

# ARCADES

ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE LE CONSEIL ET L'AIDE A LA DECISION  
ASSOCIATION SELON LA LOI DE 1901

22. RUE DES ESSARTS  
69500 BRON  
TÉL. 78 00 32 81

N° SIRET 330762857 00010 Code APE 8301

Recherche

sur

LA REDISTRIBUTION DU TEMPS ET DE L'ESPACE

DES USAGERS FREQUENTS DU TGV

à LYON et VALENCE

de l'effet TGV à l'outil TGV

pour le

Ministère de l'Équipement, du Logement,

des Transports et de la Mer

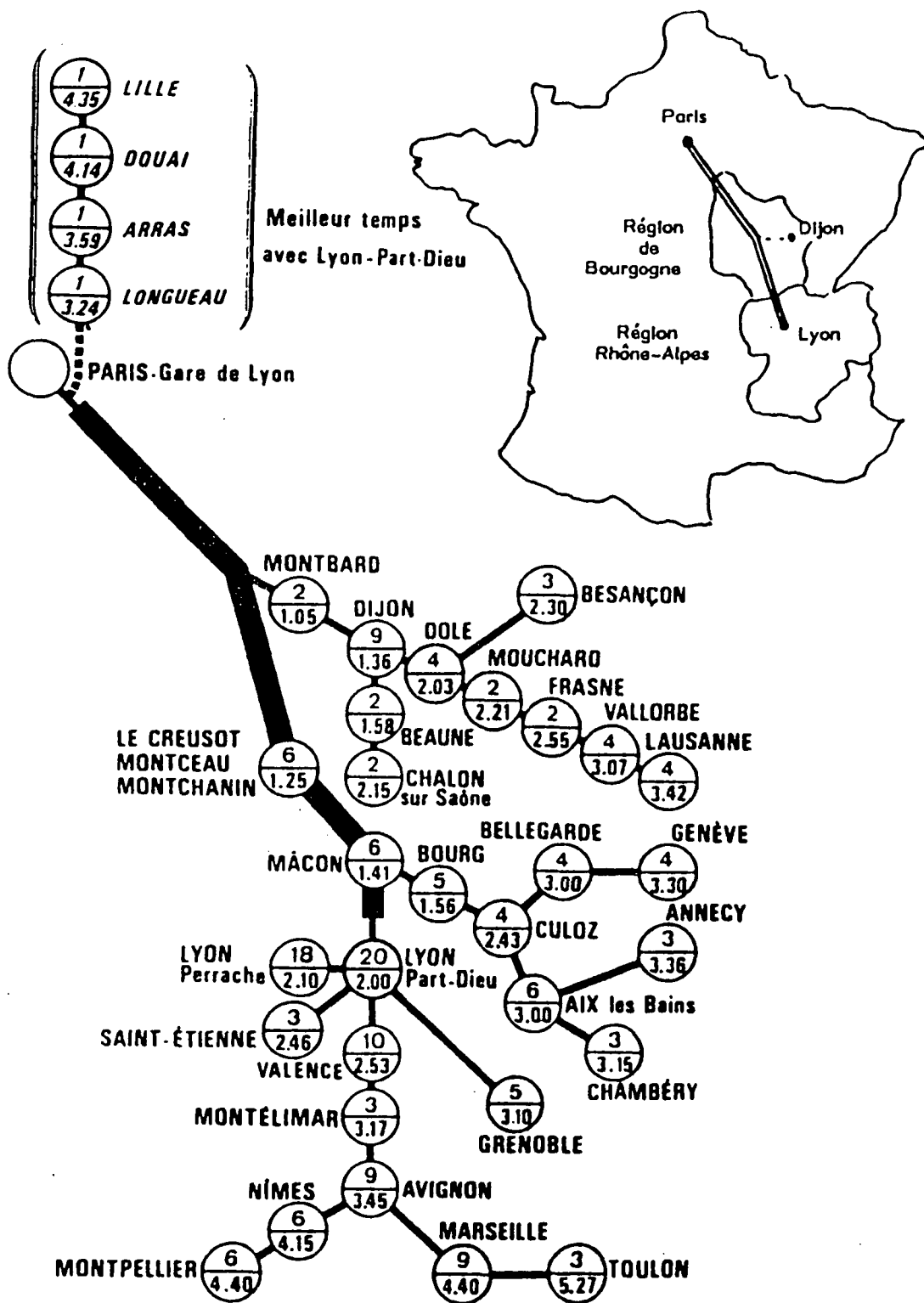
Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie  
(décision d'aide à la recherche N° 86.00.51 du 10/12/86)

Observatoire National  
des Transports et de la Mer  
1986-1987

CDAT  
3276

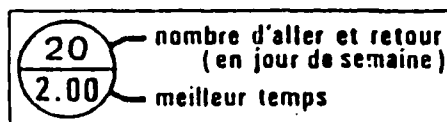
Maurice CHEVALLIER  
avec la collaboration de Bruno COUTURIER

février 1989



septembre 1985

Source : SNCF



LA REDISTRIBUTION DU TEMPS ET DE L'ESPACE  
DES USAGERS FREQUENTS DU TGV à LYON et VALENCE :  
de l'effet TGV à l'outil TGV

Sommaire

PRESENTATION ET DEMARCHE	p I à VIII
<u>Le bilan de la recherche</u>	p IX
<u>I - Le déplacement : son sens et ses fonctions</u>	p 2
<u>11 - Les motifs de déplacement : d'abord professionnels</u>	p 2
<u>12 - Le "plus" du TGV : déclencheur ou aubaine ?</u>	p 3
<u>121 - Le TGV : un train qui va très vite</u>	p 3
<u>122 - Le TGV apporte un plus</u>	p 4
<u>123 - Le TGV : déclencheur ou aubaine ?</u>	p 5
<u>124 - Voyager plus et moins longtemps</u>	p 7
<u>125 - Le TGV permet de faire ce qui n'était pas possible avant: une machine à créer du temps utilisable autrement</u>	p 7
<u>126 - Le TGV comme aubaine : ceux qui n'ont pas changé leur fréquence de déplacement ou qui l'ont réduite</u>	p 9
<u>127 - Le déplacement de la journée est devenu la norme</u>	p 9
<u>1271 - La norme et l'optimum : l'aller retour dans journée</u>	p10
<u>13 - Le TGV et les stratégies professionnelles et résidentielles</u>	p11
<u>131 - Le TGV est rarement un critère de choix d'un emploi</u>	p12
<u>133 - Le TGV n'est guère un critère de choix de résidence</u>	p12
<u>1331 - Rester ou venir à Lyon grâce au TGV</u>	p13
<u>1332 - Le TGV incite à venir à Lyon plutôt qu'ailleurs en province</u>	p15
<u>134 - Un arbitrage Paris/Lyon grâce au TGV</u>	p15
<u>1341 - Lyon : un bon rapport qualité de la vie/prix, grâce au TGV</u>	p15
<u>135 - Une double vie (professionnelle) à Lyon et à Paris</u>	p15
<u>14 - Plus de déplacements grâce à ou à cause du TGV</u>	p16
<u>141 - La fréquence des déplacements .. des usagers fréquents du TGV</u>	p16
<u>1411 - Fréquence subjective (déclarée) et fréquence réelle (observée)</u>	p17
<u>142 - L'accroissement de la mobilité depuis le TGV</u>	p18
<u>143 - La mobilité par TGV : un effet des changements de situation</u>	p19
<u>144 - Le pousse-au-voyage</u>	p19
<u>15- LE TGV est-il centralisateur ou décentralisateur ?</u>	p21
<u>151 - Encore plus de "convocations" de la direction ou des clients depuis le TGV</u>	p22
<u>152 - Mais aussi plus de possibilités de faire venir des Parisiens</u>	p23
<u>1521 - La venue de Parisiens à Lyon : dissymétrie plutôt que réciprocité</u>	p24
<u>1522 - Venir à Lyon ou à Valence : une habitude à prendre</u>	p26
<u>1523 - Recevoir les Parisiens et aller à Paris : 2 étiquettes différentes</u>	p26
<u>1524 - Un troc des déplacements, en faveur des Parisiens</u>	p27

<u>153 - Des Lyonnais et Valentinois en position de force pour faire venir des Parisiens</u>	p28
<u>16 -L'organisation de l'entreprise et du milieu,l'utilisation et la fonction du TGV</u>	p29
<u>161 - L'oeil de Paris et.. de la direction</u>	p30
<u>162 - Les habitudes du milieu</u>	p31
<u>163- Qui voyage : des usagers fréquents professionnels ?</u>	p31
<u>1631 - Des entreprises ou organisations où tout le monde se déplace</u>	p33
<u>165 - Paris ou d'autres métropoles ?</u>	p34
<u>17 - Les fonctions du TGV pour les usagers fréquents</u>	p35
<u>171 - Le TGV va à Paris, au centre de Paris</u>	p35
<u>172 -Paris:la plus proche banlieue de Lyon ou son centre?</u>	p37
<u>1721 - Lyon dans la grande couronne parisienne, comme Orléans ou Amiens</u>	p37
<u>173 - Lyon : une grande ville, un petit Paris ou toujours une ville de province par rapport à Paris ?</u>	p38
<u>174 - Un bilatéralisme Lyon-Paris ?</u>	p40
<u>175 - La dissymétrie Paris-province subsiste : l'illusion de la réciprocité</u>	p40
<u>II - La gestion et l'organisation du temps</u>	p42
<u>21 -La gestion du temps et les tactiques horaires des usagers fréquents</u>	p42
<u>211 - La préparation du déplacement : l'organisation de la journée</u>	p42
<u>212 - Qui prend le billet : un voyage tout préparé</u>	p43
<u>2121 - Comment perdre du temps grâce à la réservation</u>	p43
<u>2122 - Un voyage tout préparé</u>	p44
<u>2123 - Le recours à une agence de voyage en raison d'une réservation contraignante</u>	p44
<u>22 - Un apprentissage facile et une habitude vite prise</u>	p45
<u>23 - Le seul gros problème : la réservation</u>	p45
<u>24 - Les astuces qui simplifient le voyage</u>	p46
<u>25 - Les tactiques horaires des usagers fréquents</u>	p47
<u>251 - Au départ, un TGV attitré</u>	p47
<u>252 - Tous dans les mêmes trains.. pleins</u>	p48
<u>253 - Une heure de retour indéterminée</u>	p48
<u>254 - Une réservation pour un train ou n'importe quel train?</u>	p51
<u>255 - La réservation : un système qui est en train de se bloquer</u>	p52
<u>258 - Septembre 1989 : la pagaille à Montparnasse ?</u>	p53
<u>26 - La banalisation du voyage</u>	p53
<u>27 - Les usagers du TGV : des voyageurs sans bagages</u>	p54
<u>271 - Des documents et de quoi lire</u>	p54
<u>272 - Rien dans les mains, rien dans les poches, tout dans la tête</u>	p55
<u>III - Le coût du voyage en TGV : première ou seconde ? voyager plus avec un budget donné</u>	p56
<u>31 - Les tarifs utilisés par les usagers fréquents : plus d'abonnés et de réductions</u>	p56
<u>32 - Qui paie le billet ? en général l'entreprise, mais les usagers fréquents s'arrangent avec elle</u>	p57

<u>321 - Ceux qui peuvent voyager autant que nécessaire..</u> <u>ou supportable</u>	p58
<u>322 - Il vaut mieux ne pas payer le TGV quand on est</u> <u>un usager fréquent</u>	p59
<u>3221 - Les trains sans supplément :</u> <u>pas de petites économies</u>	p60
<u>33 - Plus de déplacements pour le même budget</u>	p60
<u>331 - La seconde classe pour optimiser ses déplacements</u> <u>avec un petit budget</u>	p60
<u>332 - L'inconfort en seconde classe :</u> <u>le prix de l'économie</u>	p61
<u>35 - Le choix de la première ou de la seconde classe</u>	p62
<u>351 - Tel grade, tel TGV</u>	p62
<u>IV - Le TGV comme outil de maîtrise du temps</u> <u>pour le voyageur</u>	p63
<u>41 - Une marge de manoeuvre</u> <u>à activités et fonctions équivalentes</u>	p63
<u>411- La décision du voyage</u>	p64
<u>42 - Une marge d'autonomie pour 8 enquêtés sur 10</u>	p64
<u>421 - Les déplacements vers les clients, fournisseurs</u> <u>ou sous-traitants : une certaine marge</u>	p65
<u>422 - Des voyageurs (assez) autonomes</u>	p66
<u>43 - D'autres tactiques des usagers fréquents :</u> <u>les heures et lieux de rendez-vous</u>	p67
<u>44 - Les trajets en amont et aval : aller prendre le TGV,</u> <u>se déplacer à Paris, rentrer chez soi ou au bureau</u>	p67
<u>V - Le déplacement : pratiques et vécu</u>	p68
<u>51 - Le vécu du déplacement en tant que tel</u>	p69
<u>52 - Le temps du déplacement est-il une perte de temps</u> <u>ou un temps particulier ?</u>	p69
<u>521-Du temps de déplacement, c'est toujours du temps perdu</u>	p69
<u>522 - Un temps annulé ?</u>	p70
<u>523 - Du temps d'attente ou du temps de transition ?</u>	p70
<u>524 - Le temps de trajet : un moment de détente à soi,</u> <u>le droit à la paresse</u>	p71
<u>525 - Gagner du temps ou prendre son temps ?</u>	p72
<u>526 - Le temps du déplacement comme moment</u> <u>de travail particulier</u>	p73
<u>53 - Un TGV magique : l'ubiquité entre 2 mondes</u>	p73
<u>54 - Un trajet encore trop long</u>	p74
<u>541 - 2 heures, c'est encore trop</u>	p74
<u>542 - Une journée plus longue ou très longue</u>	p74
<u>543 - Voyager, ça fatigue, même en TGV</u>	p75
<u>544-Une durée optimale:au moins 1 et moins de 2 heures?</u>	p76
<u>545 - Un temps de trajet court</u>	p77
<u>55 - Un temps bien employé ou un temps perdu ?</u>	p77
<u>551 - Le TGV : un lieu et un temps pour un certain travail</u> <u>à l'aller surtout</u>	p78
<u>552 - Un temps de coupure ou de mise en train</u>	p80
<u>553 - La principale activité dans le TGV : la lecture</u>	p80
<u>554 - On n'écrit pas puisqu'on ne peut pas écrire</u>	p81
<u>555 - 2 heures de réflexion</u>	p82

<u>556 - Le TGV comme extension du bureau</u>	p82
<u>557 - Regarder le paysage : la nature et les saisons vues à 270 km/h</u>	p82
<u>56 - Des adultes aussi aiment jouer au train</u>	p83
<u>57 - Le dernier salon où l'on cause</u>	p83
<u>571 - Les usagers fréquents sociables ou grégaires : à deux ou à plusieurs, c'est mieux</u>	p85
<u>572 - Enfin seul(e)</u>	p86
<u>58 - Un confort apprécié, du moins en première classe</u>	p87
<u>581 - La première : plus confortable et plus "classe"</u>	p87
<u>582 - Des secondes et un bar inconfortables</u>	p90
<u>583 - La deuxième classe : moins chère, plus démocratique, plus conviviale, mais peu confortable</u>	p91
<u>584 - Un autre train : des compartiments et des services</u>	p92
<u>59 - Les usagers fréquents ne sont pas des voyageurs ordinaires</u>	p93
<u>591 - Traiter les VF (voyageurs fréquents) comme des VIP</u>	p93
<u>5911 - Les défavorisés de la seconde</u>	p95
<u>592 - Faciliter d'usage du TGV en faisant gagner encore du temps : l'attente au guichet, le stationnement</u>	p96
<u>5921 - Le stationnement et l'accès TC à la Part-Dieu : un temps minimal garanti</u>	p96
<u>593 - D'un "univers modal" à l'autre : le TGV est analogue à l'avion</u>	p98
<u>5931 - Des améliorations ou services demandés : d'autres TGV et le téléphone</u>	p99
<u>VI - L'évaluation et l'usage du temps gagné</u>	p 99
<u>61 - Du temps gagné, puis consommé : dormir, se reposer</u>	p100
<u>62 - Du temps gagné pour autre chose ou pour travailler</u>	p101
<u>63 - Du temps pour travailler</u>	p101
<u>64 - Plus souvent mais moins longtemps à Paris</u>	p102
<u>65 - 2 journées en une</u>	p102
<u>651 - Une journée de travail à Paris comme à Lyon</u>	p102
<u>652 - Le déplacement de la demi-journée : possible et fréquent</u>	p103
<u>653 - L'organisation du temps et les déplacements en TGV: deux semaines en une ?</u>	p104
<u>654 - Les fatalistes ou les drogués du TGV p 105</u>	
<u>66 - Du temps pour soi</u>	p105
<u>661 - Gagner une soirée pour soi</u>	p105
<u>662 - L'usage du TGV et les contraintes familiales</u>	p106
<u>663 - L'organisation du temps : l'efficacité professionnelle et la vie familiale</u>	p107
<u>664 - Du temps à forte valeur familiale</u>	p108
<u>67 - Rares sont ceux qui rentrent tôt à Lyon pour y faire des activités</u>	p108
<u>VII Les provinciaux à Paris</u>	p109
<u>71 - Le moins longtemps possible à Paris</u>	p109
<u>711 - Rester à Paris moi ? non merci !</u>	p110
<u>72 - Le TGV et les activités à Paris</u>	p110
<u>721 - Les activités non obligées des Lyonnais et Valentinois à Paris : rares</u>	p111

<u>722 - Des activités de provinciaux à Paris : très provinciales</u>	p112
<u>723 - Du loisir qui est du travail</u>	p112
<u>724 - Un simulacre de Paris</u>	p113
<u>73 - Rester un peu plus à Paris</u>	p113
<u>731 - Parmi les usagers fréquents de Paris, des stakhanovistes du culturel et des loisirs</u>	p113
<u>732-Des ex-Parisiens dans leur famille et chez leurs amis</u>	p114
<u>74 - Paris, l'indispensable</u>	p115
<u>741 - Monter la veille et rester plusieurs jours : éviter la fatigue, rentabiliser son voyage ou passer plus longtemps à Paris ?</u>	p115
<u>7411 - Des ex-Parisiens qui partent la veille ou rentrent le matin à Lyon</u>	p116
<u>742 - Plusieurs jours à Paris</u>	p116
<u>743 - Joindre l'agréable à l'utile ou à l'obligatoire : passer le week-end à Paris</u>	p116
<u>VIII - Fréquence et exactitude sont aussi importantes que la vitesse</u>	p117
<u>81 - L'exactitude du TGV : généralement appréciée, souvent essentielle</u>	p117
<u>82 - Un emploi du temps tendu : vivre dangereusement</u>	p118
<u>821 - Peu de différences entre TGV et avion, sauf à Valence</u>	p119
<u>83 - La fréquence et les horaires : aussi importants que l'exactitude ou le gain de temps de parcours</u>	p119
<u>84 - Des déplacements improvisés</u>	p120
<u>85 - Une desserte cadencée à Lyon, mais pas à Valence</u>	p120
<u>851 - Tous égaux devant le TGV : desservir Valence comme Lyon</u>	p121
<u>852 - Multiplier les TGV aux heures de pointe ou étaler les déplacements ?</u>	p121
<u>IX - Les alternatives et compléments du TGV : avion, voiture, télécommunications et autres trains</u>	p121
<u>91 - L'usage de l'avion sur Lyon-Paris avant le TGV : moitié-moitié</u>	p122
<u>92 - L'usage de l'avion depuis le TGV</u>	p124
<u>921 - De bonnes raisons de ne plus prendre l'avion</u>	p125
<u>922 - Des budgets de déplacements en baisse qui ne font plus place à l'avion</u>	p126
<u>923 - L'avion pour les correspondances</u>	p127
<u>924 - Des usagers du TGV et de l'avion : encore, mais plus rare</u>	p127
<u>9241 - Une comparaison biaisée par les habitudes et les savoir-faire</u>	p127
<u>925 - Des usagers fréquents du TGV également grands voyageurs en avion pour d'autres destinations en France et à l'étranger</u>	p128
<u>926 - Passer de l'avion au TGV : pour certains, un apprentissage et une occasion</u>	p129
<u>93 - Les usagers fréquents du TGV sur Lyon-Paris prennent peu les autres TGV : ce ne sont pas de vrais TGV</u>	p130

<u>931 - D'autres destinations souhaitées</u>	p131
<u>932 - L'usage du TGV durant les week-end (parfois) ou les vacances (rarement)</u>	p131
<u>933 - Une initiation au TGV et une récompense</u>	p133
<u>934 - Le TGV de week-end <del>de</del> de vacances pour les Parisiens</u>	p133
<u>94 - Le TGV et les autres trains : ni le même usage, ni la même image, un autre mode</u>	p133
<u>95 - L'usage de la voiture sur Lyon-Paris avant le TGV : déjà rare</u>	p134
<u>96 - L'usage de la voiture sur Lyon-Paris depuis le TGV: encore plus rare et, surtout, plus exceptionnel</u>	p134
<u>961 - Un abandon de l'usage de la voiture : trop chère, trop fatigante et trop dangereuse</u>	p135
<u>962 - L'usage de la voiture entre Lyon et Paris : inconcevable</u>	p135
<u>963 - Le vécu TGV par rapport à la voiture : se laisser conduire, voyager tranquille</u>	p135
<u>965 - La voiture sur Lyon Paris: des usages exceptionnels ou bien particuliers</u>	p136
<u>966 - La voiture comme complément du TGV</u>	p138
<u>967 - De nombreux usagers fréquents du TGV sont aussi des usagers fréquents de la voiture pour d'autres déplacements</u>	p138
<u>97 - TGV et télécoms: complémentarité et non substitution</u>	p139
<u>971 - Rien ne remplace le face à face</u>	p139
<u>972 - Les 3 "musts" : le téléphone, la télécopie et le TGV</u>	p141
<u>973 - Encore des messagers, grâce au TGV</u>	p142



## LA REDISTRIBUTION DU TEMPS ET DE L'ESPACE

### DES USAGERS FREQUENTS DU TGV à LYON et VALENCE :

#### de l'effet TGV à l'outil TGV

La recherche dont rend compte le présent rapport avait été proposée (et retenue) au titre de l'appel d'offres du COSSAT de 1986. Une seule (celle de la SEDES) <sup>(1)</sup> des autres recherches du programme portait sur ces aspects (comportements de voyageurs) du TGV.

Rappelons que le TGV Paris-Sud-Est<sup>(2)</sup> a été mis en service en 2 phases : septembre 1981 (2 heures 40 entre Lyon et Paris), puis septembre 1983 (2 heures). D'autres villes n'ont été desservies que plus tard (comme Grenoble en 1985).

Dès le début, le succès a été au-delà des espérances (fondées sur des prévisions) de la SNCF. On a assisté à une croissance spectaculaire du trafic (+82 % en 4 ans, dont un premier bond de 35 % dès la première année).

Le succès du TGV s'est également traduit par une modification massive du partage modal, puisque la part des voyageurs transportés par la SNCF est passée de 39 % avant la mise en service du TGV à 52 % (dont 46 % pour le TGV). D'ailleurs, sur Paris-Lyon, le trafic aérien est tombé de 955000 voyageurs en 1981 à moins de 500000 en 1985 <sup>(3)</sup>.

En volume, le trafic est passé entre 1980 et 1984 de 12 à 18 millions de voyageurs par an entre Paris et le Sud Est. Le TGV est devenu un phénomène de masse, quasiment un phénomène de société.

Ce phénomène concerne aussi bien l'augmentation du nombre de voyageurs (qui ne l'étaient pas auparavant ou qui utilisaient l'avion) que celle de la mobilité : on estimait que les 6 millions de voyageurs en plus (entre 1980 et 1984) provenaient pour 2 millions du report depuis l'avion, pour 1 million de la voiture et pour 3 millions de "nouveaux déplacements" qui n'auraient pas été effectués sans le TGV <sup>(4)</sup>.

(1) B. Mary et M. Pitolet : Mise en évidence sur le cas du TGV Sud-Est des modifications intervenues dans les pratiques de déplacement, SEDES, février 1988. Cette enquête, assez légère, ne portait que sur 16 enquêtés.

(2) Dans ce rapport, il s'agira (sauf indication contraire) de la relation Paris-Lyon ou Paris-Valence, presque toujours dans le sens province-Paris (pour l'aller).

(3) M. Muller L'impact du TGV sur le trafic du Sud-Est entre 1981 et 1984, OEST, 1987.

(4) F. Plassard Le suivi du TGV Sud-Est Communication au colloque-bilan PRD3T des 23-29 janvier 1989.

Le trafic de la ligne Paris-Sud-Est (notamment sur Lyon, Grenoble et Valence) continue d'ailleurs à augmenter (+2 % en 1986 par rapport à 1985 -malgré des grèves-, +6,2 % en 1987 par rapport à 1986 -malgré, également, des grèves-, + 5,8% pour les 11 premiers mois de 1988 par rapport aux mêmes mois de 1987, sur Paris-Lyon)<sup>(5)</sup>. A Valence, le trafic bien plus faible (396000 voyageurs en 1984, contre 3668000 à Lyon la même année) a continué également à croître (585000 voyageurs en 1987, soit + 5,1% pour les 11 premiers mois de 1988, mais le trafic y est plus fluctuant que sur Lyon-Paris)<sup>(6)</sup>.

A- La situation de la question au départ de la recherche: une bonne connaissance d'ensemble, notamment quantitative et du point de vue des entreprises

Les divers effets du TGV avaient déjà été largement étudiés avant le lancement de la recherche, essentiellement du point de vue du trafic et des entreprises <sup>(7)</sup>, notamment par l'INRETS, le LET et l'OEST.

Il n'était donc pas nécessaire de répéter ce genre de travaux, sauf, le cas échéant, pour les réactualiser au vu de la croissance importante et continue du trafic (qui amène à penser que les changements modaux, la fréquence des déplacements par les diverses catégories de voyageurs, etc.. ont notablement évolué).

C'est donc à partir de et par rapport à ces travaux qu'on a défini la problématique, le corps d'hypothèses, puis la présentation des acquis empiriques de la recherche.

A la différence des travaux déjà réalisés et des connaissances acquises, nous voulions connaître (de façon à la fois détaillée et approfondie) non seulement les comportements et attitudes des voyageurs -notamment les "usagers fréquents qui constituent en quelque sorte le "fonds de commerce" du TGV-, mais comprendre quelles sont pour eux les FONCTIONS DU TGV et leur STRATEGIE D'UTILISATION du TGV, tout cela DU POINT DE VUE DU VOYAGEUR et non de l'entreprise ou organisme auquel ceux-ci appartiennent.

B - L'objet de la recherche

De ce parti découlait l'objet de la recherche:

-repérer, décrire et analyser la redistribution du temps et de l'espace (essentiellement social, professionnel et économique) concomittante ou consécutive à l'utilisation fréquente du TGV par des provinciaux (Lyon et Valence);

---

(5) Selon le contexte, Paris-Lyon (ou Lyon-Paris) est employé au sens général de relation entre Paris et Lyon (donc pour les 2 sens) ou d'un sens déterminé (souvent au cours du rapport).

(6) Source : SNCF (d'après les titres vendus).

(7) Voir la recension documentaire: P.Gamon et alii, Les effets du TGV-analyse bibliographique-, LET, 1985

-voir les autres changements (professionnels, dans le stade de la vie familiale, ..) ou facteurs et leur éventuelle articulation avec "l'effet TGV";

-comprendre l'articulation des divers déterminants et des comportements, tactiques et stratégies mises en oeuvre;

-construire des typologies de voyageurs selon leur situation (professionnelle, géographique, sociale, familiale,..) et la façon dont ils tirent ou non parti, dont ils se protègent ou non de certains des "effets" TGV tels qu'on les connaissait -par les enquêtes sur les "motifs" et par les approches du point de vue des entreprises- et tels qu'on les a repérés dans l'enquête.

### C - La méthode de la recherche

La méthode utilisée découlait du parti retenu et de l'objet même de la recherche:

- faire comparer, autant que faire se peut, les situation et les pratiques "avant TGV" (ie, avant que l'enquêté ait accédé à la pratique régulière et fréquente) et actuelles;

Bien entendu, une telle comparaison est toujours incertaine et doit être traitée avec prudence (oublis, volontaires ou non, explication ex post par le présent, "mise en scène" et rationalisation..), mais elle ne l'est pas plus (compte tenu des nombreux recoupements permis par un entretien approfondi)<sup>(8)</sup> que les réponses aux questionnaires distribués dans les trains en 1985 (par exemple, sur les voyages durant les 12 mois précédents<sup>(9)</sup> ou sur l'évolution de la mobilité depuis la mise en service du TGV<sup>(10)</sup>).

- faire décrire et expliciter les déplacements et les activités (y compris dans les trains) à cette occasion;

Sur ce point, on a procédé à la fois de façon descriptive (pour les 4 derniers déplacements effectués en TGV) et qualitative (pour les attitudes et comportements typiques du voyageur), en cherchant à dégager les tactiques et stratégies à l'oeuvre à travers ces façons de faire.

- comprendre l'articulation des divers facteurs de changements et la réorganisation ou, tout simplement, l'organisation du temps et de l'espace (professionnel aussi bien que personnel).

<sup>(8)</sup> Voir, par exemple, pour la fréquence des déplacements, le paragraphe 1411, p 17.

<sup>(9)</sup> Dans l'enquête-photo de 1985.

<sup>(10)</sup> Dans l'enquête après TGV du LET en 1985 (la précédente ayant été menée, avant le TGV, en 1980).

#### D - Les entretiens

Pour cela, on a réalisé, après recueil des éléments descriptifs, des entretiens semi-directifs, pour chercher à comprendre la logique des comportements de l'enquêté.

Une telle approche ne peut en effet être menée que par entretiens: le questionnaire (a fortiori s'il est auto-administré) ne le permet pas.

Remarquons que les enquêtes quantitatives donnent par ailleurs un cadrage des observations issues des entretiens, leur restituant ainsi leur véritable fonction: décrire mieux que les enquêtes classiques, expliquer surtout. Elle permettent également de vérifier que les constatations faites dans notre enquête ne sont pas un artefact découlant de la méthode (effet du guide d'entretien) et du choix des cas (à la fois peu nombreux et certainement biaisés, ne serait-ce qu'en raison du ~~par~~ retenu de prendre des voyageurs fréquents et, parmi eux, des cas particulièrement intéressants ou significatifs, mais rares -comme les gens vivant à la fois "sur" Paris et "sur" Lyon).

En cours de recherche, nous sommes convenus avec le SERT de réaliser 25 des 100 entretiens prévus selon une méthode véritablement non-directive. Bien qu'il n'ait pas été possible d'en tirer autant qu'il eut été souhaitable, ils ont permis de confirmer que les entretiens sur canevas rendent bien compte, sans directivité excessive (et de façon plus ordonnée et infiniment plus comparable) des attitudes et opinions des enquêtés.

Par ailleurs, à défaut d'une démonstration expérimentale (11) fondée statistiquement, l'expérience (non seulement la nôtre, mais d'une masse d'utilisateurs de cette démarche) permet de penser qu'au-delà d'un certain seuil (qui doit être situé entre 50 et 60 entretiens) -que l'on pourrait qualifier de seuil de redondance-, l'information marginale décroît rapidement en même temps que la difficulté à traiter et interpréter les matériaux (surabondants souvent, comme c'est le cas dans la présente enquête) croît tout aussi rapidement.

(11) Néanmoins, un exemple d'application de ces 2 démarches sur le même thème et le même terrain nous paraît aller en ce sens. Elle constituait d'ailleurs pour nous une occasion inespérée de conforter ce savoir empirique que nous partageons déjà avec de très nombreux chercheurs (sociologues notamment).

Voir : M. Chevallier : L'impact du métro de Lyon sur les comportements et les modes de vie de ses habitants -enquête auprès de 75 ménages ordinaires et collectifs-, pour le compte de l'IRT (depuis INRETS), 1980.

M. Chevallier : Etude sur les déplacements et l'usage du métro - enquête auprès de 1000 ménages dans la Communauté Urbaine de Lyon-, pour l'Agence d'Urbanisme de la COURLY (Communauté Urbaine de Lyon), 1981.

Il convient également de relativiser la notion d'enquête à visée proprement statistique, notamment en raison des non-réponses (très nombreuses dans le cas des questionnaires dits auto-administrés utilisés lors des enquêtes quantitatives dans les TGV) et de leur remplissage incomplet (et, de plus, invérifiable)<sup>(12)</sup>.

De ce point de vue, le nombre de questionnaires, parfois impressionnant (plus de 86000 pour l'enquête-photo, près de 10000 pour celles du LET) ne doit pas faire illusion sur la représentativité statistique effective des données ainsi recueillies. Bien que sans commune mesure avec une enquête auprès de quelques dizaines de personnes (où la notion de représentativité n'a évidemment aucun sens), elle n'a rien à voir avec les analyses autorisées par des échantillons vraiment représentatifs (comme, par exemple, en agronomie).

#### E - Le choix des cas

Notre champ de recherche concernait les voyageurs à forte fréquence, essentiellement pour raisons professionnelles. Par convention, pour "recruter" nos enquêtés, nous avons retenu un intervalle moyen entre 2 déplacements inférieur à 2 mois (donc 1 voyage toutes les 6 semaines au moins).

Nos usagers fréquents étaient supposés faire partie du 1/3 des voyageurs du TGV (y compris en week-end et les voyageurs en correspondance <sup>(13)</sup> rarissimes dans notre enquête) qui font au moins 7 déplacements par an.

En pratique, il n'a pas été facile de n'enquêter qu'auprès d'usagers dont la fréquence d'utilisation était certainement supérieure au seuil fixé, compte tenu de l'écart qui existe souvent entre l'appréciation générale de la fréquence (en réponse à une question, même fermée, sur les déplacements des 12 derniers mois) et la fréquence effective (telle que nous avons pu l'observer sur les 4 derniers déplacements). Finalement 1/4 des enquêtés prennent le TGV moins d'une fois par mois (d'après leurs 4 derniers déplacements), mais toujours (d'après nos recoupements) plus de 6 fois par an. Ils se jugent cependant usagers fréquents (alors que d'autres, utilisant plus le TGV, se jugent usagers peu fréquents par comparaison avec d'autres périodes ou des collègues).

<sup>(12)</sup> Par exemple: 9973 questionnaire saisis, 3891 suffisamment complets pour être utilisables dans l'enquête du LET (nous ne connaissons pas ces données pour l'enquête-photo).

<sup>(13)</sup> Ainsi, une partie des voyageurs sur Paris-Lyon, descendant à Lyon vont à Grenoble, certains TGV ne faisant pas le trajet complet Paris-Grenoble.

Par ailleurs, il existe bien entendu d'autres voyageurs à fréquence relativement élevée (étudiants, non-actifs -notamment certains retraités aisés-..). Mais, malgré l'intérêt que pouvait présenter la comparaison, il nous paraissait déjà suffisamment difficile de bien connaître et comprendre ce qui se passe pour la population retenue pour se limiter à cette clientèle.

Enfin, il eût été intéressant ou souhaitable, dans l'absolu, d'enquêter de la même façon auprès de Parisiens. Leur position et leurs logiques de déplacement sont en effet certainement différentes. Mais, justement, il aurait fallu un nombre d'entretiens -et un travail de compréhension du contexte et de la situation- qui aurait risqué l'échec ou la trop grande généralisation par ambition excessive. On s'est, sur ce point, contentés de quelques Parisiens de passage à Lyon.

Le choix des cas a été, comme toujours dans le cas d'une enquête par entretiens (donc sur un nombre de cas limité), déterminé par les hypothèses faites en amont sur les facteurs déterminants des comportements. On a cherché à s'approcher, autant que faire se peut, d'un choix de cas renvoyant à un plan d'expérience à partir des critères suivants:

-2 cas (métropole régionale, ville moyenne), Lyon (agglomération) et Valence, avec une niveau de desserte très différent;

Lyon bénéficie d'une desserte excellente, à la fois par le temps de parcours (de l'ordre de 2 heures) et la fréquence (23 à 25 par jour en semaine dans le sens Lyon-Paris, pour l'horaire d'hiver 88-89), sans commune mesure avec Valence (2 heures 50 de temps de parcours, 11 dessertes par jour).

De ce point de vue, Valence préfigure plutôt des villes appelées à être desservies prochainement par le TGV (comme Nantes) ou qui n'auront qu'une desserte inférieure (en temps de parcours et/ou en fréquence) à Paris-Lyon (comme Nantes également, du moins dans la première phase de mise en service partielle, en septembre 1989).

On a finalement vu 52 "Lyonnais" et 20 "Valentinois".

- des voyageurs résidant dans la ville-centre ou en banlieue plus ou moins lointaine;

Au final, les 46 % de nos enquêtés "Lyonnais" résident à Lyon "intra muros", 41 % dans la Communauté urbaine de Lyon, 13 % à l'extérieur). Les "Valentinois" se répartissent pour moitié entre Valence et l'extérieur (parfois loin dans la Drôme ou l'Ardèche).

- des gens (généralement déjà connus ou repérés) venus à Lyon (ex-Parisiens ou non) ou vivant à la fois "sur" Paris et "sur" Lyon, "bi-ville" en quelque sorte;

Parmi nos enquêtés, 2 ont une activité professionnelle (ou institutionnelle) partagée entre Paris et Lyon; 1 travaille à Lyon, mais habite Paris; 3 autres résident à Lyon, mais, travaillant à Lyon (2 cas) ou à Paris (1 cas) ont de nombreuses activités (de type culturel ou semi-professionnel) à Paris.

-des voyageurs appartenant à divers types d'établissements ou entreprises du point de vue de l'effet du TGV, y compris des gens du secteur public ou para-public et du secteur social, associatif, syndical ou politique;

Les gens interrogés se répartissaient de la façon suivante :

Type d'entreprise ou organisation

indépendant, libéral, commerçant	14 %
petite structure (ex: labo), PME	49 %
grande entreprise ou organisation	37 %

-des voyageurs appartenant à des milieux et réseaux professionnels bien typés (ex: logement-urbanisme, médias, mode, design, etc..);

En fin de compte, nos enquêtés étaient particulièrement nombreux dans certaines activités. C'est pour partie le résultat du choix des cas, mais reflète néanmoins assez bien les activités qui génèrent le plus de déplacements par TGV <sup>(14)</sup> :

Type d'activité

aménagement-urbanisme	20 %
industrie	16 %
fonction publique (Etat, collectivités locales), CCI, politique, syndicalisme	12 %
enseignement-recherche	9 %
commerce, profession libérale	9 %
arts (mode, musique, théâtre...)	9 %
assurance, banque	7 %
services (hôtellerie, loisirs...)	7 %
agriculture, agro-alimentaire	5 %
communication, marketing	4 %
sport	1 %

-des voyageurs en position différente du point de vue de leur organisation ou milieu professionnel (fonctionnels ou en position d'autorité, techniciens ou commerciaux,..);

Nos enquêtés, actifs et usagers fréquents, sont évidemment plus souvent des cadres que la moyenne des voyageurs du TGV entre Paris et Lyon, mais ils sont assez représentatifs de ces catégories d'utilisateurs:

(14) Voir notamment le paragraphe 1631, p 33.

% verticaux CSP	Enquête-photo de 1985 <sup>(15)</sup> Paris <---> Lyon)	enquête ARCADES
scolaires, étudiants	11	0 *
"femme au foyer"	3	0 *
retraité	3	0 *
agriculteur, commerçant	3)	)
artisan	)	)
professions libérales	4) = 7 %	)= 9 %
chef d'entreprise	4)	)
cadre	28) = 32 %	)= <u>47</u> %
professions intellectuelles, professeurs	6	15
technicien	7)	)
ouvrier, employé	8)	)= <u>20</u> %
militaire, police	4	0 *
autre	19	8

\* Exclus par principe de notre enquête

-des "cohortes" différentes; notamment des plus jeunes (qui ont accédé à la fois au TGV et à la forte mobilité pour travail) et des plus âgés (habitués déjà, avant le TGV, aux déplacements fréquents de Lyon à Paris).

Nos enquêtés sont massivement (78 %) des gens de 35 à 54 ans, peu souvent des gens plus âgés (16 %), rarement des jeunes actifs (7 %). Il y a eu bien évidemment les biais du recrutement des enquêtés, mais les critères (usagers fréquents, actifs) "sursélectionnent" probablement une telle population d'âge "moyen".

Finalement, nos enquêtés (84 % d'hommes, proportion légèrement supérieure à celle estimée par le LET pour les voyageurs d'affaires) sont très divers, selon notre préoccupation constante. Mais leur répartition n'est pas aberrante, rapportée aux utilisateurs du TGV tels qu'ils sont connus par ailleurs à partir des enquêtes quantitatives.

#### F - Les modalités d'échantillonnage et d'enquête

Pour trouver les enquêtés, on a procédé en cherchant des cas d'après le plan d'expérience pré-établi. Pratiquement, on a aussi bien utilisé des réseaux connus ou délibérément repérés (milieu, entreprise ou établissement, professionnel,..) ou, pour 1/3 des enquêtés, pris contact pour rendez-vous dans certains TGV.

La SNCF -ceci aussi bien à Paris qu'à Lyon- doit être ici remerciée pour l'appui qu'elle a bien voulu nous apporter, aussi bien pour la réalisation pratique de l'enquête (autorisation de prendre des rendez-vous dans les trains, possibilités de circulation gratuite) que pour les données issues des recherches ou études qui nous ont été communiquées.

<sup>(15)</sup> Enquête photo "TGV Sud-Est mars 1985" note SNCF octobre 1986.



Les entretiens, d'une durée de l'ordre de 40 mn à 1 heure 30, se sont le plus souvent déroulés au bureau de l'enquête (mais avec l'accord de l'intéressé et non via l'entreprise). La partie concernant les 4 derniers déplacements était parfois remplie avant (ou après) par l'enquêté, d'après son agenda.

L'enquête a été menée en 2 vagues (entre octobre 1986 et juin 1987, puis janvier 1988 et Juin 1988).

#### G - Le canevas d'entretien

Classiquement, le canevas d'entretien (pour les entretiens semi-directifs) comportait toute une série de thèmes qui étaient abordés, soit de façon spontanée, soit explicitement formulés (si l'enquêté ne l'abordait pas lui-même). Il s'agissait, sans suggérer des réponses (donc sans empêcher la formulation spontanée, selon les termes mêmes de l'enquêté), d'avoir aussi systématiquement que possible des éléments sur tous les thèmes relevant de la problématique choisie.

Une deuxième partie décrivait très précisément les 4 derniers déplacements de l'enquêté.

#### H - Le bilan de la recherche

Le lecteur pourra évidemment mieux en juger après lecture du rapport (ci-après), mais il nous semble que les objectifs de la démarche ont été, dans l'ensemble, atteints et que le parti retenu, tant sur le plan méthodologique (méthode et choix des cas) que sur celui des hypothèses initialement formulées est maintenant confirmé et, c'est normal, approfondi.

Cela concerne notamment l'utilisation du TGV (dans ses diverses composantes: vitesse, mais aussi fréquence et exactitude) qui est celle d'un outil, une fois l'habitude prise.

La recherche confirme également (en l'explicitant) que les voyageurs, loin de se contenter de profiter passivement de l'aubaine constituée par le gain de temps ou de suivre -tout aussi passivement- une politique (ou des habitudes) de leur entreprise ou organisation, se servent du TGV (ou s'arrangent avec les contraintes du voyage obligé à Paris) dans une logique personnelle d'autonomie (à l'égard de l'organisation comme des contraintes du déplacement).

Enfin, le TGV est bien un moyen de "fabriquer" littéralement du temps (en réduisant le temps de parcours, mais aussi en permettant de faire l'aller et le retour dans la journée,...) qui, là encore, n'est pas que consommé ou subi passivement, mais souvent réinvesti pour le travail (ce qui ne veut pas dire que pour l'entreprise) et le voyageur en tant qu'individu (et membre d'une famille, d'un milieu social,...). Cela vaut aussi bien pour le temps passé dans le TGV (qui n'est pas qu'un temps perdu, mais un autre temps d'une qualité particulière, du fait même du lieu -le train) qu'à Paris, voire au retour.

**LA REDISTRIBUTION DU TEMPS ET DE L'ESPACE**  
**DES USAGERS FREQUENTS DU TGV à LYON et VALENCE :**  
**de l'effet TGV à l'outil TGV**

On présentera de façon détaillée une analyse des réponses des enquêtés. Pour cela, nous avons pris le parti de citer aussi littéralement que possible les réponses des enquêtés, afin d'illustrer et d'étayer nos analyses. Il nous semble de plus que le lecteur pourra ainsi, le cas échéant, apporter d'autres interprétations ou explications et, du moins, vérifier que nos interprétations sont fondées sur des matériaux et qu'elles ne sont pas non plus simplement une paraphrase du discours des enquêtés, pris au premier degré.

Nous donnons d'autre part de nombreux comptages des réponses -portant sur les seuls entretiens sur canevas (pour lesquels les thèmes ont pu être systématiquement abordés). Une partie des comptages concerne les questions posées à ces 76 enquêtés sur leurs 4 derniers déplacements en TGV (on trouvera en annexe, le canevas d'entretien et notamment la partie concernant la description très détaillée de ces 4 derniers déplacements).

Bien entendu, les données quantitatives indiquées ici n'ont qu'une valeur indicative, en raison du faible nombre d'entretiens dont elles sont tirées. Il s'agissait de donner des ordres de grandeur (au sens de classement et de proportions relatives) des opinions, attitudes et comportements des enquêtés.

Compte tenu de ces limites, nous avons jugé utile de permettre des recoupements avec les données d'enquêtes à visée statistique -notamment celles réalisées par et pour la SNCF d'une part, l'OEST d'autre part (en 1985, pour l'essentiel)- en rappelant en tant que de besoin ces résultats.

Il nous semble que, d'une façon générale, ces comparaisons indiquent au moins que notre objectif de représentation (sans prétention à une véritable représentativité statistique) des divers types de voyageurs et de comportements a été largement atteint. Par ailleurs, les résultats d'enquêtes à grande échelle pourraient permettre d'extrapoler les opinions attitudes et comportements -puisque l'on a des ordres de grandeur du nombre de voyageurs effectivement concernés-.

Enfin, compte tenu du volume des matériaux disponibles, une sélection a été opérée en retenant essentiellement ceux relatifs aux thèmes et à la démarche de la recherche, en ne traitant que très brièvement de nombreux points concernant plus spécifiquement les trains ou le service SNCF.

## I - Le déplacement : son sens et ses fonctions

Rappelons que notre recherche ne consistait nullement à étudier en tant que tels les déplacements, ni la façon dont les entreprises utilisent (de leur point de vue) le TGV pour leur personnel. Tout ceci était largement connu par les nombreux travaux déjà réalisés (qui seront cités en tant que de besoin tout au long de ce rapport).

Nous nous interrogeons au contraire sur les fonctions du TGV et son usage du point de vue du voyageur et sur les changements apportés par l'existence même du TGV et son utilisation fréquente.

### 11 - Les motifs de déplacement : d'abord professionnels

Rappelons également que notre approche consistait à aller au-delà de la description des comportements par le seul déplacement, et notamment par une analyse en termes de motifs. Evidemment indispensable, la seule description des "motifs" ne permet pas de reconstruire et de comprendre la logique des voyageurs. De plus, on sait que pour une multitude de raisons (enquêtes simplifiées à grande échelle, notamment), les réponses et les analyses de motifs sont pauvres -manquant de détails et ne rendant pas compte de la multitude des "motifs" pour un même déplacement-.

Ainsi, d'après les enquêtes menées en 1985, les motifs (supposés principaux, sinon uniques) faisaient déjà apparaître la prédominance des motifs professionnels sur le trajet Paris-Lyon (dans les 2 sens), à la différence des autres TGV - empruntés plus souvent par une clientèle familiale :

#### motif du voyage (1) Paris <--> Lyon) - tous TGV

domicile-travail	<u>17</u>	14
scolaire	5	4
professionnel	<u>37</u>	25
personnel	20	22
tourisme, loisirs	17	<u>30</u>
militaire	2	2
NR *	3	4

\* non réponses (sous estimées, puisque de nombreux voyageurs ne répondaient pas du tout au questionnaire distribué dans les trains).

Par contre, nos enquêtés, usagers fréquents par définition, ne font guère que des déplacements pour des raisons uniquement, essentiellement ou partiellement professionnelles (au sens large : on y inclut l'activité de syndicalistes ou d'élus, celle d'artistes ou d'autres professions "indépendantes" pour qui il est à peu près impossible de faire la part du professionnel et du personnel,

(1) Enquête photo "TGV Sud-Est mars 1985" note SNCF octobre 1986.

etc.) -même si, parfois, le voyage professionnel (du moins justifié et .. payé comme tel) est l'occasion, voire le prétexte d'un voyage plus ou moins personnel (seul ou avec quelqu'un) :

<u>Motifs des déplacements *</u>	<u>des enquêtés **</u>
rencontre avec client(s)	28 %) ***
rencontre avec fournisseur(s)	8 %) = 36 %
réunion avec la direction	16 %)
réunion au siège (y.c. administration centrale)	16 %) = 32 %
rencontre avec le milieu professionnel	15 %
représentation ****	9 %
formation, enseignement (professeurs, formateurs)	5 %
voir des amis et/ou famille à Paris *****	3 %

\* Lyon ou Valence --> Paris

\*\* 76 enquêtés sur canevas, pour lesquels on connaît le détail des 4 derniers déplacements

\*\*\* % sur les réponses (et non sur les déplacements)

\*\*\*\* cocktails, repas, rencontre avec la presse ou la télévision, remise de prix, cérémonie, conférences de presse, émission de télévision

\*\*\*\*\* presque toujours à l'occasion d'un voyage "professionnel"

## 12 - Le "plus" du TGV : déclencheur ou aubaine ?

### 121 - Le TGV : un train qui va très vite

Comme le montraient déjà les diverses enquêtes "qualitatives" de la SNCF, l'image centrale du TGV dans le public c'est la vitesse. Pour les voyageurs, la réduction drastique du temps de trajet se traduit par un rétrécissement des distances, perçu comme un saut qualitatif dans l'offre ferroviaire (2).

D'ailleurs, un certain nombre de nos enquêtés ne vont pas au-delà d'une réponse parfaitement triviale en apparence. Pour eux, le TGV est un train qui va très vite comme un frigo tient au frais, une machine à laver lave ou un poste de télévision sert à regarder la télévision. En fait, cela traduit, nous-semble-t-il, une perception totalement utilitaire du TGV, réduit à son "OUTILITE" qui en fait son utilité.

C'est bien pourquoi, paradoxalement, le temps de trajet court n'est pas très fréquemment mentionné, comme s'il allait de soi. Lorsque cette brièveté est mentionnée, c'est plus (on le verra plus loin) par rapport à ce que l'on peut faire du temps passé dans le TGV que par rapport au temps de trajet en tant que tel.

(2) Document SNCF, non daté.

Par contre, plus souvent que nous ne nous y attendions, le temps du trajet est jugé encore trop long (puisque, pour certains, tout temps de déplacement est par définition du temps perdu) :

"en 2 heures, on peut faire quelque chose ou ne rien faire sans perdre son temps. Mais le temps de transport n'est pas de 2 heures, mais de 3 heures porte à porte" "2 heures, c'est parfait, 1 heure 40, ce serait encore mieux" (3) "3 heures de train, c'est la limite.. le TGV c'est idéal" "avant, 4 heures c'était l'expédition.. on en parlait 8 jours avant, 8 jours après" "2 heures, c'est un bon module. 4 heures comme pour Strasbourg c'était 1 heure 30 à 2 heures de perdues : 2 heures de travail et 2 heures de sommeil".

#### 122 - Le TGV apporte un plus

La majorité des enquêtés (51 réponses pour 76 enquêtes) indiquent, à un degré ou à un autre que le TGV apporte un plus quant à ce qu'ils peuvent faire dans leur entreprise, institution ou milieu.

Tout d'abord, le TGV, par la facilité des déplacements (temps de parcours, mais également fréquence) permet d'être au même niveau que les collègues, confrères ou concurrents Parisiens :

"je peux participer à des groupes de travail et à des séminaires comme mes collègues parisiens" "Nous sommes de nouveaux embauchés du journal : il est important de se montrer" "vernissage" "C'est fondamental d'aller à Paris pour voir ce qui se passe" "Au vu de la situation antérieure, des contacts, des informations ne seraient pas possibles sans le TGV : par ex les groupes de travail" "Permet de donner son point de vue. Il est intéressant de remonter à la source pour avoir des contacts : on se libère pour y aller" "On assiste à des commissions au cours desquelles on peut exprimer son point de vue (de Lyon). Contacts humains plus faciles" "On va défendre la cause d'un client au siège pendant une heure et on revient.. le TGV est comme un minitel".

Dans les entreprises et institutions, les Lyonnais (ou Valentinois) (4) sont souvent, plus que jamais, littéralement convoqués par leur direction ou institution ou -du moins- le déplacement à Paris fait partie des fonctions assumées par le voyageur fréquent :

(3) On sait que le temps de parcours entre Paris et Lyon devrait descendre à 1 heure 45 d'ici quelques années.

(4) Dans tout ce rapport, il faut entendre :

Lyonnais = enquêté de la région prenant le TGV à Lyon (qu'il y habite ou non).

Valentinois = enquêté de la région prenant le TGV à Valence (qu'il y habite ou non).

"délégué du personnel" "Réunions structurelles" "Réunions syndicales et avec la direction" "Faire le point avec la direction, formation et rendez vous clients. Présentation de vidéos ou lancement produit" "soit réunion plénière à l'initiative de la direction, soit à mon initiative en fonction de l'interlocuteur" "réunion à la direction du journal" "audit" "(siège) Paris 3,4 fois par an" "pour formation ou information mais (les déplacements à Paris) je ne les cherche pas" "obligé, intégré dans le travail. Quelquefois je fais le même travail à Paris qu'à Lyon (téléphone)".

Le déplacement en TGV permet un contact direct avec des gens que l'on ne peut pas joindre autrement: "on profite d'une réunion (conférence de presse ou cocktail) pour voir des gens non joignables; par rapport au téléphone, on va droit au but".

Pour de nombreux voyageurs fréquents qui sont des "commerciaux" ou commerçants, il faut aller à Paris pour des salons ou négocier des contrats ou pour des raisons techniques (étude, démonstrations, essais, maintenance), impliquant souvent un transport de matériel plus ou moins lourd et/ou volumineux.

Enfin, plusieurs enquêtés travaillent à Paris ou occupent (à temps complet ou partiel un poste à Paris (ex: enseignement). Pour tous ces déplacements, la fréquence et le temps de parcours font qu'on y va à toute occasion.

### 123 - Le TGV : déclencheur ou aubaine ?

L'effet et la fonction du TGV pour le voyageur ne sont pas seulement l'usage qu'il en fait (motifs, fréquence,..), mais bien plus fondamentalement l'impact du TGV sur la nature et les modalités des déplacements. De façon quelque peu simplificatrice, on pourrait distinguer 2 types d'"effet-TGV":

- le TGV (vitesse + fréquence) en tant que déclencheur d'une mobilité différente non seulement par la fréquence (plus de déplacements), mais, surtout, par ses modalités (ex: voyage de la demi-journée, voyage à l'improviste) et ses fonctions (ce qu'il permet et qui n'était pas possible auparavant);
- une simple aubaine (gain de temps essentiellement), sans changement qualitatif notable des modalités et des fonctions des déplacements, ni réorganisation de l'emploi du temps (travail et hors-travail).

Une typologie sommaire nous conduit à estimer que pour plus de la moitié des enquêtés, le TGV a déclenché un accroissement de la mobilité et, surtout, pour 40% des enquêtés, un changement qualitatif réel (à la fois exprimé, puis corroboré par les multiples indications sur les comportements des enquêtés, recoupé enfin par l'analyse détaillée des 4 derniers déplacements en TGV) :

déclencheur

plus de déplacements	16 %
une activité et/ou des déplacements différents à Paris/à Lyon, des choses pas possibles auparavant	<u>39</u> %
autre cas * NR **	45 %

\* notamment, enquêtés qui ne voyageaient pas avant le TGV <sup>(5)</sup>, résidaient ailleurs, etc.

\*\* non réponse

De même, une proportion à peu près identique (45 %) a utilisé le gain de temps de trajet pour faire autre chose et/ou autrement :

<u>aubaine</u>	
du temps pour travailler plus	16
du temps pour le travail et pour soi	18
aubaine : confort, temps de trajet plus court	15
autre cas * NR **	27

\* notamment, enquêtés qui ne voyageaient pas avant le TGV, résidaient ailleurs, etc.

\*\* non réponse

C'est d'abord l'accroissement de la fréquence qui est noté. De nombreux enquêtés confirment (ou disent spontanément) que la rapidité et la fréquence du TGV font qu'on va plus facilement à Paris, mais souvent, on note que cela correspond à un déplacement qui permet de faire ce qui n'était pas forcément possible avant le TGV (ou aurait été plus contraignant) :

"rapidité et fréquence font que l'on choisit plus souvent qu'avant d'aller à une réunion où ma présence n'est pas indispensable" "on va plus facilement à Paris" "permet plus facilement des réunions auxquelles vous êtes conviés.. pas avant le TGV. Par exemple des cocktails où je représente la direction." "on n'hésite pas à prendre le TGV" "oui, sans le TGV on ne pourrait pas monter pour une réunion... c'est pratique pour régler une affaire avec le décideur" "contacts non possibles sans le TGV. On voit lors d'un cocktail le directeur général plutôt que le directeur régional et on peut régler un problème" "oui, on dit au client Algérien, par exemple, on est dans 3h à Paris et on traite" "pas possible sans le TGV" "oui le TGV apporte beaucoup" "le TGV est un catalyseur, il permet de se déplacer" "on provoque plus de rendez-vous d'affaires" "facilite les rapports avec Paris".

Ceci peut également fonctionner en sens inverse et permettre notamment à des Parisiens <sup>(6)</sup> de venir faire des

<sup>(5)</sup> Par "avant le TGV", il faut entendre : avant sa mise en service.

<sup>(6)</sup> Dans tout ce rapport, il faut entendre par Parisien tout enquêté de la région Ile-de-France prenant le TGV à Paris (qu'il y habite ou non).

"coups" à Lyon : "bon moyen de faire des affaires parce que les lots sont à saisir sur le champ. Lyon n'est pas intéressant, sauf quand on y a la maison mère".

#### 124 - Voyager plus et moins longtemps

On sait déjà que le TGV a certainement provoqué un accroissement de la fréquence-puisque les enquêtes quantitatives (7) ont établi qu'il y a bien de "nouveaux" déplacements (qui n'auraient pas été faits sans le TGV).

Nos enquêtés ont bien répondu en ce sens, ce qui est confirmé par le fait que ce sont ceux qui disent voyager plus qui sont aussi ceux qui voyagent effectivement le plus :

mobilité	fréquence* par mois			une fois par semaine	
depuis TGV	moins d'1 fois	1 fois	2 ou 3 fois	ou plus	ou plus
pareille	3	3	4	1	
accrue	10	6	<u>15</u>	<u>11</u>	

\* fréquence observée, d'après les 4 derniers déplacements

Quelques-uns vont jusqu'à faire plusieurs voyages dans la semaine, voire (1 cas sur 76) à rentrer (même si cela est rare, c'est significatif) à Lyon pour la soirée : "quelquefois, j'ai des réunions le mercredi et le jeudi à Paris.. je rentre à Lyon pour la répétition de la chorale le soir et je retourne à Paris le lendemain.. ce n'est pas plus cher (que de rester à l'hôtel)".

#### 125 - Le TGV permet de faire ce qui n'était pas possible avant : une machine à créer du temps utilisable autrement

Comme nous en avons formulé l'hypothèse, le TGV n'apporte donc pas qu'un changement dans la fréquence des déplacements ou une aubaine dans le temps de trajet. Il apporte souvent un changement fondamental dans leurs fonctions. Bref, ce qu'il permet de faire maintenant et qui n'était pas possible avant ou ne le serait pas sans TGV :

TGV	fréquence par mois			une fois par semaine	
déclencheur	moins d'1 fois	1 fois	2 ou 3 fois	ou plus	ou plus
plus de déplacements	4	1	4	3	
activités et/ou déplacements différents*	8	3	<u>9</u>	<u>8</u>	

\* à Paris ou à Lyon, pour faire des choses pas possibles auparavant.

(7) Voir F. Plassard et J-L Routier Enquête TGV "Déplacements d'affaires" Février 1986.



Tout se passe comme si le TGV "créait" en quelque sorte du temps (donc rend possibles des activités à Paris qui ne l'étaient pas auparavant, du moins en permet l'exercice avec une forte fréquence) :

"avant le TGV, ce n'était pas possible d'aller à Paris pour une 1/2 journée, donc on perdait des contacts et on manquait des événements" "le TGV permet de monter chaque semaine à Paris pour acheter des lots de vêtements au Sentier" "oui par exemple, demain je vais près de Chamonix en passant par Paris pour accompagner des Parisiens" "je ne pourrais pas le faire sinon... je saisis toutes les occasions de réunions à Paris" "Par exemple, je suis en mesure de proposer à un client d'être à Paris dans 3 heures pour signer le contrat (départ 12 heures retour 19 heures)" "il y a des choses que je fais d'autres jours et que je ne ferais pas sinon" "on y va pour une journée ou un rendez-vous" "Paris-Lyon pour entraîner le club (ancien Lyonnais muté à Paris)".

Certains utilisent le TGV comme la possibilité d'avoir une double activité (soit au sens de : à Paris et à Lyon, soit de: 2 activités bien différentes).

Nous avons vu des enquêtés (nous les avons délibérément cherchés) qui travaillent à Lyon, bien que leur famille ou (plus souvent) leurs amis et relations habitent à Paris :

"(le TGV) permet de travailler à Lyon et d'avoir ma famille à Paris. En théorie, je pourrais voyager plus souvent mais je m'organise".

Le TGV permet de travailler sur Lyon, alors que l'entreprise (ou le bureau, pour les indépendants) est à Paris, sans agence :

"pour la société parisienne qui m'emploie, c'est la bonne solution pour ne pas créer de bureau à Lyon (TGV : frais de structure)" "Lyon est la destination la plus facile ... Lille est plus contraignant, parce qu'il faut un peu plus de 2 heures et que la fréquence est moindre.. (de toutes façons) le Nord est un autre monde (que Paris ou Lyon)" "TGV : commodité pour Lyon, alors que pour Bordeaux, en prenant le matin l'avion et le soir un train vers 18 heures 30 - 19 heures 30, on arrive à 22 heures 30 - 23 heures 30".

A l'inverse, le TGV permet plus facilement (ou seulement depuis qu'il existe) de travailler à Paris, bien que le siège soit à Lyon, d'éviter d'y monter une agence ou d'y avoir un correspondant :

"TGV : moyen d'avoir une double activité. Possibilité qui n'existe pas sur Bordeaux" "Je n'ai pas remplacé le représentant parisien et je monte donc toutes les semaines 2 jours" "je peux habiter Lyon et travailler avec Paris (voir son designer, participer à des réunions)"

Le TGV permet également de faire sur Paris d'autres activités plus personnelles (notamment lorsqu'elles peuvent être associées à des déplacements professionnels, ne serait-ce que pour se faire payer le voyage) :

"de novembre 86 à mai 87 j'ai suivi des cours à Paris le mardi une fois par mois de 16 à 21 heures... je groupais les rendez-vous.. retour le matin par le premier TGV"

Il peut aussi, plus simplement, permettre aux Lyonnais de travailler plus facilement à Paris qu'auparavant :

"travailler sur Lyon, c'est l'ennui parce que beaucoup de sociétés ont leur siège à Paris : 3 heures après, on est à Paris pour voir le décideur".

126 - Le TGV comme aubaine : ceux qui n'ont pas changé leur fréquence de déplacement ou qui l'ont réduite

Cependant, une forte proportion des usagers fréquents n'ont pas changé la fréquence des trajets Lyon-Paris (ou l'inverse), que celle-ci soit faible ou forte.

C'est tout d'abord que, pour beaucoup, les déplacements sont obligés :

"non .. déplacements obligés" "le TGV n'augmente pas les déplacements .. fonction des circonstances (affaires à plaider)" "avec ou sans le TGV il faut se déplacer vers les établissements".

Des enquêtés cherchent à limiter le nombre de déplacements. Certains y parviennent (sans doute d'abord parce qu'on ne cherche cette limitation que si on a quelque pouvoir de l'obtenir) :

"je ne recherche pas les déplacements. Le temps c'est de l'argent" "je pourrais y aller tous les 8 jours pour un vernissage à La Villette mais.. retard ensuite dans le travail" "j'ai été vacciné contre les voyages quand j'étais en poste au Venezuela .. je prenais l'avion 1 ou 2 fois par semaine plus 40 minutes de taxi" "le TGV facilite les déplacements mais je ne fais que les voyages non évitables" "après des périodes de déplacements intenses on éprouve le besoin de ralentir : je ne suscite pas les occasions" "sur l'année, je fais 1 ou 2 déplacements évitables (sur 20-25), mais je ne force pas la dose" "j'évite les déplacement évitables et je me fais remplacer".

127 - Le déplacement de la journée est devenu la norme

On savait déjà, d'après les enquêtes quantitatives<sup>(8)</sup>, que le déplacement de la journée est devenu la norme :

(8) Enquête photo "TGV Sud-Est mars 1985" note SNCF octobre 1986.

durée de séjour (relation Paris <--> Lyon) tous TGV  
 pas de nuit 29 20

D'après le LET, l'aller retour dans la journée ou la demi-journée est devenu la norme par le train, alors que ce n'était auparavant le cas que pour les usagers de l'avion (9):

	avant TGV		depuis TGV	
	train	avion	TGV	avion
1/2 journée *	1 %	8 %	5 %	6 %
journée	24 %	<u>51 %</u>	<u>49 %</u>	56 %
1 à 3 jours	<u>65 %</u>	39 %	39 %	36 %
>3 jours	10 %	2 %	7 %	2 %

\* notoirement sous-estimé, au dire même de l'équipe du LET.

Le LET estimait également que si à peu près 4 déplacements sur 10 se faisaient dans la même journée, la proportion était au moins de 45 % au départ de Lyon et de 25 à 38 % au sud de Lyon.

#### 1271 - La norme et l'optimum : l'aller retour dans la journée

Si l'aller-retour dans la journée est devenu la norme, il est aussi, pour la plupart des enquêtés, l'optimum aussi bien par rapport à l'organisation du travail que par rapport à la vie personnelle et familiale.

Ce déplacement de la journée optimise en quelque sorte ce qui ressort des contraintes de l'entreprise ou organisation d'une part, de l'autonomie et des obligations personnelles d'autre part :

"on peut faire l'aller-retour dans la journée. Cela permet de ne pas s'absenter de Lyon trop longtemps" "c'est important que de pouvoir faire l'aller-retour dans la journée à cause des enfants (là le soir) et du travail (absente un seul jour)" "j'évite de me déplacer 2 fois dans la semaine hors de Romans" "(le TGV) te permet de dormir chez toi. Une journée de travail complète à Paris (aussi intense qu'un Parisien). La soirée est sacrifiée, mais le travail est fait".

Bien évidemment, le TGV permet d'arriver plus tôt à Paris et d'en repartir plus tard, il permet donc de faire plus de choses ou d'avoir l'impression d'en faire plus ou encore de savoir qu'on pourrait en faire plus : "on fait plus de choses à Paris qu'avant.. c'est une journée pleine (plusieurs rendez-vous); on est moins fatigué qu'avant" "on bourre les rendez-vous.. le TGV augmente la valeur du temps... on peut gagner 10% (sic)"

(9) F. Plassard Les effets du TGV sur l'activité économique Communication à la journée de travail organisée par le Ministère Néerlandais des Transports, La Haye, septembre 1987.

Les Parisiens peuvent même gagner sur les 2 tableaux (être à l'heure lyonnaise d'ouverture des bureaux, plus tôt qu'à Paris et être rentrés en même temps que les Parisiens), après une journée très dense (d'autant plus que leurs correspondants Lyonnais sont plus groupés et que, souvent, les Parisiens ont le choix des heures de rendez-vous que l'on organise pour eux -notamment parce qu'ils ont généralement un statut hiérarchique ou institutionnel plus élevé) :

"je suis à pied d'oeuvre à la même heure à Lyon qu'à Bagneux. Journée complète de travail (9 heures-18 heures)"  
 "rencontres, rendez-vous, échanges d'information. Sur Lyon, la journée a une grande intensité".

Le voyage de la journée par TGV permet non seulement une journée bien remplie à Paris, mais de ne pas interférer avec celle de la veille ni du lendemain. Il constitue bien un optimum :

"aller-retour dans la journée.. un seul jour absent et donc démarrage de la journée le lendemain à la même heure"  
 "une journée d'absence et pas plus" "départ par celui de 6 heures 46 qui évite de partir la veille comme avant. Le TGV le permet".

### 13 - Le TGV et les stratégies professionnelles et résidentielles

Nous nous étions demandé si le TGV, outil de déplacement permettant une autre organisation du temps et, souvent, de faire à Paris ce qui n'était pas possible avant, pouvait également permettre des modes de vie "à cheval" en quelque sorte "sur" Paris et Lyon ou de nature à faire venir à Lyon des gens (Parisiens d'origine ou non) qui ne l'auraient pas fait sans cela.

L'hypothèse n'était pas gratuite, puisque nous connaissions plusieurs cas de ces diverses stratégies où le professionnel et le résidentiel sont souvent mêlés. Nous savions bien, évidemment, que ce n'était (notamment pour les gens vivant à la fois "sur" Paris et "sur" Lyon) que des cas peu nombreux (et qui ne deviendront probablement jamais très nombreux, en proportion du moins), mais ces nouvelles formes de relation à l'espace (à au moins 2 espaces) nous apparaissent doublement intéressantes) :

- elles sont un des effets direct du TGV, notamment par leur extension quantitative que seul le TGV peut permettre (même si, avant le TGV, quelques uns vivaient entre Lyon et Paris grâce à l'avion, à la voiture, voire au train);
- elles préfigurent ce qui va nécessairement se passer partout où une desserte TGV va être mise en place;

Demain, on verra certainement plus de gens résider à Nantes ou à Rennes et travailler "sur" Paris (ou réciproquement). De même entre Bruxelles, Paris et Londres.

### 131 - Le TGV est rarement un critère de choix d'un emploi

Dans la plupart des cas, le TGV n'a rien à voir avec le choix d'un emploi ou du lieu de cet emploi, d'abord parce que la plupart des enquêtés avaient déjà un emploi ou une entreprise et/ou que les enquêtés n'avaient pas le choix (par exemple, en cas de nomination ou mutation).

Généralement, le choix de l'emploi depuis le TGV répond à bien d'autres critères et le TGV n'arrive qu'après coup (on l'a vu) comme une aubaine ou un outil :

"oui, le ralliement (sic) obligé à Paris se fait en 2 heures" "en y réfléchissant, je serais peut-être pas venu à Lyon sans le TGV" "Tous les amis que l'on connaît restent à Paris jusqu'à 35 ans et ensuite viennent à Lyon" "(rester ou venir à Lyon est sans rapport avec le TGV) mais pour avoir travaillé à Paris avant, je ne souhaite pas y retourner".

### 133 - Le TGV n'est guère un critère de choix de résidence

Ne serait-ce que parce la plupart des enquêtés étaient déjà actifs et domiciliés à Lyon, Valence ou Paris avant le TGV, le TGV n'a pas joué, en général, pour le choix d'un lieu de résidence et encore peu souvent quant aux choix d'un emploi.

Cependant, avec le temps, il ne pourra manquer de constituer plus qu'avant un des facteurs d'arbitrage, ceci pour 2 raisons :

- maintenant que l'expérience du TGV est acquise, de nombreux utilisateurs actuels ou potentiels peuvent l'intégrer comme critère de choix et outil d'une organisation du temps et de l'espace entre Lyon et Paris;

De ce point de vue, on aurait une analogie avec ce qui s'est passé lorsqu'un moyen de TCSP<sup>(10)</sup> a été mis en service dans une ville qui en était dépourvue -comme, par exemple, le métro à Lyon<sup>(11)</sup> ou le

(10) TCSP = Transport collectif en site propre.

(11) Voir, par exemple :

M. Chevallier : L'impact du métro de Lyon sur les comportements et les modes de vie de ses habitants -enquête auprès de 75 ménages ordinaires et collectifs-, pour le compte de l'IRT (depuis INRETS), 1980.

M. Chevallier : Etude sur les déplacements et l'usage du métro - enquête auprès de 1000 ménages dans la Communauté Urbaine de Lyon-, pour l'Agence d'Urbanisme de la COURLY (Communauté Urbaine de Lyon), 1981.

tramway à Nantes (12): le nouveau mode a élargi et modifié les arbitrages possibles quant au choix de la résidence, de l'emploi (lieu et type d'emploi), aux comportements de loisirs et d'achats, avec des changements quantitatifs (fréquence) et qualitatifs (modalités, rabatement, etc) des déplacements.

- les nouveaux actifs ou ceux changeant d'emploi (dans le cadre de la mobilité professionnelle, forte dans les milieux utilisateurs fréquents du TGV) peuvent prendre en compte le TGV dans leurs arbitrages; d'ailleurs, les entreprises elles-mêmes en tiennent déjà compte (par exemple pour décider de l'installation d'une agence à Lyon..ou à Paris).

Par conséquent, dans ce domaine comme dans celui de la mobilité (fréquence et type de déplacement, notamment en demi-journée), le TGV n'a pas encore fait sentir tous ses effets - comme en témoignent d'ailleurs la croissance continue du trafic entre Lyon et Paris d'une part, les mutations de Paris vers Lyon d'autre part-.

#### 1331 - Rester ou venir à Lyon grâce au TGV

Pour 1/7 des enquêtés, le TGV a permis de (ou contribué à) éviter une mutation à Paris. Cela de façon:

- temporaire;

"de 1983 à 1986, je faisais 4 aller-retours par semaine parce que j'avais mon activité à Paris et le logement et la famille à Lyon" "je rentrais tous les jours de Dijon ou de Paris jusqu'à la rentrée 1987. A partir de maintenant 2 aller-retours par semaine"

- ou durable.

"(le TGV) évite de trancher un dilemme : celui d'un appartement à Paris. Le TGV est une aide à l'investissement, bien adapté à l'esprit lyonnais" "je souhaitais rester à Lyon pour la qualité de la vie (10 minutes à 15 minutes domicile-travail) et travailler dans un grand journal".

Le TGV permet plus facilement d'accepter des responsabilités à Paris (ou y impliquant de fréquents déplacements) : "je n'aurais pas sollicité un mandat syndical s'il n'y avait pas le TGV".

(12) Voir : M. Chevallier, avec la collaboration de B. Couturier et L. Guinehut Etude sur l'impact du tramway de Nantes sur les comportements et les modes de vie- image du tramway- enquête auprès de 49 ménages Nantais, pour la SEMITAN, 1988.

Il permet également de prendre un poste à Paris (ou d'y travailler toute la semaine), tout en résidant à Lyon -nous avons même un cas de Parisien d'origine ayant fait ce choix- : "cursus normal d'un Parisien .. choix de rester à Lyon .. (fait un trajet) domicile-travail chaque fin de semaine et début de semaine"

Le cas le plus extrême (et sans doute rarissime) est celui d'un enquêté pour lequel une direction a été créée à Lyon -lui permettant d'y rester.

Malgré une mutation ou un emploi à Paris, le TGV donne à certains la possibilité de continuer à avoir des activités à Lyon : "depuis 3 ans le TGV permet pas mal de choses. Par exemple, je travaille à Versailles et j'entraîne un club d'aviron à Lyon.. après ma mutation, j'ai pu continuer d'entraîner le club et je n'envisage pas d'arrêter"

Le TGV a souvent été déterminant -ou, du moins, un des critères- pour accepter un poste ou une mutation à Lyon :

"J'ai eu une évolution de carrière. Depuis 1987 je travaille à Dijon et j'habite Lyon, mais je me déplace souvent à Paris (abonné libre circulation)" "il n'est pas sûr que je sois venu à Lyon sans le TGV (en 1983 il venait de Paris)" "décentralisation sous forme du volontariat au sein de la division".

Le TGV permet effectivement aux Lyonnais d'aller facilement à Paris, presque autant et aussi souvent (peut-être plus) que les Parisiens (dont la majorité réside, comme on sait, en banlieue) :

"je prends le TGV la semaine pour le travail et le week-end les loisirs. Quand j'habitais Paris, on ne sortait pas la semaine à cause des enfants" il m'arrive de monter à Paris uniquement pour la soirée pour dîner chez des copains et de revenir le lendemain matin" "une fois tous les 2 mois, je monte pour la soirée à Paris : je pars à 18 heures du travail et je rentre le lendemain matin pour 8 heures 30".

Le TGV est parfois l'outil indispensable (nécessaire, mais non suffisant) pour faire une sorte de carrière (ou de mener une activité) nationale en restant à Lyon :

"j'ai d'abord choisi le journal.. national (quotidien national avec une rédaction à Lyon), mais le TGV facilite bien les choses" "en y réfléchissant, je serais peut-être pas venu à Lyon sans le TGV".

Le TGV permet aussi à des Lyonnais de rester à Lyon tout en devenant -professionnellement du moins- des Parisiens en quelque sorte -du moins des banlieusards actifs et présents à Paris- : "je reste à Lyon, malgré des propositions de salaires plus élevés" "Lyon est une ville internationale, on est au centre du monde, restons-y!".

133B - Le TGV incite à venir à Lyon plutôt qu'ailleurs en province

Le TGV permet enfin à certains d'accepter une mutation à Lyon ou de choisir plutôt Lyon qu'une autre ville de province:

"sans aucun doute.. en cas de décentralisation à Marseille, j'aurais hésité" "(le TGV) a été déterminant : s'il m'avait fallu aller à Nantes ou Bordeaux, cela aurait été plus difficile".

134 - Un arbitrage Paris/Lyon grâce au TGV

Comme pour l'emploi, dans la plupart des cas, le TGV n'a pas été un élément déterminant du choix du lieu de résidence. Les raisons sont du même ordre : antériorité de la mutation ou du déménagement par rapport à la mise en service ou l'usage du TGV, autres raisons prioritaires (ex: choix de la maison individuelle, critères de proximité pour le conjoint, etc).

1341 - Lyon : un bon rapport qualité de la vie/prix, grâce au TGV

Mais, aubaine ou choix, le TGV facilite l'installation à Lyon qui, pour plusieurs Parisiens "décentralisés" présente des atouts, essentiellement le rapport entre le coût du logement (plus faible qu'à Paris), sa localisation (moins loin du travail), l'environnement (campagne, montagne) et la vie urbaine (acceptable, surtout si on va souvent à Paris) :

"le trajet à Paris est à peu près le surcoût du loyer et de la vie à Paris" "je paye 1200 F de loyer à Lyon pour 260m2 contre 7000 F à Paris pour un logement équivalent. De plus, Lyon est propice au travail, pas comme Paris ou New-York" "je ne veux pas retourner à Paris.. loyers chers, vie chère, temps perdu dans les déplacements domicile-travail" "j'ai choisi la campagne à proximité du centre ville... c'est un gros plus par rapport à Paris" "Tous les amis que l'on connaît restent à Paris jusqu'à 35 ans et ensuite viennent à Lyon".

135 - Une double vie (professionnelle) à Lyon et à Paris

Dans quelques cas (généralement repérés par nous à ce titre), l'utilisateur fréquent du TGV mène une sorte de "double vie" (professionnelle ou institutionnelle s'entend !) :

"(double activité) député du Rhône et je siége à Paris (également élu local)" "je suis seul dans ce cas là .. une partie du portefeuille à Lyon, l'autre à Paris (assureur)" "Je suis bivilite .. mi-Parisien travaillant à Lyon, mi-



Lyonnais travaillant à Paris.. je suis en moyenne 2 jours par semaine à Paris" "Le directeur (adjoint) a sa femme qui travaille sur Paris et ils habitent Lyon".

Autre type d'arbitrage rendu aisé par le TGV, celui de ménages à 2 actifs, l'un sur Paris, l'autre sur Lyon :

"nous avons fait le choix d'habiter Lyon par compromis avec ma femme.. report (des contraintes de transport) sur moi plutôt que sur ma femme si on compare à ce qui se passerait si nous habitons en banlieue de Paris".

Encore rares et certainement destinés à le rester, mais en multiplication, ces enquêtés constituent de nouveaux types de mobiles à longue distance. Ce type de situation ou tendance (toujours marginale, plus exemplaire et spectaculaire que massive) existe et se développe également à l'étranger.

Signalons par exemple en Grande-Bretagne, les migrants (cadres) entre le Nord et le Sud-Est (13). S'y ajouteraient des migrations d'ouvriers, notamment la Merseyside (Liverpool) ou des Midlands venant travailler (plus ou moins au noir) le week-end sur les chantiers londoniens. On sait également que les Américains "bicoastals" vivant à la fois à l'Est et à l'Ouest des Etats-Unis sont une figure banale des aéroports. La presse signale quelques curieux champions de la migration alternante à longue distance entre l'Ouest des Etats-Unis et.. le Japon -certains rencontrant leur conjoint ou ami(e) à mi-chemin : à Hawaï !- (14).

#### 14 - Plus de déplacements grâce à ou à cause du TGV

##### 141 - La fréquence des déplacements .. des usagers fréquents du TGV

Les données des enquêtes quantitatives (15) permettent d'estimer à au moins 1/3 sur Paris-Lyon (2 sens) la proportion d'usagers fréquents (1 fois par mois ou plus) :

	<u>nombre de voyages durant les 12 derniers mois</u>	
	<u>Lyon &lt;---&gt; Paris</u>	<u>tous TGV</u>
0	14	18
1	11	14
2-6	<u>28</u>	25
7-12 (1 par mois)	13)	9
13-24 (2 par mois)	10)	6
plus de 24 (>2 par mois)	10) = <u>33</u> %	7
NR	14	19

(13) Voir : T. Hogarth & W.W. Daniel "Britain's New Industrial Gypsies". Policy Studies Institute, 1988.

(14) "The New Bicoastals: Love on Tokyo Time", Newsweek 13/2/89.

(15) Enquête photo "TGV Sud-Est mars 1985" note SNCF octobre 1986.

Evidemment, dans notre enquête, les usagers fréquents.. le sont vraiment, puisque nous n'avons retenu que des gens s'estimant tels :

Fréquence (d'après les 4 derniers déplacements)

1 = moins d'une fois par mois	25 %
-----	
2 = 1 fois par mois	20 %
3 = 2 ou 3 fois par mois	37 %)
4 = une fois par semaine ou plus	18 %) = <u>55</u> %

1411 - Fréquence subjective (déclarée) et fréquence réelle (observée)

La notion de fréquence est, en fin de compte, largement subjective. Des enquêtés ayant à peu près la même fréquence "objective" (que nous avons pu estimer à partir des 4 derniers aller-retours en TGV) l'apprécient très différemment. C'est ce que nous avons vérifié par croisement entre la fréquence estimée en réponse à une question générale (formulée de façon assez analogue à celle de l'enquête-photo de 1985) sur le nombre moyen de déplacements mensuels et celle observée d'après les réponses (en général de bonne qualité) sur les 4 derniers déplacements (souvent reconstitués sur agenda avec l'enquêté).

fréquence indiquée *	fréquence mensuelle constatée **	total		
>2	1 à 2	<de 0,66		
> de 2	<u>11</u> ***	1	0	12
1 à 2	3	<u>11</u> ***	0	14
<0,66	1	1	<u>1</u> ***	3
totaux	15	13	1	29\23 ***

\* réponse générale sur la fréquence d'usage du TGV  
 \*\* d'après les 4 derniers déplacements effectués  
 \*\* les valeurs soulignées correspondent aux nombres d'enquêtés pour qui il y a correspondance entre fréquence indiquée et fréquence constatée.

NB : compte tenu du fait qu'un tiers des enquêtés ne donnent pas d'information sur le nombre de déplacements mensuels théoriques, la comparaison repose seulement sur 29 cas.

On voit cependant que la plupart des enquêtés pour qui nous disposons de tous les éléments connaissent avec précision leur fréquence effective d'usage du TGV. Ceci d'autant plus qu'ils se déplacent beaucoup.

Une fréquence forte ou vécue comme telle correspond le plus souvent à 1 aller-retour par semaine ou, au moins, par quinzaine.

Cette fréquence peut être régulière (selon le fonctionnement de l'institution ou entreprise), ou au contraire cyclique et/ou irrégulière;

"une à 2 fois par semaine. En ce moment, je suis complètement crevé parce que c'est l'époque des examens, des cocktails, des contrats et des colloques" "irrégulier, fonction des affaires" "cyclique selon les salons, foires etc.." "une fois par semaine en moyenne. Mais à certains moments, j'y vais 2,3,4 fois par semaine" "variable selon les affaires" "très variable d'une année sur l'autre : 2 (réunions de Comité Central d'Entreprise) par an, plus des réunions syndicales, plus des CCE extraordinaires (cette année décès du PDG)" "des déplacements obligés (4 salons) et d'autres en fonction des affaires et des contacts" "1 à 2 fois par semaine, mais cela dépend de beaucoup de paramètres (session parlementaire ou pas...)" "variable (pas de réunions institutionnelles)" "en fonction des affaires à plaider. Je devrais y aller plus souvent pour mon mandat syndical, mais je délègue à un collègue moins occupé" "avant, c'était plus régulier : tous les mois et 1/2; aujourd'hui irrégulier (6 fois depuis le 1/1/87 soit environ 10 fois/an)" "des fois.. 4 voyages en 2 semaines et puis après 2 mois sans y aller" "3 fois par mois minimum et parfois toutes les semaines ou même 2 fois par semaine.. en ce moment.. pas dans une période très intense" "de manière aléatoire. Quelquefois j'y vais 4 fois par mois, quelquefois moins" "ça dépend des moments" "entre une fois par semaine et une fois tous les 15 jours, selon la période de l'année" "variable, par exemple, ces derniers temps, avec la crise boursière, j'y vais souvent. De toutes façons, on est limités par le budget transport".

#### 142 - L'accroissement de la mobilité depuis le TGV

Il est certain que les usagers du TGV, qu'ils soient anciens usagers du train ou venu au train depuis le TGV, voyagent plus maintenant, puisqu'à peu près 1/4 des voyages sont "nouveaux" et n'auraient pas été faits sans le TGV.

Déjà en 1985, mais a fortiori en 1987-88, la difficulté de se remémorer l'avant-TGV rendait difficile une comparaison rigoureuse. Cependant, les réponses de nos enquêtés (UF, rappelons-le) ne sont pas invraisemblables lorsque la plupart (8 sur 10) disent voyager plus qu'avant :

#### Accroissement de la mobilité depuis le TGV

pareil	21 %
plus	63 %
beaucoup plus	15 %

\* pour 52 cas

D'ailleurs, de nombreux enquêtés indiquent spontanément que leur mobilité s'est accrue depuis le TGV, sans forcément pouvoir en donner une mesure très précise (peut-être parce que l'avant-TGV est déjà loin) :

"oui, très sensiblement" "oui, sans conteste" "s'il n'y avait pas le TGV.. moins de déplacements" "oui très importante" "oui, avant 1 fois par mois parce que l'avion est crevant et plus cher" "oui de façon considérable"

Nombreux sont ceux qui notent que le changement de fréquence est également un changement de la nature et des fonctions des déplacements :

"j'y allais aussi toutes les semaines, mais pas 2 fois par semaine.. c'est évident pas les mêmes activités" "à fonction égale, je monte 2 fois plus souvent, parce qu'on fait l'aller-retour dans la journée. Avant il fallait programmer longtemps à l'avance" "oui, parce qu'en plus des déplacements pour la journée, il y a des demi-journées.. pas possible sans TGV"

Certains ont le sentiment (ou l'objectif) de tendre vers le maximum de ce qui est possible :

"oui (voyage plus maintenant), avec pour limite la capacité d'exécution" "le TGV facilite la participation à des réunions qui ont un intérêt moindre parce qu'il n'y a que 2 heures de trajet".

#### 143 - La mobilité par TGV : un effet des changements de situation

Il faut cependant rappeler que l'usage du TGV et la forte mobilité qu'il permet et induit est fréquemment explicable d'abord par un changement de fonction ou activité -notamment l'entrée en activité ou la création d'une entreprise :

"j'envisage une extension d'activité et donc des déplacements plus fréquents" "oui du fait d'une évolution de carrière" "changement d'emploi.. avant société parisienne avec des bureaux à Paris" "avant.. étudiante et depuis un an.. plus de responsabilités dans la société" "oui, accroissement d'une activité naissante" "oui, récemment du fait du départ de mon représentant" "liée à ma prise de responsabilité. Avant.. 3,4 fois par an (salons)" "oui.. prise de fonction au syndicat" "oui.. accroissement d'activités (exportation)" "oui.. avant pas les mêmes fonctions" "oui.. retour en France récent (avant à la Réunion)... reprise d'activité demi-gros dans confection" "oui, depuis 1984 .. j'ai changé de fonction" "oui.. parce que j'ai d'autres fonctions au niveau national depuis 4 ans".

#### 144 - Le pousse-au-voyage

Au total aussi bien par l'effet de l'accroissement des fréquences pour les gens déjà usagers du TGV que sous l'effet d'un phénomène quasiment démographique de nouveaux venus au TGV, tout montre que le TGV est une sorte de "pousse-au-voyage". Cela est étayé par tous les éléments quantitatifs disponibles .

Ainsi, pour Lyon, l'accroissement de 56 % du nombre de déplacements d'affaires (en avion+train) entre 1980 et 1984 est imputé pour 34 % à la croissance de la mobilité et pour 16% à l'augmentation de la population concernée (nouveaux voyageurs : jeunes actifs notamment) (16).

D'après les enquêtes du LET sur les déplacements d'affaires (17), les Rhônalpins déjà plus mobiles que les Parisiens ont encore accru leur mobilité :

nombre de déplacements * d'affaires annuels moyens	<u>Parisians</u> <u>Rhônealpins</u>	
	1980	13
1985	14	22

\* arrondis par nous à l'unité proche

D'après notre enquête, la tendance (délibérée ou non, consciente ou non) à multiplier les déplacements est également forte :

"c'est un plus : ça facilite les déplacements" "aubaine : on gagne du temps (mais) inconvenient : on n'hésite pas pour multiplier les déplacements" "On n'hésite pas à aller à une réunion à Paris".

A la limite, certains cherchent à faire le plus souvent possible le trajet : "sans TGV, je ne pourrais pas le faire.. je saisis toutes les occasions de réunions à Paris" "quand il y a une réunion supplémentaire, je n'hésite pas".

Certains font moins ou plus de déplacements depuis le TGV tout simplement en raison d'un changement de situation - notamment professionnelle (nous n'avons guère que des actifs parmi nos enquêtés) :

"je me déplace moins.. j'ai moins de responsabilités depuis le TGV" "avant le TGV, je n'avais pas les mêmes fonctions.. je me déplaçais moins souvent. Mes nouvelles fonctions en partie liées au TGV" "je me déplace plutôt moins maintenant que dans mes postes antérieurs" "si j'étais resté fonctionnaire, je n'aurais pas besoin de me déplacer. Eux ils ne prennent pas le TGV".

Que l'on se déplace plus ou autant, le TGV (i.e. le temps de parcours et la fréquence) est d'abord plus qu'une simple facilité, une véritable aubaine :

(16) F. Plassard Le suivi du TGV Sud-Est Communication au colloque-bilan PRD3T des 23-29 janvier 1989.

(17) F. Plassard Le TGV Sud-Est modifie-t-il les relations centre-périphérie Communication au colloque de l'Association de Sciences Régionales de Langue Française, Lisbonne, septembre 1987.

"la lère année où j'étais à Valence, j'ai fait pendant 7 mois, 3 semaines sur 4 Valence-Paris via Lyon.. mais je l'aurais fait de toutes façons" "depuis quelques années, je participe à une recherche à l'Institut National de la Recherche Pédagogique.. (c'est) sans rapport avec le TGV" "s'il n'y avait pas le TGV, je me déplacerais de la même façon, mais c'est pratique et ça gagne du temps" "le TGV aide bien, notamment quand on fait 24 heures de train par mois sur Paris" (Parisien).

Quelques-uns n'ont pas encore perçu de changement dans la fréquence du trajet Lyon-Paris (ou Paris-Lyon), le déplorant parfois : "développement des activités : pas d'effet du TGV en ce qui me concerne pour l'instant" "je pourrais être plus souvent à Lyon si seulement le marché Lyonnais était plus ouvert aux étrangers de Paris (sic)" (Parisien).

#### 15- LE TGV est-il centralisateur ou décentralisateur ?

La question de savoir si le TGV est un instrument de centralisation ou de décentralisation est aussi ancienne que le TGV lui-même. Du fait même que le TGV, par définition, roule dans les 2 sens ne peut qu'apporter des justifications dans un sens ..ou dans un autre. On connaît d'ailleurs le débat qui s'est déjà engagé à ce propos et notamment la thèse (ou la crainte) de certains Rhônalpins quant à l'effet du TGV sur une plus grande dépendance de la région à l'égard de Paris (18).

A vrai dire, si bien des éléments vont en ce sens, cette thèse doit être quelque peu nuancée au vu de certaines des utilisations du TGV (par exemple, faire venir plus facilement des Parisiens, aller travailler en région parisienne au même niveau que ses confrères ou concurrents, etc..).

On sait de toutes façons (on le rappellera plus loin) que le trafic reste fortement dissymétrique, puisqu'il y a, proportionnellement, plus de provinciaux (Lyonnais notamment) allant à Paris que l'inverse. Mais comme les populations sont d'ordre de grandeur très différent (notamment le nombre de "cadres" au sens large, d'"intellectuels"), le volume peut paraître équilibré (les trains sont pleins dans les 2 sens!). Toutefois, c'est bien la fonction du déplacement (vers Paris ou vers Lyon), le rapport (hiérarchique et/ou fonctionnel) du visiteur au visité qui est ici en cause.

Nous nous sommes donc attachés à explorer de façon détaillée, sous diverses facettes, cette question de l'impact du TGV sur les rapports Lyon (ou Valence) - Paris à travers ceux des Lyonnais (et Valentinois) aux Parisiens, puisque c'était l'approche retenue (le point de vue et la logique du voyageur).

(18) A. Bonafous, Rhône-Alpes, Capitale Paris? les effets prévisibles du TGV, Revue de Géographie de Lyon N° 3, 1980.

151 - Encore plus de "convocations" de la direction ou des clients depuis le TGV

La "convocation" à Paris, de toutes façons bien antérieure au TGV, a persisté depuis. Ainsi, d'après l'enquête LET de 1985 (19), les 2/3 des enquêtés étaient des cadres ou des chefs de service et le déplacement vers Paris avait un fort contenu hiérarchique : l'inférieur se déplace vers le supérieur et les interlocuteurs parisiens des provinciaux sont légèrement plus élevés dans la hiérarchie que les interlocuteurs provinciaux des Parisiens.

D'après nos enquêtés, la pratique de la "convocation" (plus ou moins explicite, voire comminatoire) s'est parfois aggravée :

<u>"Convocations" de la direction ou des clients depuis le TGV</u>	
pareil	54 %
plus de convocations qu'avant	14 %
pas comparable * NR **	32 %

\* situation différente (ne travaillaient pas, ne se déplaçaient pas, ne résidaient pas à Lyon, etc)

\*\* non réponse

Conséquence (attendue ou non ?) du TGV, bien des directions ou clients ont encore moins de scrupules à convoquer leurs correspondants ou subordonnés Lyonnais (ou Valentinois) :

"ça transforme les relations avec Paris : les clients hésitent moins à donner rendez-vous à Paris, ils n'ont aucun scrupule" "moins de scrupules à organiser des réunions à Paris pour les provinciaux" "l'administration centrale nous fait venir plus souvent pour information. Avant on allait à Lyon" "la direction n'hésite pas à nous faire monter parce qu'en 2 heures 30, on est dans ses bureaux : avant 1 fois par mois" "l'administration centrale décentralise moins à Lyon et nous fait venir plus souvent pour information".

Au total, cette "convocation", manifestation d'une structure (de l'entreprise ou du milieu) et d'une habitude de centralisation persiste plus que jamais :

"le siège est à Lyon mais la (banque) est intégrée dans (un groupe national)" "nous sommes une direction régionale, mais (notre direction) n'utilise pas les compétences des Lyonnais, malgré la plus grande facilité" "le siège est à Paris, le Comité Central d'Etablissement aussi" "je dépends de Lyon, mais le ministère des PTT ou la Caisse des Dépôts et Consignations nous convoquent" "Tout se décide à Paris, aussi bien avec les clients (français ou africains) qu'avec les agents (2 en Afrique)"

(19) Voir F. Plassard et J-L Routier Enquête TGV "Déplacements d'affaires" Février 1986.

"Ils nous donnent l'impression à Paris qu'ils vont tenir compte de notre avis, mais je n'ai pas l'impression que ce soit le cas".

Cela ne concerne pas que des entreprises ou institutions, mais aussi des milieux professionnels (ex: mode, "design", art, prêt-à-porter) où tout se passe à Paris.

152 - Mais aussi plus de possibilités de faire venir des Parisiens

Par contre le TGV permet également de faire plus facilement venir à Lyon (voire à Valence) des Parisiens. Même si la symétrie (ou la réciprocité) n'est pas parfaite -on le verra plus loin-, c'est une des fonctions du TGV qui a parfois été négligée jusqu'à présent :

Possibilités de faire venir des Parisiens

pareil	39 %
plus facile qu'avant	38 %
pas comparable * NR **	23 %

\* situation différente (ne travaillaient pas, ne se déplaçaient pas, ne résidaient pas à Lyon)

\*\* non réponse

Souvent, cette possibilité est sans objet (ex: libéral, représentant qui doit aller voir ses clients) ou il n'y a pas eu de changement (perçu, du moins) depuis le TGV -en termes de fréquence s'entend (il a pu y avoir un transfert modal de l'avion vers le TGV).

Cependant, dans de nombreuses entreprises ou organisations, le déplacement vers Lyon (ou vers la "province") d'un Parisien (c'est à dire d'un directeur ou d'un client en position de force) semble parfaitement incongru -à tel point que les enquêtés ne se sont jamais posé la question:

"Vous avez déjà vu des Parisiens se déplacer en province ? Le plus simple ce sont les réunions à Paris" "On continue de recevoir les Parisiens. Les Lyonnais vont toujours à Paris. Les Parisiens pensent que ça se passe chez eux".

De même, faire venir à Lyon (pour ne pas parler de Valence, encore mal desservie par le TGV) des gens d'autres régions -voire même des Parisiens (dont beaucoup habitent en réalité la banlieue)- est, sinon impossible, du moins malcommode. La réunion à Paris continue à se justifier (ou à être justifiable) par sa situation centrale et sa desserte incomparable :

"dans le cadre du comité central d'établissement, ce n'est pas possible de se réunir à Lyon, puisque Paris est le plus accessible pour toutes régions" "il était envisagé de faire les réunions mensuelles à Lyon, mais le projet a été abandonné parce que c'est moins facile pour les autres régions" "se réunir à Lyon est difficile (sauf pour les



vacances).. il est plus facile pour tout le monde d'aller à Paris de Niort ou de Dieppe" "difficile de se réunir à Lyon, parce que le plus simple pour réunir des gens de toute la France, c'est Paris" "Paris est le plus pratique pour tous. On a tout essayé : Castelnaudary, Clermont.. 3 heures de voiture en hiver !".

La venue à Lyon de Parisiens correspond à une forte sélectivité des motifs et occasions de ces déplacements d'une part, de leurs modalités d'autre part.

Elle dépend ou résulte notamment des habitudes ou pratiques de tel ou tel milieu -notamment de tous ceux soucieux de savoir ce qui se fait "en région" (ce qui est, en fin de compte, une façon de pérenniser la position centrale et de référence de Paris par rapport à la province -ou à l'étranger-)<sup>(20)</sup> : "l'administration centrale se déplace. Il y a plus de problèmes de province à province"<sup>(21)</sup>.

Le TGV permet de plus en plus, avec le temps et l'habitude du TGV, de faire venir des Parisiens, de tout niveau (direction, fournisseurs du moins) -notamment à la suite d'une décentralisation (généralement très partielle) :

"pour la première fois depuis 5 ou 6 ans, la réunion des directeurs d'entité s'est déroulée à Lyon. Pas possible sans le TGV" "la position de Lyon plus le TGV rendent possible la venue des directeurs d'agences à Lyon" "on fait des réunions à Lyon qui se tenaient toujours à Paris avant" "la direction de l'informatique a été décentralisée en 1986. Beaucoup de contacts sur Paris avec des fournisseurs et les services SNCF".

#### 1521 - La venue de Parisiens à Lyon : dissymétrie plutôt que réciprocité

Mais la dissymétrie des déplacements reste toujours aussi flagrante, non seulement quant à la difficulté de faire venir des Parisiens et à la persistance de la "convocation", mais quant à l'"échange inégal" qui intervient le plus souvent entre le provincial et le Parisien :

(20) Ainsi, dans de nombreux domaines (ex: arts plastiques, musique, danse, opéra, médias, logiciels, graphisme, publicité, "design", mode, etc..) ce n'est qu'en se tenant mieux au courant que ses confrères et concurrents de ce qui se fait à New-York, à Londres ou à Milan que les professionnels parisiens conservent un "leadership" intellectuel -voire commercial- dans des domaines où la création (a fortiori l'industrialisation) a souvent quitté Paris -du moins n'y est plus concentrée comme le lieu de la légitimation.

(21) On remarquera que les Lyonnais, comme les autres "provinciaux" continuent à dire "en province", alors que les Parisiens disent maintenant "en région" -sauf à s'avouer ringards.

"les clients, étrangers notamment, ne viennent pas à Lyon"  
 "le TGV n'est pas un moyen de développer des activités à Paris mais à Lyon (faire venir des Parisiens pour la 1/2 journée)" "grâce au TGV.. angoisse moindre pour les Lyonnais .. les Parisiens restent peu de temps (mais) ils apportent des financements ou des concepts"

Très souvent, d'ailleurs, aller à Paris reste indispensable :

"préférable d'aller à Paris même si siège SLB à Lyon"  
 "aller au centre (direction) de Paris pour se montrer, prendre un "bain de siège"

Paradoxalement, la dissymétrie des relations ne se manifeste pas seulement dans le fait que les "Parisiens" convoquent plus cavalièrement et plus systématiquement, mais aussi dans la venue "sur le terrain" des responsables Parisiens :

"le TGV permet à l'état major d'avoir le contact avec le terrain. Sinon ils (les provinciaux en général, les Lyonnais en particulier) racontent une histoire que l'on croit vraie mais est fausse".

Enfin, bien évidemment, l'autre contrepartie (fortement dissymétrique) est dans le fait que les Parisiens viennent concurrencer les Lyonnais (ou Grenoblois, Stéphanois ou Valentinois) sur leur terrain : "Lyon était une ville de province fermée aux étrangers avant le TGV. Aujourd'hui, les gens (i.e. les Parisiens et autres "étrangers") s'introduisent dans la ville et la vie politique".

Mais ce n'est peut être pas si facile qu'il y paraît -au dire de plusieurs de nos enquêtés- : "On prend le TGV pour signer des contrats avec les directions de sociétés lyonnaises .. 600 F de TGV pour 1300 F de commission en 1/2 journée" "le TGV favorise les liens commerciaux, encore que le milieu lyonnais (sic) soit difficile à pénétrer".

On recoupe ici les constatations de l'enquête du LET menée auprès d'entreprises en 1985 <sup>(22)</sup>, d'après laquelle les Parisiens et les Rhônealpins ne faisaient pas la même chose :

- les Parisiens se déplaçaient surtout pour :
  - apporter des informations;
  - donner des instructions;
  - animer une activité de formation.
- les provinciaux allaient à Paris pour :
  - recevoir des informations;
  - recevoir des instructions;
  - participer à une concertation;
  - suivre une activité de formation.

(22) Voir F. Plassard et J-L Routier Enquête TGV "Déplacements d'affaires" Février 1986.