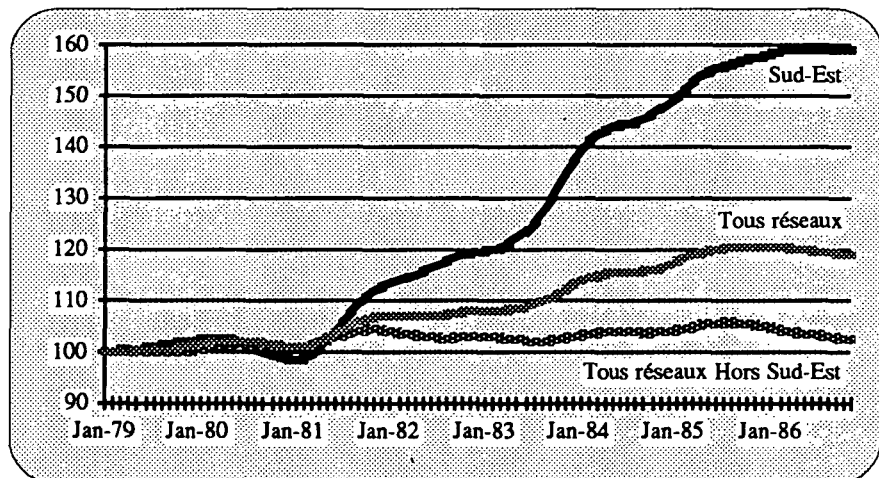


Sud-Est et TGV, la nouvelle donne

Un peu plus de 5 ans après la mise en service du TGV, il importe toujours d'approfondir l'analyse du succès de ce nouveau mode de transport et de montrer combien il a transformé la physionomie de l'ensemble du trafic ferroviaire de voyageurs Rapide Express et comment il a introduit une nouvelle donne entre les modes.

Les méthodes économétriques classiques ne permettent pas encore, sur une période aussi courte, d'explicitier à partir des chiffres annuels les bouleversements profonds qui se sont produits : la méthode développée dans cette note de synthèse s'appuie sur une analyse graphique des trafic mensuels désaisonnalisés (*).

Le Sud Est, moteur de la croissance du Fer



- La croissance du trafic Rapide Express sur la période 80-85, qui a été de l'ordre de 2,9 % par an, est essentiellement le fait du trafic Sud-Est et du TGV.

- La demande a réagi très vite à l'offre nouvelle : les mises en service successives en septembre 81 et septembre 83 des nouveaux tronçons TGV ont entraîné des croissances de trafic sur le Sud-Est supérieures à 10% : 15,3 % pour 82/81, 16,3 % pour 84/83.

(*) Méthodologie

Les séries mensuelles présentées ici sont le résultat de la désaisonnalisation par le modèle Census X11; de plus afin de ne pas perturber l'analyse, la période de l'étude est Janvier 79-Novembre 86. Les origines de ces séries sont pour la SNCF les trafics radiaux en Voyageurs km places assises, pour la route le résultat de recherche d'indicateurs en cours de réalisation (cf Note de Synthèse Mai 87), pour les trafics aériens les trafic radiaux des principales villes du Sud-Est en V.km - cf également l'article à paraître dans la revue Transport (numéro spécial) sur les Réseaux à Grande Vitesse. Les taux de croissance sont en glissement sur 12 Mois.

Juin 87

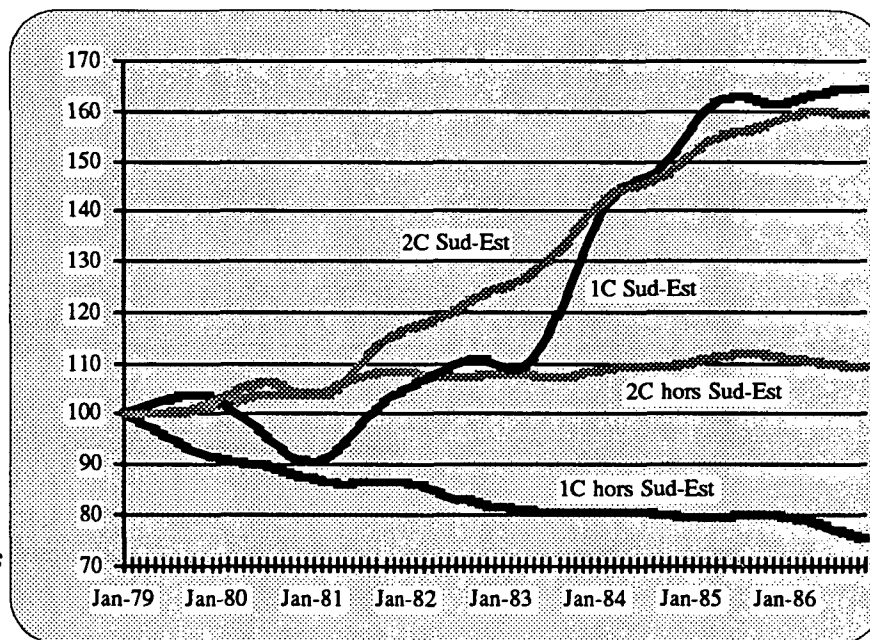
- L'effet "d'induction" du TGV, qui caractérise les trafics nouveaux générés du fait d'une amélioration de l'offre, (indépendamment des reprints modaux) s'est prolongé sur une période relativement longue, jusqu'en 85, voir au delà ; ce phénomène traduit un accroissement de mobilité lié aux offres nouvelles.

- Les modifications de concurrence durant l'année 86 expliquent la quasi- stagnation du trafic Sud-Est.

- En 86, les trafics ferroviaires sur le Sud-Est avaient atteint un palier élevé et les modifications de la concurrence ont entraîné une quasi-stagnation du trafic Sud-Est.

La 2^{ème} classe s'accroît dès le passage à 3 Heures

La 1^{ère} classe plus sensible au passage à 2 heures

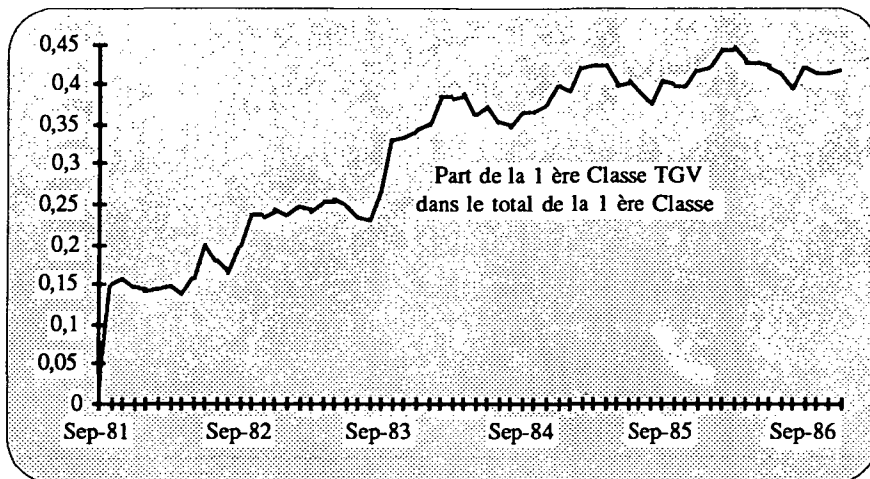


Les trafics 1^{ère} Classe ne progressent que sur le réseau Sud-Est avec des réactions sensibles à l'offre ; dès le début de l'année 1985, le marché 1^{ère} Classe Sud-Est semble se stabiliser et en 1986 mieux résister que les autres réseaux à la concurrence des autres modes.

En dehors du Sud-Est, le trafic 2^{ème} Classe a stagné, traduisant le ralentissement de la hausse du pouvoir d'achat. Le TGV a compensé cette situation, montrant son impact sur l'ensemble de la demande ferroviaire.

Juin 87

**La 1ère classe TGV
représente 40 %
du trafic
1ère Classe**

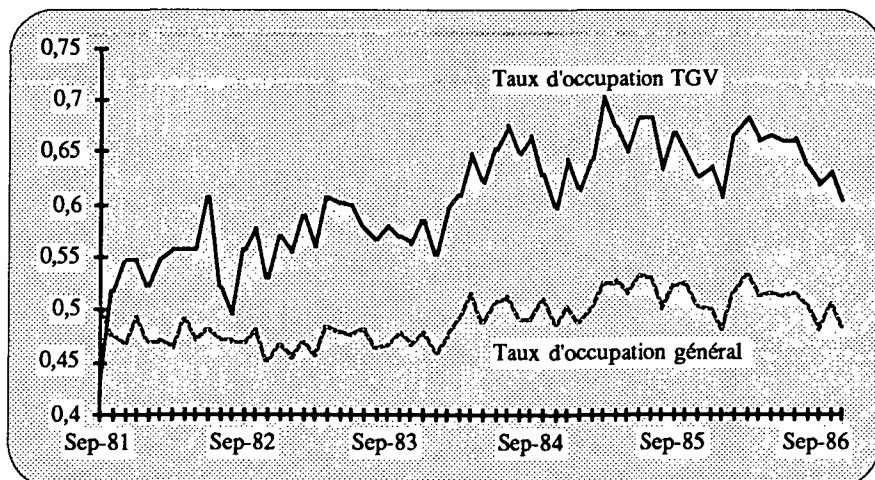


Très rapidement, les conditions d'exploitation plus favorables sur la ligne nouvelle se sont substituées à celles de la ligne ancienne, permettant en outre des économies de développement sur l'ancien réseau.

L'évolution à la baisse de la part de trafic de 1ère Classe s'est inversée du fait de la croissance du trafic 1ère Classe du TGV, qui atteint 40 % de l'ensemble du trafic 1ère Classe Rapide Express. L'érosion du produit moyen a été d'autant plus limitée. Enfin, les taux d'occupation du TGV atteignent un taux de 65 %, nettement supérieur au taux d'occupation général.

Tous les facteurs concourent au succès du TGV pour la SNCF : 20 % de bénéfices pour un chiffre d'affaires de 3,6 milliards de Francs.

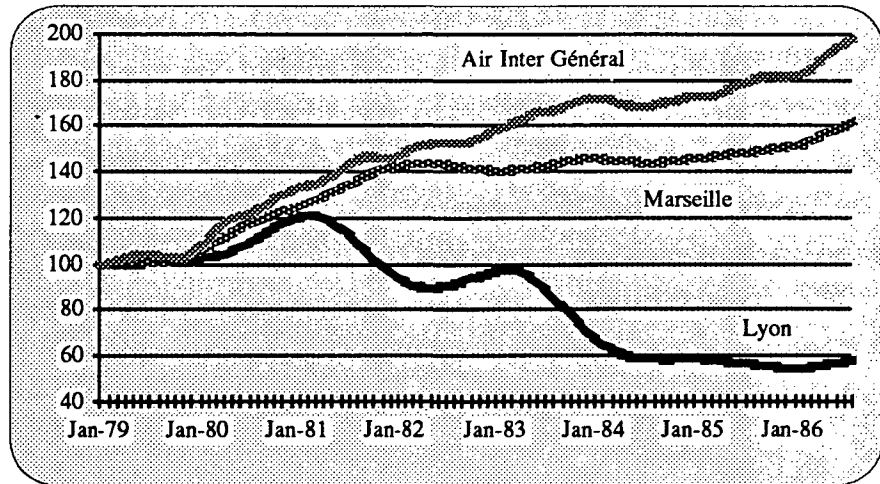
**Le taux
d'occupation
du TGV atteint
65 %**



Juin 87

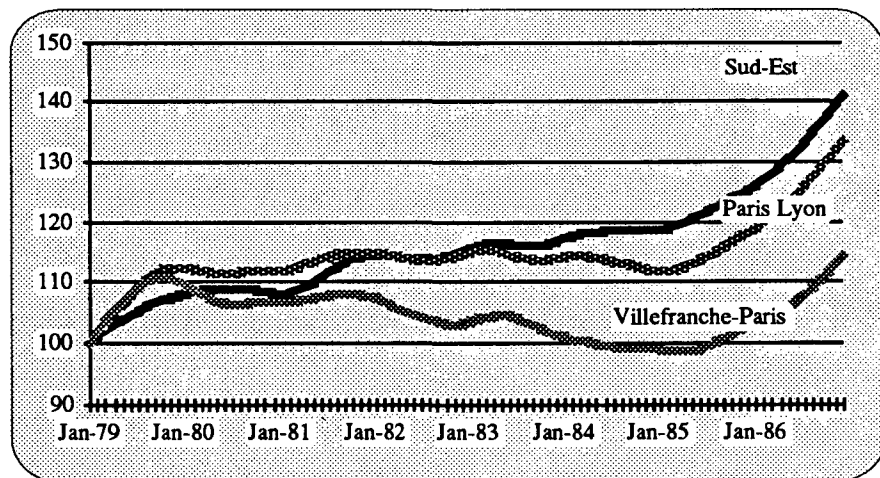
et la concurrence modale ...

L'air résiste sur les longues distances



La forte croissance générale du trafic aérien (après l'année 1979, période de conflits sociaux) s'est trouvée arrêtée sur le Sud-Est. En effet, dès la mise en service du TGV, le trafic Lyonnais était en baisse, le trafic de Marseille, de destination plus lointaine a vu sa croissance annuelle se réduire à des taux de 1 à 4 % depuis l'ouverture du deuxième tronçon TGV.

La route ne "décolle" qu'en 86



On ne note pas d'effet sensible de concurrence sur le trafic autoroutier Sud-Est, qui inclut tout le grand Sud-Est, l'incidence est sensible sur le tronçon Villefranche Paris avec une rupture correspondant aux offres ferroviaires nouvelles. La variable "intensité Paris-Lyon", incluant des voitures pouvant continuer sur le Sud, n'a vu sa croissance s'arrêter qu'au passage à deux heures en Septembre 83, ceci étant relativisé par des détournements d'itinéraires liés à l'ouverture de la branche Nord-Est.

Les tendances de la route du fait des modifications des coûts énergétiques se sont maintenant totalement renversées depuis la fin 85.

Juin 87