pas au TGV d'accroître les parts de marché du chemin de fer. Le trafic breton tout d'abord, apparaît en baisse générale. D'autre part, les vitesses commerciales de desserte réalisées par le TGV sont moindres que sur le sud-ouest. Ensuite, l'éparpillement des pôles attracteurs ne favorise pas la desserte ferroviaire. Enfin, l'arrivée du TGV à Quimper en 1992 seulement n'a peut-être pas encore permis l'émergence de nouveaux comportements de déplacements observables en 1993. Avec des trafics ferroviaires et des parts de marché en baisse, l'isthme breton apparaît exclu de l'aire des effets du TGV.

L'évaluation ex-post des effets des grands projets : un défi méthodologique

En conclusion, si cette enquête de suivi de la mobilité avant-après mise en service du TGV-Atlantique permet de confirmer quelques unes des tendances observées à l'occasion de la mise en service du TGV sud-est concernant les déplacements d'affaires et de mettre en évidence plusieurs tendances de fond concernant les déplacements domicile-travail et les déplacements personnels, elle soulève sans doute beaucoup plus de questions méthodologiques qu'on ne pouvait le supposer initialement. En effet, la demande sociale pour ce type de recherche portant sur l'évaluation *a posteriori* des grandes infrastructures de transport en attend en premier lieu des résultats susceptibles d'être suffisamment reproductibles, des résultats qui soient autant d'enseignements capables d'éclairer des choix futurs. Nous sommes de ce point de vue bien obligés d'admettre que l'analyse des évolutions 89-93 des trafics et des caractéristiques des déplacements ne répond que très partiellement à de telles attentes. Cela tient bien sûr aux importants différentiels de conjoncture économique entre les deux périodes ayant servies à mesurer ces évolutions. Cela tient aussi à un sous-dimensionnement de l'échantillon.

On pourrait penser qu'une base de 15.000 questionnaires recueillis en 1989 et de 18.000 questionnaires recueillis en 1993 se révèle confortable pour analyser et interpréter les principales évolutions. Il s'avère en fait qu'elle devient vite insuffisante dès que l'on veut croiser trois modes de transport, trois motifs principaux de déplacement et une dizaine d'origines-destinations pour faire ressortir de la confrontation des évolutions de comportement de différentes populations-cibles, des hypothèses relatives aux effets du TGV.

Certaines modalités propres à l'enquête viennent en outre renforcer cette fragilité. Ainsi, le choix de n'enquêter qu'un seul jour de semaine considéré comme représentatif d'un jour ouvrable ne permet pas de se départir de la forte variabilité constatée entre 1989 et 1993 à propos, par exemple, de la présence de

certain motifs professionnels dans l'échantillon, tels que la participation à un congrès ou un salon ou la participation aux activités d'une organisation professionnelle ou de salariés. L'absence de toute observation les vendredis et samedis a en outre impliqué l'impossibilité de recomposer le trafic d'une semaine entière, et par conséquent la nécessité de traiter séparément les questionnaires du dimanche-lundi et ceux du mardi. Enfin, l'échantillonnage des trains enquêtés rend très délicates les analyses concernant les effets de la tarification.

Toutefois, le dispositif mis en place ne semble pas pouvoir être amélioré de manière sensible à moyens constants. Restreindre l'aire géographique ou limiter les motifs de déplacement observés, ne permet pas, en raison de fortes déséconomies d'échelle, de redéployer les moyens disponibles afin, par exemple, d'allonger la période d'enquête. En outre, il est apparu souhaitable de conserver la spécificité que constitue pour le TGV-Atlantique par rapport à son homologue du sud-est, la diversité des origines-destinations desservies et en particulier la présence d'origines-destinations à courte distance. L'observation des déplacements pour motif personnel a également été jugée primordiale dans cette étude de cas.

Qu'aurait-il, dans ces conditions, convenu de faire ? On peut estimer à approximativement 5 le coefficient multiplicateur nécessaire pour étoffer le volume de déplacements observés et corriger les distorsions d'échantillonnage, en jouant à la fois de la taille de l'échantillon et de la période d'enquête. Au vu des coûts corrélatifs, on peut aussi se demander si pour un suivi longitudinal de clients potentiels recrutés dans quelques zones-types contrastées du point de vue des effets escomptés tel qu'il avait été envisagé initialement n'aurait pas présenté un meilleur rapport coût-efficacité.

En tout état de cause, un dispositif de suivi doit être conçu pour rendre compte :

- de la diversité de comportement selon la zone desservie
- de la sensibilité de l'effet du TGV à la distance-temps du trajet
- de la progressivité de la mise en service de l'offre nouvelle et des modifications concomitantes des offres concurrentes
- des fluctuations de la conjoncture économique générale.

Autant de critères en fonction desquels il conviendra d'effectuer les choix futurs en matière d'évaluation ex-post des effets des grands projets.



LISTE DES TABLEAUX

INTRODUCTION

L'ENQUETE TGV-ATLANTIQUE

Tableau 1 : Modes et motifs enquêtés.....	9
---	---

CHAPITRE 1

PRESENTATION ET ANALYSE GENERALE DE L'ECHANTILLON

Tableau 1 : Trafic observé par jour d'enquête en 1989 et 1993 : effectifs, structure et évolution.....	19
Tableau 2 : Répartition géographique des trafics et évolution : dimanche après-midi et lundi matin	21
Tableau 3 : Répartition géographique des trafics et évolution : mardi.....	21
Tableau 4 : Les déplacements selon le motif : structure et évolution dimanche-lundi ou mardi	28

CHAPITRE 2

LA MOBILITE PROFESSIONNELLE ENTRE L'ILE-DE-FRANCE ET L'OUEST ET LE SUD-OUEST

Tableau 1 : Les déplacements d'affaires observés le mardi : volume et évolution.....	32
Tableau 2 : Les déplacements d'affaires selon le mode : structure et évolution.....	32
Tableau 3 : Les déplacements d'affaires selon le sexe : structure et évolution, par mode.....	33
Tableau 4 : Les déplacements d'affaires selon l'âge : structure et évolution, par mode.....	34
Tableau 5 : Les déplacements d'affaires selon la taille du groupe : structure et évolution, par mode.....	35
Tableau 6 : Les déplacements d'affaires selon le statut professionnel : structure et évolution, tous modes confondus.....	36
Tableau 7 : Les déplacements d'affaires selon le statut professionnel : structure et évolution, par mode.....	37
Tableau 8 : Les déplacements d'affaires selon la durée du séjour : structure et évolution, tous modes confondus et par mode	40

Tableau 9 : Les déplacements d'affaires selon le motif : structure et évolution	41
Tableau 10 : Les déplacements d'affaires selon le motif : structure et évolution, par mode	43
Tableau 11 : Les déplacements d'affaires selon le mode : structure et évolution, Parisiens et provinciaux	46
Tableau 12 : Les déplacements d'affaires selon la taille du groupe : structure et évolution, Parisiens et provinciaux	47
Tableau 13 : Les déplacements d'affaires selon le statut professionnel : structure et évolution, Parisiens et provinciaux	48
Tableau 14 : Les déplacements d'affaires selon la durée du séjour : structure et évolution, Parisiens et provinciaux	50
Tableau 15 : Les déplacements d'affaires selon le motif : structure et évolution, Parisiens et provinciaux	51
Tableau 16 : Les déplacements d'affaires selon le mode : structure et évolution, zone intermédiaire	79
Tableau 17 : Les déplacements d'affaires selon le mode : structure et évolution zone intermédiaire, Parisiens et provinciaux	80
Tableau 18 : Les déplacements d'affaires selon le mode et la distance à Paris : évolution, Parisiens et provinciaux	83
Tableau 19 : Les déplacements d'affaires selon le mode et la durée du séjour : évolution, Parisiens et provinciaux	84
Tableau 20 : Les déplacements d'affaires selon le mode et la taille du groupe : évolution, Parisiens et provinciaux	85
Tableau 21 : Les déplacements d'affaires selon le mode et le statut professionnel : évolution, Parisiens et provinciaux	86
Tableau 22 : Les déplacements d'affaires selon le mode et le secteur d'activités : évolution, Parisiens et provinciaux	87
Tableau 23 : Les déplacements d'affaires selon le mode et le motif : évolution, Parisiens et provinciaux	88

CHAPITRE 3

LA MOBILITE LIEE AUX WEEK-ENDS DES PARISIENS DANS L'OUEST ET LE SUD-OUEST

Tableau 1 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution	92
Tableau 2 : Les déplacements selon le sexe : structure et évolution, par mode	93
Tableau 3 : Les déplacements selon l'âge : structure et évolution, par mode	94

Tableau 4 : Les déplacements selon la taille du groupe : structure et évolution, tous modes confondus.....	95
Tableau 5 : Les déplacements ferroviaires selon la taille du groupe : structure et évolution.....	96
Tableau 6 : Les déplacements routiers selon la taille du groupe : structure et évolution.....	97
Tableau 7 : Les déplacements aériens selon la taille du groupe : structure et évolution.....	98
Tableau 8 : Les déplacements selon le statut socio-professionnel : structure et évolution, par mode.....	99
Tableau 9 : Les déplacements selon le motif détaillé : structure et évolution.....	100
Tableau 10 : Les déplacements ferroviaires selon le motif et le statut social : structure et évolution.....	103
Tableau 11 : Les déplacements routiers selon le motif et le statut social : structure et évolution (en nombre de véhicules).....	104
Tableau 12 : Les déplacements ferroviaires selon le motif et l'âge : structure et évolution.....	105
Tableau 13 : Les déplacements routiers selon le motif et l'âge : structure et évolution (en nombre de véhicules).....	105
Tableau 14 : Les déplacement selon la zone d'origine des trajets : volumes et évolution, tous modes confondus.....	106
Tableau 15 : Les déplacement selon le mode : évolution, zone 200-350km.....	108
Tableau 16 : Les déplacements ferroviaires et routiers selon la P.C.S. et l'âge : évolution, zone 200-350km.....	109
Tableau 17 : Les déplacements selon le motif : structure et évolution, zone 200-350km.....	109
Tableau 18 : Les déplacement selon le mode : évolution, zone dynamique.....	111
Tableau 19 : Les déplacements ferroviaires et routiers selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution, zone dynamique.....	112
Tableau 20 : Les déplacements ferroviaires selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution sur deux zones côtières.....	113
Tableau 21 : Les déplacements selon le motif : structure et évolution, zone dynamique.....	114
Tableau 22 : Les déplacement selon le mode : évolution, isthme breton.....	115
Tableau 23 : Les déplacements ferroviaires et routiers selon la P.C.S. et selon l'âge : évolution, isthme breton.....	116
Tableau 24 : Les déplacements selon le motif : structure et évolution, isthme breton.....	117

Tableau 25 : Prix moyen de l'heure gagnée en TGV le dimanche après-midi, selon la classe, pour quelques relations à courte distance	121
---	-----

CHAPITRE 4

LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL ENTRE L'OUEST/SUD-OUEST ET L'ILE-DE-FRANCE

Tableau 1 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution	128
Tableau 2 : Les déplacements selon le sexe : structure et évolution, tous modes confondus.....	129
Tableau 3 : Les déplacements selon l'âge : structure et évolution par mode.....	130
Tableau 4 : Les déplacements selon le statut professionnel : structure et évolution, tous modes confondus.....	131
Tableau 5 : Les déplacements selon le rythme de migrations alternantes : structure et évolution	132
Tableau 6 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire.....	132
Tableau 7 : Les déplacements selon le rythme de migration : structure et évolution, par région - tous modes confondus	135
Tableau 8 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire - zone 200-350 km.	137
Tableau 9 : Les déplacements selon le statut professionnel : structure et évolution, migrations de rythme quotidien ou hebdomadaire - zone 200-350 km.....	139
Tableau 10 : Les déplacements selon le mode : structure et évolution, migrations de rythme hebdomadaire - zone éloignée	140
Tableau 11 : Les déplacements selon le statut professionnel : structure et évolution, migrations de rythme hebdomadaire - zone éloignée	141

LISTE DES CARTES ET GRAPHIQUES

INTRODUCTION

L'ENQUETE TGV-ATLANTIQUE

Carte 1 : Lignes SNCF enquêtées	12
---------------------------------------	----

CHAPITRE 1

PRESENTATION ET ANALYSE GENERALE DE L'ECHANTILLON

Graphiques 1 : Trafic observé par mode en 1989 et en 1993 et évolution.....	23
Graphiques 2 : Répartition modale 1989 et 1993 selon l'origine des trajets : dimanche-lundi.....	24
Graphiques 3 : Répartition modale 1989 et 1993 selon l'origine des trajets : mardi	25
Graphiques 4 : Evolution des parts modales selon la distance	26
Graphique 5 : Pourcentage d'aller-retours dans la journée selon la distance à Paris déplacements à motif professionnel	29

CHAPITRE 2

LA MOBILITE PROFESSIONNELLE ENTRE L'ILE-DE-FRANCE ET L'OUEST ET LE SUD-OUEST

Carte 1 : Les déplacements d'affaire, la zone d'étude.....	72
Carte 2 : Les déplacements d'affaire, la zone intermédiaire.....	82
Graphique 1 : Evolution du trafic professionnel en fonction du prix du temps gagné.....	76

CHAPITRE 3

LA MOBILITE LIEE AUX WEEK-ENDS DES PARISIENS DANS L'OUEST ET LE SUD-OUEST

Carte 1 : Les week-ends des Parisiens, des évolutions régionales contrastées.....	107
--	-----

CHAPITRE 4

LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL ENTRE L'OUEST/SUD-OUEST ET L'ILE-DE-FRANCE

Carte 1 : Développement des migrations alternantes de rythme quotidien ou hebdomadaire	136
---	-----

CONCLUSION

Graphique 1 : Trafic tous motifs pendant la période d'enquête,
selon le mode et le temps de parcours TGV jusqu'à Paris : évolution..... 143

TABLE DES MATIERES

FICHE TECHNIQUE	4
INTRODUCTION	7
L'ENQUETE TGV-ATLANTIQUE	
1. PROBLEMATIQUE	7
1.1. Pourquoi une enquête spécifique ?.....	7
1.1.1. <i>La méthode avant-après</i>	8
1.2. Les caractéristiques de l'enquête.....	8
1.2.1. <i>Le questionnaire 1989-1993</i>	9
1.2.2. <i>Le champ spatial de l'enquête</i>	10
1.2.3. <i>Le choix des dates d'enquête</i>	10
1.3. Les modes concernés.....	11
1.3.1. <i>Les déplacements en train</i>	11
1.3.2. <i>Les déplacements en avion</i>	12
1.3.3. <i>Les déplacements routiers</i>	13
2. REALISATION DE L'ENQUETE	13
2.1. L'enquête train.....	13
2.2. L'enquête avion	15
2.3. Une méthode d'enquête originale sur l'autoroute	15
3. L'APUREMENT DU FICHIER EN DEUX TEMPS	16
4. SCHEMA GENERAL DE REDRESSEMENT	17
CHAPITRE 1	
PRESENTATION ET ANALYSE GENERALE DE L'ECHANTILLON	19
1. LA REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES TRAFICS	20
1.1. L'origine des déplacements	20
1.2. La répartition modale	22
2. UNE SEGMENTATION NECESSAIRE POUR ANALYSER LES RESULTATS	27
2.1. Trois segments du trafic seront détaillés.....	27

2.2. Quelques résultats concernant les trafics "hors cible" : motif professionnel de début de semaine et motif personnel hormis les week-ends des Parisiens.....	29
--	----

CHAPITRE 2

LA MOBILITE PROFESSIONNELLE ENTRE L'ILE-DE-FRANCE ET L'OUEST ET LE SUD-OUEST.....	31
--	-----------

1. LA MOBILITE PROFESSIONNELLE :	
QUELQUES CARACTERISTIQUES GENERALES	32
1.1. Les caractéristiques des voyageurs	33
1.1.1. <i>Les caractéristiques démographiques : des hommes de 30 à 50 ans</i>	33
1.1.2. <i>La taille du groupe : des évolutions contrastées</i>	34
1.1.3. <i>La profession : de plus en plus de cadres</i>	35
1.1.4. <i>Le type d'entreprise : le poids des services</i>	38
1.2. Les caractéristiques des voyages	39
1.2.1. <i>La durée du séjour : des évolutions croisées</i>	39
1.2.2. <i>Le motif de déplacement : la croissance des motifs les plus stratégiques</i>	40
1.2.3. <i>Motif de déplacement et mode de transport : des segments de marché spécifiques</i>	42
2. LES DIFFERENCIATIONS SPATIALES	44
2.1. Parisiens et provinciaux : des comportements de mobilité contrastés.....	45
2.1.1. <i>Les caractéristiques des voyageurs</i>	46
2.1.2. <i>Les caractéristiques des voyages</i>	49
2.2. Les évolutions du trafic professionnel par région : 3 cas contrastés	52
2.2.1. <i>Tours : l'effondrement du trafic ferroviaire</i>	53
2.2.2. <i>Nantes : le trafic ferroviaire double</i>	58
2.2.3. <i>Toulouse : l'avion renforce son monopole</i>	65
3. LES EFFETS DU TGV-ATLANTIQUE SUR LES DEPLACEMENTS D'AFFAIRES	71
3.1. La zone de relative proximité : une offre ferroviaire moins attractive	73
3.1.1. <i>La plupart des trafics ferroviaires en baisse</i>	73
3.1.2. <i>La conjoncture économique comme premier facteur explicatif</i>	73
3.1.3. <i>Un mode de commercialisation contraignant pour les usagers</i>	74
3.1.4. <i>Une tarification pénalisante</i>	75
3.1.5. <i>Une concurrence modale très circonscrite</i>	77
3.2. La zone intermédiaire : l'aire des effets	79
3.2.1. <i>Le train gagne d'importantes parts de marché</i>	79

3.2.2. <i>Les parisiens réagissent plus massivement à la nouvelle offre ferroviaire</i>	80
3.2.3. <i>Des effets variables en fonction de la distance-temps à Paris</i>	81
3.2.4. <i>Des séjours plus courts : des déplacements plus fréquents ?</i>	84
3.2.5. <i>Des déplacements réalisés plus fréquemment à plusieurs</i>	85
3.2.6. <i>Un développement plus soutenu de la mobilité professionnelle des cadres</i>	85
3.2.7. <i>Un système de transport valorisé par l'industrie et le tertiaire supérieur</i>	87
3.2.8. <i>La conquête de nouvelles aires de marché et l'organisation interne des firmes</i>	87
3.3. <i>La zone éloignée : pas d'effets</i>	89

CHAPITRE 3

LA MOBILITE LIEE AUX WEEK-ENDS DES PARISIENS DANS L'OUEST ET LE SUD-OUEST

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE	91
<i>Domination de la route, mais progression nette du train</i>	91
1.1. Une mobilité de week-end socialement très contrastée	92
1.1.1. <i>Sexe : des évolutions différenciées selon les modes</i>	92
1.1.2. <i>Une croissance spécifique des classes d'âge "adultes"</i>	93
1.1.3. <i>Taille des groupes : trois personnes en moyenne mais de plus en plus de couples</i>	94
1.1.4. <i>Statut socio-professionnel : les contrastes sociaux déjà importants s'accroissent encore</i>	98
1.2. Les motifs de déplacement et les conditions de leur réalisation	99
1.2.1. <i>Motifs détaillés de séjour : l'importance des relations familiales se confirme</i>	100
1.2.2. <i>Motif et position sociale : évolution et différenciation qualitatives des comportements</i>	102
1.2.3. <i>Motif et âge : des effets concentrés sur les usagers du train</i>	104
2. DES EVOLUTIONS REGIONALES TRES CONTRASTEES	106
2.1. 200-350 km : la fréquentation des Parisiens stagne	108
2.1.1. <i>La différenciation sociale est essentiellement associée à la chute du trafic ferroviaire</i>	108
2.1.2. <i>Motifs de déplacement : le poids de la famille et de l'appartenance sociale</i>	109
2.2. A plus de 350 km, une large zone attire de plus en plus les Parisiens	110
2.2.1. <i>Une explosion de l'usage du train socialement très discriminante</i> ...	111

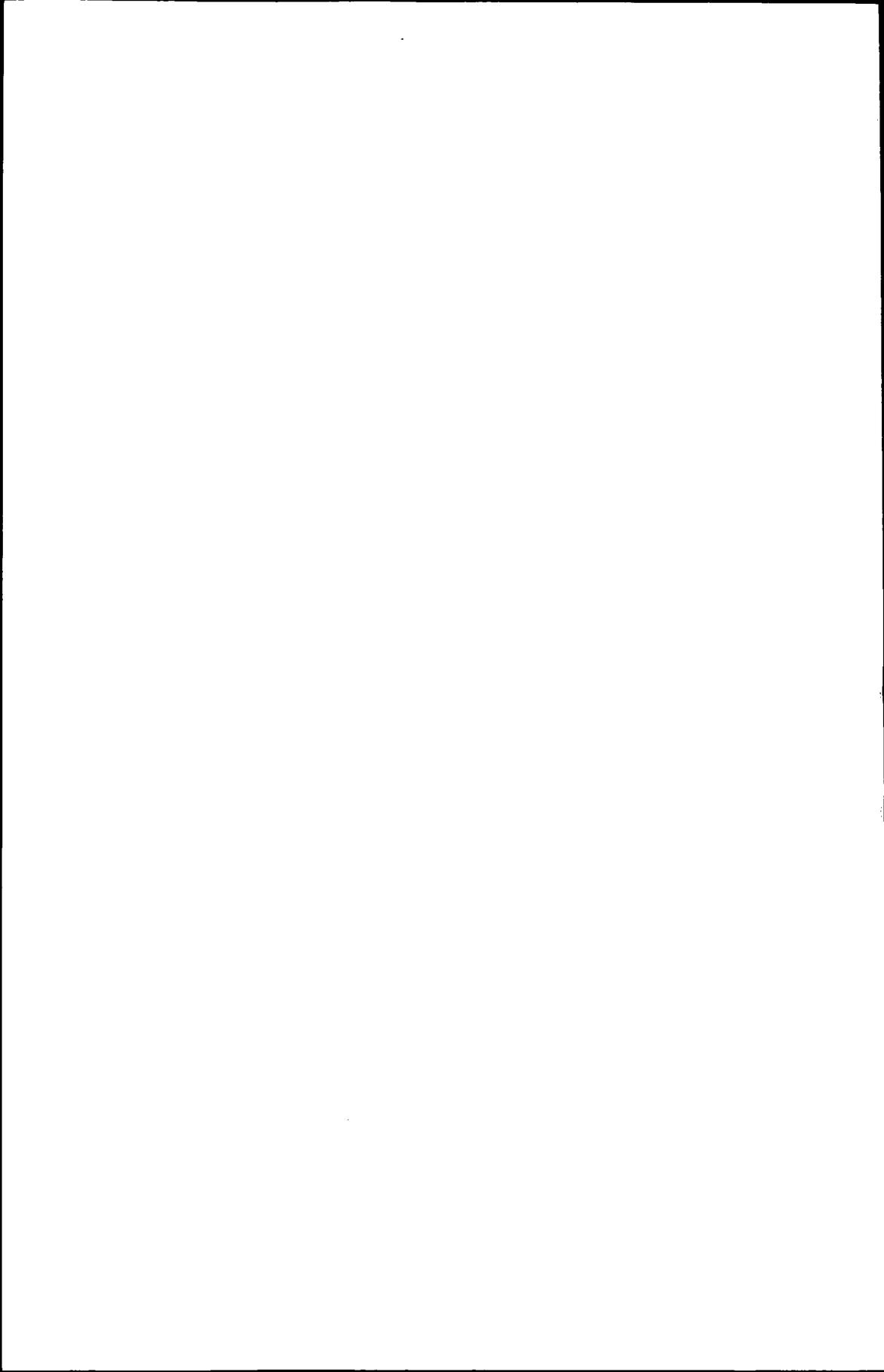
2.2.2. <i>Motifs : toujours la famille, mais une discrimination par l'âge marquée</i>	113
2.3. L'isthme breton.....	115
2.3.1. <i>La différenciation sociale est marquée sur les trafics routiers et ferroviaires</i>	116
2.3.2. <i>Sur le train et sur la route, une baisse importante des motifs les moins contraints</i>	117
3. LES EFFETS DU TGV-ATLANTIQUE SUR LES DEPLACEMENTS DE WEEK-END	118
3.1. Des évolutions rail/route largement homothétiques : l'influence de facteurs exogènes.....	118
3.2. Une attractivité moindre sur les distances courtes.....	120
3.3. Le créneau privilégié du TGV pour les déplacements de week-end : 400 à 600 km en 2 ou 3 heures	121
3.4. La différenciation sociale : un phénomène général renforcé sur le train	123

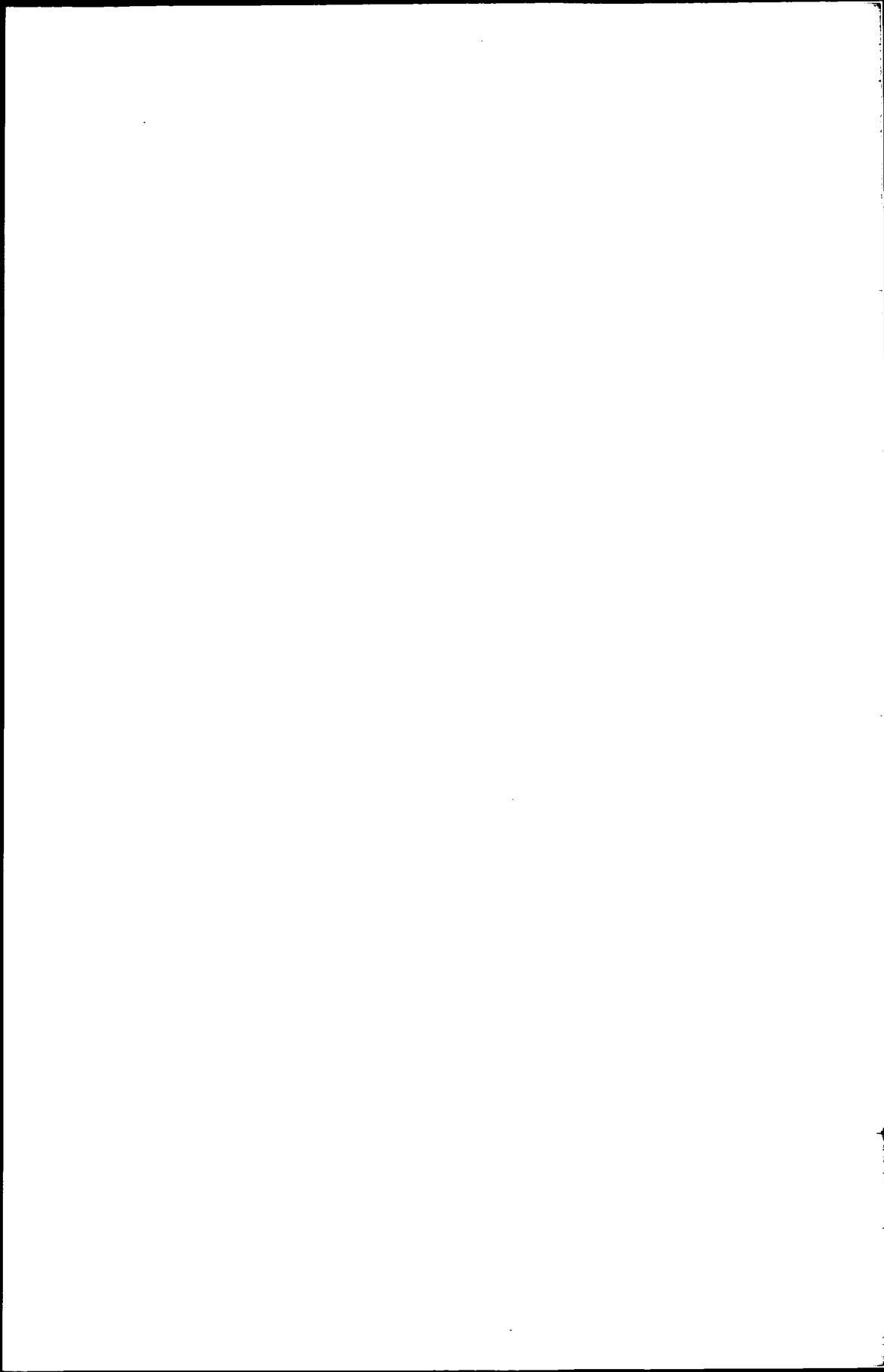
CHAPITRE 4

LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL ENTRE L'OUEST/SUD-OUEST ET L'ILE-DE-FRANCE	127
--	-----

1. LES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE	128
Domination du train, mais progression nette de la route	128
1.1. Migrations domicile-travail et différenciation sociale.....	128
1.1.1. <i>Sexe : davantage d'hommes que de femmes</i>	129
1.1.2. <i>Progression des "adultes", baisse des "jeunes" et report partiel du train vers la route</i>	129
1.1.3. <i>Statut socio-professionnel : une évolution sélective</i>	130
1.2. Rythme hebdomadaire, rythme quotidien : deux types de mobilité distincts	131
1.2.1. <i>Développement des migrations de rythme quotidien</i>	132
1.2.2. <i>Hausse du trafic ferroviaire quotidien, baisse du trafic ferroviaire hebdomadaire</i>	132
1.2.3. <i>Rythme hebdomadaire ou quotidien : d'abord des hommes, cadres, de 30 à 59 ans</i>	133
1.2.4. <i>Les migrants hebdomadaires : une représentation spatiale problématique</i>	134

2. DISTANCES COURTES, DISTANCES LONGUES : DES EVOLUTIONS DIVERGENTES	135
2.1. 200-350 km : un effet limité de rapprochement du bassin d'emplois francilien	136
2.1.1. <i>Le TGV permet les allers-retours quotidiens</i>	137
2.1.2. <i>... mais ses tarifs restent dissuasifs pour les moins favorisés</i>	138
2.2. A plus de 350 km, peu d'influence du TGV	139
2.2.1. <i>Croissance des migrations hebdomadaires en voiture</i>	139
2.2.2. <i>Une fois encore, accentuation de la différenciation sociale</i>	140
3. LES EFFETS DU T.G.V.-ATLANTIQUE SUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.....	141
CONCLUSION.....	143
- Sur les trajets les plus courts : un TGV en manque de compétitivité.....	144
- Autour de 2 heures de trajet : l'aire des effets du TGV	146
- Sur les longues distances : le train marginalisé	149
- L'évaluation ex-post des effets des grands projets : un défi méthodologique	150
LISTE DES TABLEAUX	153
LISTE DES CARTES ET GRAPHIQUES	157





Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence

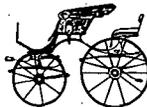
Olivier KLEIN, Gérard CLAISSE

Le TGV véhicule bien des images. Train des Parisiens ou de la décentralisation ? Vitesse démocratisée ou tarifs élevés ? Train d'affaires ou service public ? Le TGV transporte d'abord des voyageurs. Qui sont-ils ? Que font-ils ? Quelles sont leurs spécificités par rapport aux voyageurs utilisant un autre moyen de transport ? Sont-ils différents de ceux qui voyageaient avant sa mise en service ? En d'autres termes, quelles transformations de la mobilité tant professionnelle que personnelle peuvent-elles être reliées à la mise en service du TGV ?

Pour répondre à ces questions, une enquête coordonnée sur les trois modes de transport (autoroute, avion, train) a été réalisée à l'initiative de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports par le Laboratoire d'Economie des Transports en 1989 et en 1993 autour du TGV-Atlantique. Cette enquête, intervenue juste avant et quatre ans après la mise en service du TGV-Atlantique, a permis de recueillir 18.000 questionnaires portant sur l'ensemble des parcours Province-Paris concernés par la nouvelle offre. Cette synthèse des résultats permet de mieux comprendre comment les déplacements domicile-travail, les déplacements personnels ainsi que les relations entre l'Ile-de-France et les principales agglomérations de la façade atlantique de la France se sont modifiées à la faveur de la mise en service du TGV-A.

à l'Université Lumière Lyon 2

M.R.A.S.H.
14, avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
Tél. 72 72 64 03



à l'Ecole Nationale
des Travaux Publics de l'Etat

E.N.T.P.E.
rue M.-Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
Tél. 72 04 70 46