

58 - Un confort apprécié, du moins en première classe

Là encore, si l'appréciation des enquêtés sur les trains en tant que tels n'était pas l'objet de notre recherche (quoique nous ayons une masse notable de matériaux sur ces questions), il n'en reste pas moins que le confort -assez réel et notable en première et tout aussi certainement médiocre en seconde- est évidemment un des déterminants du vécu du déplacement en TGV, qui peut en faire un moment plutôt agréable ou, au contraire, une corvée -surtout quand on fait le trajet plusieurs fois par mois comme certains enquêtés.

On n'étonnera évidemment personne en indiquant que nos enquêtés apprécient (spontanément) le confort en première et le critiquent en seconde :

classe (habituellement)	<u>Confort</u> apprécié sans avis/acceptable critique		
	en 1ère	28 % *	<----- 25 % ----->
en 2de		<----- 28 % ----->	<u>19 %</u>

* sur les réponses spontanées de 72 enquêtés

Pour le travail (ou ce qui peut passer pour du travail, par assimilation plus ou moins laxiste, comme la lecture ou la conversation entre collègues) comme pour la détente, le confort est appréciable et apprécié, notamment en première où il est réel (et notablement supérieur à l'avion) :

"en première (prendre le TGV)
n'est pas une corvée.. un plaisir à y aller.. bien éclairé.. lumière feutrée (sic)" "quand je prends l'avion, au retour je suis fatigué.. avec le TGV, je monte fatigué et j'arrive reposé" "j'apprécie le confort, le fait d'être seul, qu'il n'y ait pas de bruit comme en avion" "(apprécie le confort en première).. petit déjeuner servi à la place" "j'aime bien le déplacement parce que.. bien installé.. pas d'énervement.. repos. On va plus vite que les voitures qui roulent le long de la voie" "c'est confortable, on est assis, mais c'est difficile de dormir. On peut écrire sans trop de problèmes".

581 - La première : plus confortable et plus "classe"

L'usage de la première peut être (ou, du moins, est justifié par) assez utilitaire, motivé par le gain de temps (train exclusivement en première) et/ou le confort qui permet de travailler :

"retour en première .. parce que.. direct pour Valence à 20 heures" "je monte en première pour le travail (pouvoir travailler).. (mais) en seconde classe (quand voyage) en famille" "en première , je fais salon et je travaille.. on ne voit pas passer le temps.. en seconde classe, j'attends que ça se passe.. je dors".

Certains cherchent à éviter à tout prix la seconde classe (d'abord, explicitement, pour son inconfort, éventuellement ou implicitement pour son ambiance et sa fréquentation) : "j'évite le lundi matin ou le vendredi soir parce qu'il y a des problèmes de place (obligeant parfois à voyager en) seconde".

A l'inverse, un certain nombre d'usagers fréquents voyageant habituellement en seconde classe prennent parfois la première, arbitrants entre surcoût et fatigue (ou commodité) dans le cadre d'un budget limité (les empêchant de voyager toujours en première) :

"(voyage le plus souvent en seconde classe) par choix économique, mais quand je suis vraiment crevé, je prends une première pour me reposer (seconde classe bruyante)" "quand il ya trop de bruit (enfants en grand nombre) je prends des premières" "(voyage en première) parce que le train de 12 heures est en première uniquement... choix contraint plus que délibéré.. je voyage en première aussi quand le TGV est très chargé".

Comme les usagers de la seconde classe, ceux-là sont sensibles à l'écart de coût entre les deux classes : "la première est plus confortable, mais l'écart de prix n'est pas justifié".

Cet écart de coût renvoie à un écart de moyens, donc de situations et de statuts que certains nient ou refusent (ce qui ne les empêche pas forcément de voyager en première à l'occasion, quand cela leur paraît justifié ou inévitable, donc justifiable) : "c'est une question de principe : je refuse cette différenciation hiérarchique.. je prends la première si la seconde classe est complète".

Bien évidemment, la question n'est pas de savoir si l'écart est ou non jugé trop grand par les utilisateurs occasionnels (a fortiori les non utilisateurs) de la première, mais d'optimiser la recette globale (donc, a priori, de rechercher un niveau élevé de différence tarifaire. (17))

Les raisons de voyager en première sont assez banales, mais fortes. Elles sont souvent "sur-justifiées" en quelque sorte par des arguments tenant au travail, comme si la jouissance du confort, d'une certaine ambiance et d'une sociabilité plus élective (entre voyageurs habitués .. et "cadres") était inavouable.

Ces raisons sont :

(17) Rappelons que l'écart n'est pas seulement la différence entre le billet proprement dit, mais aussi celui du supplément. Indirectement, le fait que certains trains ne soient qu'en première oblige ou incite fortement des voyageurs à prendre la première, s'ils ont des contraintes de rendez-vous.

- le calme (connoté par toute une série de termes);
- le confort (notamment la moindre densité) -rarement mentionné isolément;
- les occasions de rencontre;

Bien évidemment, ce n'est pas essentiellement le confort ou la disposition des sièges qui sont en cause, mais tout simplement le fait que la probabilité pour un cadre supérieur de rencontrer un autre cadre de niveau ou de fonction analogue est plus forte en première (puisque la majorité des gens de statut équivalent voyagent en première). Les enquêtés ne sont qu'à moitié conscients de cet état de fait (et peu de sa véritable raison, la sélection de fait que la première opère parmi les usagers fréquents du TGV) :

"c'est la règle chez (grande entreprise de la chimie) pour les cadres parce que.. possibilité de contacts" "(en première) confortable, bien installé, on rencontre des gens... choix de l'Ecole (grande Ecole)".

Ce dernier enquêté (ingénieur d'un grand corps) peut ainsi constater que lorsqu'il voyage en seconde classe, il ne rencontre pas grand-monde, alors qu'en première il fait presque toujours des rencontres agréables et/ou utiles : la probabilité d'un ingénieur d'un grand corps d'y rencontrer un autre ingénieur ou interlocuteur de même niveau est évidemment plus forte.

Inversement, un chercheur en sciences sociales (ou un syndicaliste) maximiserait ses chances de rencontre en voyageant en seconde classe. D'ailleurs, un enquêté voyageant habituellement en seconde classe en a fait l'expérience : prenant une fois par hasard la première, il n'a rencontré personne!

On voit bien que les raisons de choisir la première sont souvent d'abord des raisons d'éviter la seconde classe. Ce que l'on cherche à éviter est autant la promiscuité que l'inconfort relatif (plus forte densité des sièges notamment) :

"(en première) moindre promiscuité (que la seconde classe): il n'y a pas ces gosses livrés à eux mêmes.. (la première) est plus confortable. on est moins serré.. C'est pas pareil" "en seconde classe, on ne peut pas croiser les jambes" Le même enquêté donne l'une des clés de l'ambiance de la première : "en première les gens sont pareils" "(en première) densité moins forte. plus silencieux plus propice au travail plus isolé. Quand on voyage en première, à l'arrivée, on est reposé. La seconde, c'est le mouvement perpétuel... (problème:) la première est chère".

A contrario, quelques enquêtés voyageant habituellement en première ont marqué (ou remarqué) le côté plus convivial de la seconde classe (ce qui, justement, pour la plupart des usagers fréquents de la première est de la promiscuité et de l'agitation): "je prends quelquefois la seconde classe pour l'économie... également des aspects imaginaires et fantasmatiques.. ça joue. (mais en première).. gros avantage : on n'est pas fatigué".

D'autres mettent en valeur différentes composantes du confort. ce n'est pas que la moindre densité, mais plus généralement l'ambiance (non seulement le silence et l'éclairage, mais les matériaux, etc..) :

"il y a de la place" "confort.. moins bruyant. pas de plastique comme en seconde classe" "plus agréable pour la relaxation.. la seconde classe est moins confortable. on est moins à l'aise".

De ce point de vue, l'étude du produit "première " est finalement réussie, puisque la différence est très fortement perçue : appréciée et valorisée par les usagers de la première, le plus souvent perçue par ceux de la seconde classe, que ce soit avec envie, regret ou rejet.

Enfin la première est perçue comme mieux adaptée pour des gens voyageant avec des enfants et... perturbée par ces gens (lorsque l'on voyage seul) :

"la première est plus reposante...problème..notamment des enfants (pour eux et pour nous) pour qui il n'y a pas d'espaces et de jeux".

Effectivement, sans couloirs ni compartiments, le TGV se prête très mal au voyage avec des enfants. Ce qui reste assez tolérable (aussi bien pour les parents et les enfants que pour les voisins) sur Paris-Lyon (18) l'est déjà moins sur Paris-Valence ou, a fortiori, sur Lyon-Nice, Lyon-Lille ou Paris-Bourg St Maurice!

Paradoxalement, le succès même du TGV et de la première (puisque des gens la prennent pour éviter la promiscuité et l'inconfort de la seconde classe ou pour utiliser un train dont l'horaire est mieux adapté) en dégrade l'avantage.

582 - Des secondes et un bar inconfortables

Nous avons retrouvé ici les principales conclusions des études de la SNCF (19) d'après lesquelles 1 voyageur sur 3 était très satisfait.

(18) Les rames du TGV Atlantique comporteront des aménagements destinés aux gens voyageant avec des enfants et, inversement, des salons pour les voyageurs désirant rester ensemble.

(19) Note interne SNCF sur l'évaluation du TGV Sud-Est, 1983.

2 sur 3 émettaient des appréciations globalement positives mais critiques sur certains points (notamment quant à la place disponible en seconde, à la difficulté pour écrire et à la restauration).

En effet, nous avons recueilli de nombreuses critiques (qui n'étonneront personne) quant à l'inconfort de la seconde classe et du bar.

583 - La deuxième classe : moins chère, plus démocratique, plus conviviale, mais peu confortable

C'est à peu près uniquement en seconde classe que les enquêtés critiquent l'inconfort du TGV. Cet inconfort comprend plusieurs composantes (d'abord la densité des sièges, puis d'autres caractéristiques plus secondaires, surtout l'éclairage et la climatisation).

Néanmoins, certains (plus nombreux que nous ne nous y attendions) évitent la première non seulement pour son coût (ou, plus exactement, le surcoût qui est élevé pour un usager fréquent qui a souvent une carte demi-tarif en seconde classe) (20), mais quasiment par principe: "le TGV permet une bonne organisation du temps, sauf quand il n'y a que des premières.. par ex le 7 heures me permettrait d'être à l'heure, pas le 7 heures 06.. mais je m'y refuse".

Les raisons de voyager en seconde classe, au delà de la principale (moins chère) sont souvent explicitées et argumentées :

- l'inconfort est acceptable, compte tenu du temps de trajet et du coût (de nombreux enquêtés faisant par ailleurs un arbitrage : plus de voyages à budget égal, donc en prenant la seconde classe, même quand "aurait droit" à la première);

"c'est pareil qu'en première .. compte tenu du temps, c'est acceptable.. pendant l'été, à cause des enfants, je prends des premières" "on est plus tranquille qu'en 2ème (où l'on est) plus serré".

La réponse en terme d'économie doit être décodée, comme celle en faveur de la première en terme de confort. Là où les usagers de la première répondaient (plus ou moins implicitement) refus de la promiscuité et choix d'une certaine ambiance (d'une sorte de savoir-voyager comme il y a un savoir-vivre), les "fanas" de la seconde classe laissent entendre (ou, parfois, affichent comme une position de principe) un refus non de la première, mais de ses utilisateurs:

(20) Un surclassement en première (avec le supplément) pris dans le train coûte presque (pour le seul trajet Lyon-Paris ou Paris-Lyon) autant qu'un billet aller-retour en seconde classe demi-tarif!

"je prends la seconde classe par économie.. (en) première .. clientèle de l'avion, en costard cravate.. leur boîte paye la première " "je me refuse à voyager en première par principe et.. refus de la sélection par l'argent" "par habitude.. d'étudiant .. le confort est le même, sauf quand il y a du monde ou au retour des vacances".

Derrière la critique à l'égard de la première ou le refus de celle-ci perçent la critique et le refus de ceux qui voyagent en première (tels qu'on se les imagine du moins) :

"(en seconde classe) on fait plus facilement des contacts.. les gens sont moins constipés... la faune de seconde classe se renouvelle.. pas en première " "en première les gens sont pareils" "(en seconde classe) c'est plus vivant.. on peut discuter avec ses voisins (ce qu'il faisait lorsque nous l'avons rencontré)" "la seconde classe est plus familiale, ce qui ne me dérange pas".

Il est évidemment difficile de faire la part du regret (voire de l'envie), du ressentiment ou de la conviction égalitariste. Il est difficile de faire la différence entre:

-ceux qui trouvent la seconde classe plus conviviale, mais n'y rencontrent personne et n'y parlent à personne (à l'exception de gens déjà connus);

-ceux qui ne peuvent s'imaginer et voyager qu'en seconde, d'une façon que l'on pourrait qualifier de populaire, avec des pratiques de sociabilité (parler au voisin de rencontre, plaisanter et s'interpeller bruyamment, jouer aux cartes, partager le casse-croûte,..) ou autres (ex:tricot), y compris en négatif (ex:ne pas lire).

584 - Un autre train : des compartiments et des services

Compte tenu de ce que nous avons vu sur la fonction de rencontre du TGV et sur sa relative "promiscuité", on comprendra les demandes concernant des salons (ou, de fait, de compartiments) :

"il faudrait plusieurs salons de réunions" "(il faudrait) un coin détente.. remise en forme... parce que pas le temps de faire ça (la remise en forme) ailleurs" "(il faudrait) un compartiment enfants pour qu'ils puissent jouer" Un enquêté (pratiquant ou non) regrette que "la drague n'est plus possible parce qu'il n'y a plus de compartiments et donc de couloir".

Bien que la réponse concrète à ces demandes ne soit pas simple (ce que la SNCF fait dans certains trains corail n'est pas tout à fait transposable, compte tenu des contraintes propres aux rames TGV), ce n'est peut-être pas très important, puisque ces réponses expriment autre chose qu'une demande à prendre à la lettre.

En effet, de même, d'autres suggestions (distribution gratuite de la presse, consigne pour les colis et bagages, informations sur les événements parisiens, sur les paysages traversés,..) renvoient à la fonction de rencontre et à ses modalités (d'où demande d'un espace plus privatif), à l'ambiance du voyage et des voyageurs (d'où les suggestions pour les enfants, qui sont souvent une demande de gens que les enfants des autres gênent), à l'usage à la fois personnel, efficace et légitimé (voire "branché") du temps à passer dans le TGV.

59 - Les usagers fréquents ne sont pas des voyageurs ordinaires

On a vu que les usagers fréquents -notamment ceux (au moins la moitié) qui voyagent en première- ont un vécu et une pratique du train (dans le train, durant le temps à y passer) à la fois élaborée et particulière qui, généralement les distingue des autres voyageurs (les non habitués, la clientèle familiale, les jeunes,..) et qui marque leur distinction (leur façon de se distinguer).

C'est de ce point de vue que l'on a pu mieux comprendre le sens des appréciations ou critiques -notamment à l'égard du confort ou de l'inconfort. De même, tout ce qui concerne, soit le calme ou la solitude à préserver, aussi bien que les possibilités de rencontres renvoie à une ambiance et à un cadre qui est autant social (les autres voyageurs, mais aussi le comportement du contrôleur) que matériel (les voitures).

Dans l'ensemble, les usagers fréquents sur Lyon (ou Valence) - Paris, bien différents des autres voyageurs du TGV non seulement pratiquent cette différence, mais -d'une certaine façon- en "jouissent". De ce point de vue, c'est une réussite (d'abord commerciale : fort trafic, en augmentation, beaucoup de voyageurs payant le tarif fort : plein tarif, suppléments, trains uniquement de premières,..) qui n'est cependant pas sans effets pervers sur les autres clientèles actuelles ou potentielles du TGV. Ainsi, la SNCF avait constaté -dans ses études "qualitatives" que l'image du TGV, très liée au voyage d'affaires, risque de rebuter les catégories modestes et les voyages en famille ou à plusieurs (21).

591 - Traiter les VF (voyageurs fréquents) comme des VIP(22)

Bien que ce ne fût pas l'objet de l'enquête, nous avons recueilli une multitude de critiques, demandes ou suggestions qui, pour la plupart, nous semblent dépasser la stricte utilité et marquer une attente d'un traitement, sinon préférentiel (c'est souvent le cas), du moins spécifique (pour des usagers fréquents qui, justement, voyagent beaucoup, travaillent dans le TGV, etc). Ainsi, sur l'accueil au guichet, le contrôle, l'information (notamment sur les retards)

(21) Note interne SNCF sur l'évaluation du TGV Sud-Est, 1983.

(22) VIP : en "français" = Very Important Personality.

A travers les récriminations (souvent justifiées, comme tous les usagers fréquents en font l'expérience) s'exprime une demande d'un traitement préférentiel des usagers fréquents, notamment pour l'attente (guichets spéciaux), la réservation (priorité, modalités pratiques) ou les avantages tarifaires :

"pourquoi pas des guichets spéciaux ?" "c'est une aberration de devoir réserver sa place quand on est abonné libre circulation comme ma petite fille sur Valence-Montpellier" "c'est une taxe pour ceux qui sont abonnés mais qui n'ont pas la bonne réservation.. pas normal" "dans l'avion, il n'y a pas de pénalisation (en cas de changement de réservation)"⁽²³⁾.

De même, tout ce qui concerne l'inconfort du TGV (surtout en seconde classe) est parfois vécu comme un manque d'égards pour des voyageurs professionnels qui doivent (ou affichent l'intention de) travailler, lire, écrire ou.. manger :

"on ne peut pas écrire, avant (dans le Lyonnais, le Mistral ou les trains classiques) on pouvait" "on ne peut pas écrire.. quand vont-ILS reprendre les suspensions ?" "(le TGV) pourrait être plus accueillant.. (l'aménagement est triste" "discrimination entre la première et la seconde classe (où il n'y a pas de restauration (à la place)⁽²⁴⁾, alors que j'aimerais bien manger, vu l'heure (départ 21 heures, arrivée 23 heures)".

Que la densité soit (en négatif) caractéristique de la seconde classe alors qu'une plus faible densité est caractéristique de la première est évidemment délibéré. On sait d'ailleurs qu'en avion, des compagnies de plus en plus nombreuses créent (ou maintiennent) une classe où la faible densité (moins de sièges, cabines plus petites) est l'atout n°1, valorisé par d'autres marques d'attentions et d'égards qui montrent au voyageur (ou sont supposées être reçues par lui) qu'il est une sorte de "V.I.P.", ce que certains sont prêts à payer (ou, plus exactement, en général, qu'ils peuvent se faire payer).

La critique (et probablement la sensation) de l'inconfort sont directement liés (ce qui ne surprendra personne) à la fréquence de l'usage du TGV et aux horaires (certains trains étant bondés, d'autres non). Nous n'avons pourtant guère rencontré de gens arrangeant leurs horaires de façon à voyager à ces heures plus creuses. C'est que le choix de l'horaire est d'abord guidé par d'autres considérations, comme on l'a vu (maximisation du temps de travail à Paris, ne pas partir trop tôt de Lyon, revenir le plus vite possible dès qu'on a fini).

⁽²³⁾ Evidemment, pour l'avion, la réservation fait partie du billet.

⁽²⁴⁾ Il faut aller acheter un plateau repas (assez médiocre) au bar.

5911 - Les défavorisés de la seconde

Sur un autre plan, le fait d'avoir à payer des suppléments, le nombre de places limité ~~est~~ perçu comme une contrainte, voire quasiment une brimade -que certains enquêtés mettent en parallèle avec d'autres marques de l'infériorité de la seconde classe (et de ses voyageurs) comme l'absence de restauration ou l'aménagement des salles-:

"(déploire) les suppléments et le fait de ne pas toujours pouvoir partir à l'heure souhaitée du fait de la réservation" "le nombre de places est trop faible en seconde classe.. il faudrait une classe unique comme sur Air Inter.. le choix de voyager en seconde classe n'existe pas toujours" "je regrette qu'il y ait des suppléments pour le train du matin" "le supplément est presque sur tous les trains.. on paye 108F de plus qu'avant.. pourquoi n'y a -t-il pas d'autres trains ?" "(déploire) des horaires où il n'y a que des première s" "les suppléments sont inacceptables surtout quand on est abonné 1/2 tarif.. quand on travaille, on est coincé par les horaires" "tous les TGV utiles sont à supplément... c'est un peu gros ils feraient mieux de l'intégrer d'office au prix du billet".

Ces usagers fréquents de la seconde classe ont, de leur point de vue, bien compris le revers de la politique tarifaire de la SNCF : maximiser la recette en faisant payer plus chers les voyages aux heures les plus recherchées et les avantages de la première en les marquant le plus possible (non seulement la plus faible densité, mais la décoration, peut-être l'éclairage, l'insonorisation et la climatisation)(25).

De même, les critiques à l'égard de la restauration dans les TGV (à la fois médiocre et chère pour le voyageur) (26) ne concernent pas que sa qualité et son coût, mais souvent ce qui est perçu comme une discrimination entre les premières et les secondes classes (donc entre des voyageurs), au détriment de ces dernières, s'ajoutant à d'autres différences qui sont également des marques de distinction (des voyageurs de première par rapport à ceux de seconde classe) ou dépréciation (des voyageurs de seconde classe) :

(25) Nous n'avons pas d'éléments sur ^{ce} appréciation subjective de quelques enquêtés (recoupant parfois la nôtre, sur l'éclairage notamment). D'après la SNCF, il n'y aurait pas de différence mesurable (par exemple, pour le niveau de bruit). Il reste cependant vraisemblable que l'aménagement des secondes (couleurs sombres, forte densité) donne un fondement objectif aux appréciations (évidemment subjectives) des voyageurs (notamment pour l'éclairage et la climatisation).

(26) L'auteur du rapport, usager des trains britanniques de grandes lignes estime de la restauration rapide y est d'une qualité au moins équivalente, pour un prix nettement inférieur.

"il y a le scandale de la différence de traitement entre première et seconde classe au niveau de la restauration à la place.. elle n'existe pas en seconde classe" "on est serrés en seconde classe".

Au contraire, des usagers fréquents voyageant en première apprécient le repas (ou le petit déjeuner) à la place comme un moment de détente coupant le trajet, mais aussi (plutôt implicitement) comme une marque d'égards de la part de leur entreprise (qui leur offre une place en première avec repas à la place) : "le petit déjeuner à la place est très agréable, c'est le meilleur moment du voyage".

592 - Faciliter l'usage du TGV en faisant gagner encore du temps : l'attente au guichet, le stationnement, etc

On voit également revenir de façon récurrente tout ce qui est relatif à une perte de temps (même minime). C'est que, dans la logique de la grande majorité des usagers fréquents, le TGV s'insère dans une gestion du temps très tendue où l'imprévu n'a plus sa place et où tout est (justement) tendu vers une minimisation du temps total.

Dans cette logique, tous les moments (et petites actions à faire) en amont (se garer, aller à la gare, prendre son billet ou sa réservation, attendre sur le quai, etc..) ou en aval (sortir de la gare, chercher un taxi ou aller prendre un bus ou un métro, acheter un ticket, etc..) sont du temps perdu à réduire autant que faire se peut, du moins à faire dans un temps minimal bien étalonné.

C'est pour cela que la queue au guichet (pour le billet ou la réservation à l'aller, pour le changement de réservation au retour) est très mal perçue :

"le problème du TGV, c'est la réservation.. on fait la queue" "si l'on veut prendre son billet, il faut y aller 30 minutes avant parce que ça pinaille.." "la réservation c'est chiant.. il faudrait un guichet spécial TGV... ce serait une politique de vraie économie de temps" "le temps de transport n'est pas égal au temps de voyage parce qu'il ya la réservation et l'attente guichet.." "pourquoi n'y a-t-il plus de guichet réservé TGV.. c'est pénible de faire la queue.. on perd une partie de l'intérêt du TGV".

5921 - Le stationnement et l'accès TC à la Part-Dieu : un temps minimal garanti

Le fait que de nombreux enquêtés ont formulé des critiques et/ou des demandes à l'égard du stationnement va également dans le même sens (réduire autant que faire se peut et, surtout, garantir en quelque sorte cette durée minimale, comme celle passée dans le TGV) :

"le parking de la Part-Dieu devrait être équipé pour le paiement par carte bleue comme à Satolas" "le stationnement (sur la voie publique) est sous dimensionné à la Part-Dieu et ce n'est pratique.. il faut se garer à 500m.. on perd du temps à ce moment là".

Il semble bien que les Lyonnais (presque autant que les Valentinois) continuent très majoritairement à se garer sur la voie publique (c'est une façon de s'exprimer : il y a des voitures partout autour de la Part-Dieu), c'est à dire gratuitement. Mais cela devient de plus en plus difficile, dans la mesure où la construction de bureaux dans le quartier rend ce stationnement de plus en plus malaisé (donc oblige à se garer plus loin et à prendre une marge de sécurité supplémentaire au lieu d'arriver à la dernière minute).

Au total, la majorité des usagers fréquents de province (en général, les Parisiens vont à la gare de Lyon par métro et/ou RER) tend à considérer que le TGV est un moyen plus économique que l'avion et, donc, que l'on ne devrait pas avoir à y ajouter un coût de stationnement.

A l'inverse, les anciens usagers de l'avion sont accoutumés au stationnement payant, mais formulent plutôt des demandes en termes de qualité de service (temps pour sortir du parc, paiement par carte bleue, etc).

On voit donc bien que les attitudes et comportements à l'égard du stationnement ne sont pas réductibles à ce seul problème, mais renvoient à la façon dont le TGV (ou l'avion) s'insèrent dans une pratique globale d'un mode et de tout ce qu'il implique. Bref : tout ce qui caractérise (dans la fonction comme dans l'image) un "univers modal".

De même, les demandes concernant l'amélioration de l'accessibilité de la Part-Dieu par les TC (métro surtout) qui -bien que concernant peu d'usagers fréquents- manifestent autrement cette demande de service porte à porte dont le TGV approche déjà par rapport à l'avion :

"l'accès à la Part-Dieu est mal fait : "à 11 heure 30, il n'y a pas ou peu de métro.. (à Lyon (27)).. de plus, ils arrivent loin (28)".

(27) La Part-Dieu n'est pas parfaitement desservie par le métro actuellement, dans la mesure où Lyon ne dispose pas d'un vrai réseau, mais d'une ligne principale, sur laquelle s'embranchent des lignes -comme celle passant par la Part-Dieu- à fréquence moindre.

(28) La station de métro de la Part-Dieu nécessite un peu de marche après être sorti de la gare; elle est un peu plus en profondeur que les autres stations du métro de Lyon, caractérisé par une très grande accessibilité (stations petites, à très faible profondeur). Mais cela n'a rien à voir avec le parcours du combattant qu'il faut faire à Montparnasse!

La réaction d'un enquêté qui utilise le TGV pour aller ensuite prendre l'avion à Roissy illustre également assez bien cette attente d'un porte-à-porte : "la liaison gare de Lyon-Roissy, c'est génial et ça concurrence Satolas parce qu'il n'y a pas de rupture de charge. gain de temps et de coût".

Au delà de l'objet strict de ces critiques ou demandes, il faut sans doute voir l'expression de la logique d'usage du TGV. En effet, tout montre (on l'a bien vu) que c'est à la fois une stratégie de minimisation du temps total et de remplissage (ou de protection) du temps passé dans le TGV, les trajets amont et aval (et les temps que l'on y passe) étant perçus comme une perte de temps et des contraintes.

Pour l'utilisateur fréquent type, il faudrait à la limite faire disparaître les trajets terminaux et les temps d'attente (déjà réduits, à l'aller du moins, puisqu'au retour, il faut souvent faire la queue pour un changement de réservation ou attendre un TGV). Plus encore, ce sont toutes les diverses petites formalités (au premier chef, évidemment, la réservation) que les voyageurs cherchent à évacuer, sauf celles qui sont des sortes d'actes rituels de transition (ou de préparation) avant le temps passé dans le TGV (ex: achat de journal, café).

593 - D'un "univers modal" à l'autre : le TGV est analogue à l'avion

De même, bien des critiques ou suggestions concernant la politique commerciale de la SNCF traduisent l'attente d'un traitement spécifique des usagers fréquents du TGV (a fortiori en première) et d'une gamme de services plus complète. D'ailleurs, certains (éventuellement usagers anciens et actuels de l'avion) font l'analogie et cela nous semble bien montrer combien le TGV constitue, pour des usagers fréquents, un autre "univers modal" que le train, plus proche en fin de compte de l'univers modal de l'avion :

"la SNCF a pris une clientèle à Air Inter, mais derrière il faut la satisfaire et notamment par rapport aux services annexes (réservation)" "quand on vise une clientèle haut de gamme ou moyen de gamme (sic) on se donne les moyens d'une autre démarche".

De la même façon, certaines critiques ou attentes par rapport à la gare et aux services qu'on y trouve sont aussi une indication sur ces composantes de l'univers modal du TGV (comme l'aéroport avec son caractère de substitut ou de morceau de ville).

Il nous semble qu'il faut bien se garder de ne voir là qu'une demande ou une observation banale, car d'autres attentes sont ici en jeu : en schématisant tout ce qui relève de l'ambiance de l'univers modal et, en quelque sorte, de son "ergonomie" (la salle du TGV, mais aussi la gare ou le parc de stationnement).

5931 - Des améliorations ou services demandés : d'autres TGV et le téléphone

En dehors du souhait d'autres lignes de TGV, la demande explicite (la question était posée de façon ouverte, sans suggérer une réponse) la plus fréquente est le téléphone (1 enquêté sur 10).

Là encore, au-delà du téléphone proprement dit, on voit bien l'enjeu en termes de rapport à l'organisation d'une part et la stratégie d'utilisation du temps à passer de toutes façons dans le TGV, d'autre part. En effet, le téléphone "manque" à certains, alors que son absence est positive pour d'autres (nettement plus nombreux), puisque le moment du voyage est, soit un temps de travail très particulier (on l'a vu), soit un moment d'autonomie à l'égard des contraintes de l'institution (parfois de la famille). D'ailleurs, le fait que plusieurs enquêtés demandent à pouvoir téléphoner, mais pas être joints par téléphone connote également cette recherche d'un moment et d'un lieu d'autonomie :

"(il faudrait) le téléphone dans le TGV" "(il faudrait) le téléphone.. la SNCF ferait du fric" "le téléphone manque très souvent" "le téléphone, ce serait pour ceux qui se montent le cou (sic).. en 2 heures, une société ne s'écroule pas.. ça peut attendre" "le téléphone est inutile : il n'y a rien qui ne puisse pas attendre 48 heures.. il y a un temps pour tout" "il faudrait télex, télécopie et téléphone pour qu'on puisse joindre sa société avant (la fin des horaires de bureau)" "il faudrait le téléphone parce que le nombre de fois où il faut essayer de téléphoner à la gare de Lyon et que les cabines sont pleines" "dommage qu'il n'y ait pas le téléphone" "2 heures sans le téléphone c'est merveilleux.. (mais le même enquêté ajoute :) quand est-ce qu'on aura le téléphone pour appeler ?".

VI - L'évaluation et l'usage du temps gagné

Par définition, le TGV fait gagner du temps de trajet, puisque le voyage entre Lyon et Paris (ou l'inverse) dure 2 heures ⁽¹⁾ au lieu de 4 heures ⁽²⁾ auparavant -du moins pour les anciens usagers du train.

Mais il fait aussi gagner du temps dans un autre sens : il permet de rentrer plus tôt le soir ou de partir le matin au lieu de la veille, ou bien de rester plus tard à Paris tout en rentrant moins tard qu'avant le TGV (avec le train).

⁽¹⁾ Plus exactement 2 heures à 2 heures 10 selon les trains. La plupart mettent 2 h 4 minutes.

⁽²⁾ Entre 3 heures 50 et 4 heures 14 (d'après nos souvenirs).

On se demandait donc si ce double gain de temps (durée du trajet, temps à Lyon ou à Paris en amont ou en aval du déplacement) était utilisé ou non de façon particulière et, surtout, nouvelle. Ce n'était pas évident, puisqu'on peut très bien imaginer (c'est ce qui se passe pour un grand nombre d'usagers du TGV) que le gain de temps n'est utilisé que pour se lever plus tard et rentrer chez soi plus tôt, sans changer en rien ses activités (ni à Lyon ou Valence, ni à Paris).

Plus fondamentalement, on pouvait penser (nous en avons formulé l'hypothèse) que, du fait du temps de trajet plus court, mais aussi de la fréquence, le TGV permet d'organiser autrement sa vie (professionnelle, personnelle, familiale et sociale). Bref qu'il ne met pas simplement moins de temps, mais qu'il fabrique en quelque sorte du temps.

61 - Du temps gagné, puis consommé : dormir, se reposer

Le temps gagné par rapport au train (mais pas, en général, par rapport à l'avion) est utilisé (ou récupéré), soit pour le repos (c'est alors, en fin de compte, un temps perdu), soit pour d'autres activités professionnelles ou personnelles.

Pour de nombreux enquêtés (la moitié de ceux qui ont répondu sur ce point), le temps gagné par rapport au train classique est consommé de façon passive pour dormir plus, se reposer ou -en creux- moins se fatiguer.

Concrètement, on part plus tard (donc on se lève plus tard) et on rentre plus tôt :

"partir plus tard le matin (7 heures et retour 21 heures)"
 "temps gagné utilisé à récupérer" "dormir plus longtemps le matin"
 "temps gagné utilisé à rien : même différence qu'entre RN 7 et A 7: pour être chez soi"

Même partiellement réinvesti dans le travail, le temps gagné peut permettre une vie familiale plus normale, dans laquelle le déplacement a quasiment été occulté : "du temps gagné pour la vie familiale (être le soir chez soi)".

Beaucoup sont sensibles à la possibilité de ne plus avoir à passer une nuit à Paris (notamment en y allant le matin plutôt que la veille) :

"on économise 2h et une nuit d'hôtel et on a plus de temps chez soi" "on gagne du temps et de l'argent.. avant obligé d'y monter pour 2 jours .. notes d'hôtel et perte de temps" "pas de gain de temps (de trajet) mais moindre perte de temps... (usage) pour la famille grâce à l'aller-retour dans la journée.. avant une nuit en train et une soirée perdues" "oui pour la famille et le travail sur l'exploitation (absence d'un jour maximum)" "le TGV permet de dormir chez soi. Une journée de travail complète à Paris .. aussi intense qu'un Parisien. La soirée est sacrifiée, mais le travail est fait"

Pour les Valentinois, pourtant encore mal desservis par le TGV (mais encore plus mal par avion), le TGV est déjà concurrentiel par rapport à l'avion, anticipant un effet qui s'est plus tardivement fait sentir à Lyon (très bien desservi par avion avant le TGV) : "le temps gagné.. 30 minutes par rapport à l'avion fait que l'on passe moins de soirées à Paris".

62 - Du temps gagné pour autre chose ou pour travailler

Certains (8 cas, sur 36 enquêtés ayant répondu) vont jusqu'à une autre organisation du temps -dans laquelle le déplacement est quasiment neutralisé, puisqu'il n'empêche pas de faire ce que l'on ferait autrement.

Par exemple, le TGV permet de sortir le soir (la veille ou le soir du déplacement), de voir des amis à Lyon ou à Paris: "(le TGV) permet de dormir plus longtemps le matin, pour travailler au bureau quand je pars à 11h; je peux également voir des copains le soir au retour" "mieux rentabiliser les journées à Lyon.. on voit plus de monde.. retour pour faire la bise à mon enfant.. le voyage ne prend pas sur la nuit" "pour avoir ma soirée à Paris et gagner sur la fatigue, le stress" (Parisien).

63 - Du temps pour travailler

Mais c'est plutôt dans le travail que le temps gagné est réinvesti. Le gain de temps et de fatigue est apprécié -là encore comme une aubaine, parfois comme un moyen de travailler encore plus.

De nombreux enquêtés insistent sur le fait que le TGV permet d'être plus efficace et plus souple, avec moins de contraintes dans la gestion du temps, surtout pour le travail (ou l'activité qui motive le déplacement) :

"on peut avoir plus de réunions qu'avant : 2 contre une seule avant" "des journées de travail mieux remplies" "plus que le temps gagné, c'est la souplesse" "temps gagné utilisé pour une vraie journée de travail à Paris" "utilisé pour le travail.. je travaille plus à Lyon qu'à Paris en raison de la proximité emploi-domicile. Gain d'une heure par rapport à l'avion" "gain de temps pour les rendez-vous dans le centre de Paris.. utilisé pour travailler plus" "temps gagné pour le travail" "on travaille beaucoup dans la société et on repasse toujours au retour de Paris pour ne pas perdre le contact pendant un jour".

A la limite, le TGV ne gagne pas du temps, mais -ce qui est plus exact- évite d'en perdre (toujours pour le travail, essentiellement). Ceci d'autant plus que, pour beaucoup, comme on l'a bien vu, le temps de trajet est lui aussi (au moins en partie, parfois en quasi-totalité), un temps de travail, même si ses modalités et ses fonctions sont particulières (ex: lecture, "réflexion") comme on l'a vu.

Rares sont ceux qui y voient l'occasion de rééquilibrer (ou redéployer) le temps du travail et le temps personnel : "le temps est une denrée rare.. il y a un temps pour vivre et un temps pour travailler".

64 - Plus souvent mais moins longtemps à Paris

Il se produit une substitution, puisque l'on va à Paris plus souvent, mais moins longtemps : "(depuis le TGV) pas la même organisation (des déplacements) : on y va plus souvent et pour moins longtemps".

65 - 2 journées en une

De nombreux enquêtés ont estimé que le TGV leur permettait en quelque sorte de faire 2 journées en une, justifiant (au-delà de ses objectifs) le fameux slogan publicitaire de la SNCF "gagner du temps sur le temps" :

"oui on peut faire 2 journées dans une : le matin le journal à Lyon et l'après midi à Paris" "on part à 6h de Valence, on a 1h30 de réunion et on est de retour à 15 heures au bureau" "le TGV permet des choses pas possibles avant comme monter pour l'après midi" "les déplacements en TGV pour la 1/2 journée.. pas possibles avant" "souvent une réunion entre 2 trains pour ne pas laisser les enfants seuls du matin au soir".

Cette façon de faire est confirmée par l'observation des 4 derniers déplacements : les enquêtés ne rentraient pas directement au domicile 1 fois sur 5. Dans ce cas, il s'agit (9 fois sur 10) de repasser au bureau, soit pour travailler (1 fois sur 2), soit pour un rendez-vous ou une réunion (également 1 fois sur 2).

651 - Une journée de travail à Paris comme à Lyon

Le TGV, par sa vitesse (temps de parcours), ses horaires et sa fréquence permet pratiquement de faire à Paris (où à Lyon, en sens inverse), une journée de travail équivalente à celle que l'on fait normalement à Lyon :

"(le TGV permet) un gain de temps appréciable : on est à Paris à 9 heures et le temps réel de travail à Paris est égal au temps de travail à Lyon" "(le TGV) augmente la valeur du temps : on peut gagner 10% (sic)".

Deux types de réactions minoritaires apparaissent cependant :

- ceux qui trouvent quand même que cela implique une journée bien plus longue et fatigante, compte tenu du temps de parcours (les trajets amont et aval s'ajoutant au parcours en TGV proprement dit);

"(le TGV) augmente la journée de travail : on fait 7 heures à Paris (souvent 2 réunions) au lieu de 8, mais en plus il y a 5 heures (4 + 1)

de trajet" "(le TGV permet) de faire une grosse journée à Paris (sandwich à midi), mais on ne peut pas le faire tous les jours (9 heures-21 heures)" "la journée est plus longue à cause des déplacements dans Paris".

-ceux qui (on l'a vu plus haut) déplorent ne pas pouvoir remplir autant qu'ils le souhaiteraient leur journée passée à Paris, soit parce que les horaires de travail des Parisiens ne s'y prêtent pas (début des rendez-vous plus tard qu'en province, vendredi après-midi écourté, pas de travail le samedi éventuellement), soit en raison des horaires au retour (trop tôt, empêchant des activités en soirée).

D'où des tactiques assez fréquentes consistant à prendre systématiquement le premier train du matin et/ou le dernier train du soir pour bénéficier de la plus grande journée utile possible :

"je pars très tôt (6 heures 20-6 heures 46). De plus en plus de gens prennent celui de 11 heures 50 et prennent le repas dans le TGV" "j'ai fait plusieurs fois le départ le lundi à 6 heures et le retour à 20 ou 21 heures : rentabilisation (du déplacement)" "je prends le premier TGV du matin et le dernier le soir pour rentabiliser au maximum mon déplacement et parce qu'on fait des affaires à l'apéritif".

652 - Le déplacement de la demi-journée : possible et fréquent

Le TGV permet l'aller et le retour dans la demi-journée - ce que seul l'avion rendait possible auparavant-. Cette possibilité est utilisée effectivement par un bon nombre d'enquêtés, puisque plus d'1/5 le font souvent et près d'1/3 rarement (ou l'ont fait une fois). Que ce soit en tant que pratique fréquente, occasionnelle ou simple possibilité, cela est apprécié ou noté par plus de la moitié de nos usagers fréquents.

Evidemment, la conséquence (ou la condition) de ces déplacements est que le voyage est fait en milieu de journée, notamment entre midi et 2 heures, moment de toutes façons plus ou moins perdu -du moins faiblement "préempté" par le travail proprement dit :

"je me déplace quand les gens mangent, entre 12 heures et 14 heures.. (période où) aucun contact n'est possible" "je souhaiterais pouvoir manger (en 2ème) pour ne pas avoir à le faire en arrivant" "de plus en plus de gens prennent celui de 11 heures 50 et prennent leur repas dans le TGV" "départ par le TGV de 12 heures : le TGV (fonctionne) comme cantine.. 1 heure de repas, 1 heure de voyage" "je monte au moment des repas ou je redescends pour 17 heures et je repasse au bureau" "très bonne solution que de partir à midi : on a travaillé 3 heures -3 heures 30 le matin, on mange et on peut faire un après-midi de

réunions" "il m'arrive souvent de partir pour la demi-journée, de déjeuner et de dîner dans le TGV" "une chose pas mal : le retour à 12 heures et le déjeuner dans le TGV" "réunion en début d'après midi.. (d'où) repas et travail dans le TGV pour ne pas amputer ma demi-journée" "je voyage entre 12 heures et 14 heures pour ne pas perdre de temps" "je monte en milieu de journée pour ne pas perdre une journée complète" "je fais souvent des déplacements pour la demi-journée : soit départ à 7 heures et retour par celui de 12 heures, soit départ 12 heures et retour 19 heures ou plus" "déplacement entre midi et 14 heures pour ne pas perdre une demi-journée de travail. Gain de temps sur le temps, parce que c'est un moment où on joint personne".

Toutes ces tactiques ont une logique, celle qui consiste à faire un aller et retour le plus rapide possible :

"j'ai souvent une réunion entre 2 trains pour ne pas laisser les enfants seuls du matin au soir" "il m'arrive de monter à Paris uniquement pour la soirée pour dîner chez des copains et de revenir le lendemain matin" "il m'arrive de monter pour un rendez-vous".

Le déplacement de la demi-journée est apprécié, non seulement comme résultant d'une contrainte (peu de temps, "convocation", voyage inopiné), mais comme une optimisation de la journée de travail. Avant le TGV (ou pour les destinations non desservies), seul l'avion permettait une telle pratique, mais avec moins d'efficacité :

"(le TGV) facilite les déplacements on peut se déplacer pour la 1/2 journée alors qu'avant ce n'était pas possible" "quand je vais à Bordeaux pour la 1/2 journée, je prends l'avion le matin et le train l'après-midi pour rédiger de 14 heures à 18 heures, mais ce n'est pas productif à 100%. Quand je vais à Lille (2 heures de train), c'est comme à Lyon (Parisien)".

Cette façon de faire est généralement dissymétrique, la demi-journée des Lyonnais (ou Valentinois) à Paris se situant généralement l'après-midi et l'inverse pour les Parisiens.

Une minorité (6 cas sur 76) de "workalcoholics" (drogués du travail en anglais ou cinglés du boulot en français familier) peut ainsi faire, grâce au TGV, deux journées en une : "le TGV est idéal, on peut travailler le matin à Lyon et prendre un TGV à midi et continuer à travailler pour la réunion de l'après midi".

653 - L'organisation du temps et les déplacements en TGV: deux semaines en une ?

De nombreux enquêtés, grâce à la desserte quasiment cadencée, organisent leur semaine de façon à faire non seulement -le cas échéant-, une double journée, mais une sorte de double semaine (1 ou 2 jours à Paris, 3 à 5 à Lyon ou à Valence), incluant ou non des activités personnelles :

"je programme mon temps de déplacement, je planifie ma semaine : TGV le mardi ou mercredi, en fonction du sport et des loisirs" "tous les déplacements se font en milieu de semaine entre mardi et jeudi, mais je n'évite pas de jour en particulier" "je me déplace rarement le lundi : réunion de service et fatigue, ni le vendredi" "jamais de déplacements en début ou en fin de semaine" "j'évite le lundi et le vendredi. Retour vers 17 heures 30" "je voyage en général le lundi, quelquefois le mercredi".

Il faut de plus tenir compte de ce que la semaine ou la journée utile à Paris n'est pas forcément la même qu'à Lyon - selon le milieu ou l'activité des enquêtés- :

"les réunions sont fixées à 9 heures mais les Parisiens sont en retard" "je suis le premier à arriver le matin au quai d'Orsay ou à la Sorbonne : 9 heures contre 9 heures 30 pour les Parisiens. J'ai l'impression d'habiter la grande banlieue" "je prends le TGV de 6 heures 08 qui arrive à 9 heures 10, alors que les réunions commencent à 9 heures et que j'arrive à 9 heures 30 ou 40" (Valentinois) "les réunions ne commencent jamais avant 9 heures" "je ne travaille pas à Paris le samedi, parce qu'il n'y a personne après 16 heures le vendredi. L'an prochain, je travaillerai le samedi matin à Lyon : c'est différent de Paris" "nous essayons d'éviter les vendredis soir, le lundi (galeries fermées), les mardis (musées fermés). Il ne reste que le mercredi et le jeudi".

654 - Les fatalistes ou les drogués du TGV

La contrainte des déplacements TGV (et des autres déplacements professionnels) peut être quasiment ignorée ou acceptée avec le plus complet fatalisme par des gens qui, de toutes façons, ont des horaires de travail étendus (obligation ou prétexte) :

"non, (pas de contraintes familiales), sauf que mon retour est plus tardif. Mais je rentre souvent très tard de toutes façons.. C'est une habitude à perdre".

Bref, aux "workalcoholics" (drogués ou intoxiqués du travail, les "cinglés du boulot" de l'expression populaire), il faudrait ajouter les drogués du déplacement!

66 - Du temps pour soi

661 - Gagner une soirée pour soi

L'un des principaux changements apportés par le TGV (surtout pour les Lyonnais, bien moins pour les Valentinois) est d'éviter de perdre une (voire 2) soirée pour une journée à Paris). Si la plupart des enquêtés se contentent de l'aubaine, quelques-uns ont une "tactique" délibérée pour libérer du temps utilisable et pour l'utiliser autrement (notamment: sortie, vie sociale,...) :

"le TGV permet de faire l'aller-retour dans la journée; avant il fallait partir la veille.. problèmes personnels (absent le soir) " "j'hésite moins à me déplacer qu'avant. Avantage d'avoir 3 heures de TGV au lieu d'une nuit dans le train" "permet de coucher le soir chez soi, d'assister à un concert à Lyon après une réunion à Paris" "le fait d'avoir le TGV à Valence facilite les déplacements à Paris. Par exemple, on peut avoir une soirée et partir le lendemain" "temps gagné pour le travail, soirée possible à Lyon, fatigue moindre" "retour pour participer à des réunions d'associations ou concerts. Le TGV permet d'avoir une activité personnelle à Lyon" "je pars plus tôt le jeudi (5 heures 30) et je rentre plus tôt le vendredi soir (je finis à 19 heures au lieu de 20-21 heures) pour profiter d'une soirée du vendredi".

662 - L'usage du TGV et les contraintes familiales

Ces contraintes doivent être relativisées, puisque plus de la moitié (53 %) d'enquêtés n'avaient pas à proprement parler de contraintes familiales, étant célibataires, divorcé(e)s ou sans enfants. Moins d'un tiers répondaient avoir, de ce point de vue, des difficultés ou contraintes.

Pour quelques-uns, aller à Paris n'est pas une contrainte à cet égard, puisque leur famille est à Paris : le déplacement à Paris est alors une occasion recherchée. Pour d'autres enfin, la fréquence des déplacements (à Paris, mais aussi d'autres déplacements) est jugée faible et donc, sans implications sur la vie familiale.

On a vu que le TGV permet d'éviter le plus souvent un départ la veille et, souvent, de partir plus tard (voire en milieu de journée) et de rentrer plus tôt, minimisant ainsi l'impact sur l'emploi du temps personnel :

"moins (de contraintes) qu'avant le TGV, parce qu'on n'est pas obligé de partir la veille. Mais je fais attention à ce que ça n'en devienne pas une (contrainte familiale)" "plus le temps de déplacement est court, mieux c'est" "non, parce que depuis le TGV, on fait l'aller-retour dans la journée : comme si j'allais à Aubenas".

Cependant, les contraintes familiales sont bien réelles pour certains (en grande majorité des femmes, comme d'habitude). Elles sont évidemment d'abord liées aux enfants :

"j'ai 2 petits enfants : je rentre à cause d'eux" "quand je vais à Paris, je pars plus tôt et je reviens plus tard... ma femme est professeur à mi-temps : problème de garde des 4 enfants" "oui, je me limite dans mes déplacements, ma femme ne supporterait pas que je me déplace une fois par mois pour des réunions syndicales" "oui, je suis seule avec des enfants" "(contraintes familiales) énormes parce qu'avec 3 enfants et un mari qui refuse de les garder le soir ou les problèmes avec les baby-sitters" "je pars à midi, parce que j'habite loin de la gare et qu'il faut mettre en route la famille.. J'y

vais en transports en commun et je n'ai pas de voiture le matin (utilisée par le mari)" "le mardi.. le problème c'est de récupérer les enfants" "j'essaie souvent d'avoir une réunion entre 2 trains pour ne pas laisser les enfants seuls du matin au soir".

663 - L'organisation du temps:l'efficacité professionnelle et la vie familiale

De nombreux enquêté(e)s ont intégré ces contraintes et se sont organisé(e)s en conséquence. C'est plutôt sur les femmes (qu'elles se déplacent ou non) que sont reportés ces arrangements, bien que dans certaines familles (surtout lorsque les enfants sont déjà grands et autonomes) tous les membres coopèrent pour faire face à ces obligations :

"chez nous, tous les temps morts sont supprimés; la vie familiale est liée au planning : mon fils sait les jours où son père est là, il l'a intégré... piscine le jeudi, nourrice le matin, etc..." "3 enfants, mais avec de l'organisation (aide de la famille) je peux rester 2 jours à Paris" "(une contrainte), mais.. organisation des tâches.. les 5 enfants gèrent tout sans moi" "non.. intégré dans la vie normale" "non, c'est intégré dans la vie familiale. Ma femme a sa voiture".

A la limite, le temps du déplacement peut être un moment de liberté par rapport aux contraintes familiales comme par rapport au travail (ou, surtout, à l'institution) : "Le voyage est le seul moment où je suis 3 heures de suite sans être dérangée par le téléphone ou par mon fils".

Si une seule enquêtée nous a fait une telle réponse, on peut se demander si -consciemment ou non- le déplacement n'est pas parfois aussi (ou d'abord) une fuite devant certaines contraintes (du moins un répit bienvenu). Mais c'est évidemment assez inavouable de toutes façons -.

Ce qui est frappant est le fait que pour un grand nombre d'enquêtés, les déplacements et leurs implications font tellement partie de la vie professionnelle que la notion de contrainte n'a pas de sens :

"ça fait partie du boulot.. je privilégie le boulot parce qu'on n'a qu'une seule source de revenus. Tous les boulots ont leurs contraintes" "non, ça fait 15 ans que j'ai une double vie ...professionnelle" "non, parce que c'est la vie" "non, je suis toujours en déplacement" "non, notamment quand c'est pour ma société" "ça fait partie du travail" "non, situation difficile sans ça (les déplacements par TGV).. pas plus de problèmes que ceux qui se déplacent pour la semaine".

En fin de compte, ce sont des enquêtés dont le conjoint se déplace également en TGV qui s'organisent (par obligation autant que par choix) le plus efficacement :

"ma femme est responsable d'un service.. elle le (TGV) prend souvent, mais pas en même temps que moi" "nous nous organisons (mari et femme).. on sait les jours où ça pose problème" "les 2 enfants de 18 et 17 ans s'occupent de leurs frères et soeurs" "ma femme qui se déplace également sur Paris se limite" "ce n'est pas un problème quand je suis absente 8 jours : leur père n'est absent qu'une journée".

Le TGV reste cependant un train d'hommes, puisque l'enquête photo de 1985 (3) confirme l'observation empirique que tout le monde peut faire (aux heures des trains d'"affaires" en semaine notamment) : il y a peu de femmes dans le TGV (1/6 environ, plutôt dans le sens Paris-province).

664 - Du temps à forte valeur familiale

Bien évidemment, le problème principal est celui de la tranche horaire de fin de journée (rarement du début -encore que certaines enquêtées doivent s'organiser différemment pour "mettre en route" la famille selon l'expression de l'une d'elles) qui cumule le plus grand nombre d'obligations (sortie des enfants de l'école, devoirs, préparation des repas et courses,..) et le temps fort du regroupement familial.

Certains enquêtés (les Valentinois surtout, ainsi que des "Lyonnais" résidant dans la grande couronne lyonnaise et venant prendre le train à Lyon) sont plus gênés, du fait d'un temps de parcours plus long et d'horaires moins commodes. C'est surtout au retour que cela est ressenti -sans doute à la fois parce que l'on est plus fatigué et que, surtout, ce retour prend justement sur cette tranche horaire à forte valeur.

De même pour ceux qui voyagent beaucoup, ce qui est aisément tolérable (par le voyageur et par sa famille) cesse de l'être : "(pas de contrainte).. j'ai fait le choix volontaire d'être décentralisé... Cependant le même enquêté ajoute : "mais quand j'ai 3 déplacements par semaine, c'est difficile le soir".

67 - Rares sont ceux qui rentrent tôt à Lyon pour y faire des activités

Si seuls 2 enquêtés nous ont indiqué faire des activités (autres que familiales) au retour d'un voyage à Paris, le TGV peut permettre une présence obligée (socialement) à Lyon ou de ne pas manquer un événement ou.. une émission de télévision (4) : "je reviens pour participer à des réunions d'associations ou pour aller au concert".

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

(4) Le fait que nous n'ayons pas recueilli de réponses en ce sens résulte peut-être de la tournure des questions, du caractère rare de ce genre d'événement, du manque d'intérêt des programmes ou... de l'usage maintenant très répandu du magnétoscope.

Un enquêté dit même faire (ou avoir fait au moins une fois) pour cela 2 allers et retours en 2 jours : "j'ai quelquefois des réunions à Paris le mercredi et le jeudi : 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 la nuit à l'hôtel)"

Par contre, plusieurs Parisiens de Lyon (habitant et travaillant à Lyon, mais originaires de Paris et/ou y ayant la plus grande partie de leurs attaches familiales, professionnelles et amicales) font des allers et retours brefs pour aller passer une soirée à Paris (voir de la famille et des amis -ces derniers étant souvent également des relations professionnelles) : "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 8heures30".

VII Les provinciaux à Paris

Le temps de trajet étant moins long et les fréquences nombreuses en fin de journée, les Lyonnais (bien moins les Valentinois) peuvent éventuellement profiter de la fin de journée ou même du début de soirée à Paris. Nombreux sont ceux qui pourraient arranger leur emploi du temps à Paris pour dégager plusieurs heures, soit en cours de journée, soit en fin de journée.

D'après quelques observations empiriques, nous avons dès le stade du projet formulé l'hypothèse selon laquelle, en règle générale, les provinciaux (mais aussi les Parisiens, dans l'autre sens) mettaient plus tôt à profit le TGV pour rentrer le plus tôt possible, de façon à minimiser la perturbation apportée par le déplacement à Paris dans un emploi du temps quotidien et hebdomadaire. Bref, une logique de banlieusard mettant à profit une bonne desserte par RER pour rentrer le plus vite possible en banlieue et non pour flâner à Paris en sortant du travail.

71 - Le moins longtemps possible à Paris

L'enquête (malgré les limites évidentes du petit nombre de cas et les inévitables biais dans leur choix) permet bien d'étayer cette hypothèse, puisque plus de la moitié (53 %) des enquêtés rentre le plus vite possible à Lyon ou valence (ou, de toutes façons, ne fait aucune activité notable à Paris).

Ceux qui restent souvent ou parfois un peu plus longtemps à Paris sont 2 fois moins nombreux (29 % des enquêtés), mais seulement la moitié d'entre eux déclarent avoir effectivement des activités.

Quelques-uns seulement (1 sur 10) semblent le regretter et/ou éprouvent le besoin de justifier cette façon de faire (venir à Paris, mais ne rien y faire d'autre que des activités fonctionnelles, sans même -parfois- voir Paris -y marcher ne serait-ce que quelques minutes).

Plus nombreux sont ceux qui insistent au contraire sur ce choix délibéré de rentrer le plus vite possible :

"(rester peu longtemps à Paris) rentrer chez soi. Chaque fois que je peux éviter de coucher à Paris je le fais. plus on est âgé, plus on aime être chez soi" "dès que le travail est fini, je pars pour Lyon" "je fais ce que j'ai à faire et c'est tout" "je rentre le plus tôt possible et cela de plus en plus".

D'ailleurs, les problèmes de changement de réservation au retour (le plus souvent pour l'avancer) confirment bien le caractère massif et délibéré de cette tactique (rentre le plus tôt possible).

Pour tous ceux-là, il s'agit d'éviter à tout prix l'obligation de passer la nuit ou la soirée à Paris : "malheureusement, 2 fois par an, je reste le soir et je reviens le lendemain matin, mais c'est très fatigant".

711 - Rester à Paris moi ? non merci !

Certains enquêtés vont jusqu'à affirmer (toujours spontanément) de façon aussi catégorique que circonstanciée qu'ils n'ont vraiment rien à faire à Paris.

Ces réponses sont en quelque sorte le miroir de certaines appréciations de Parisiens à l'égard de la province et des provinciaux :

"le fait d'aller à Paris ne me motive pas pour aller y habiter, au contraire" "(rentre le plus tôt possible) parce que Paris, ça court de plus en plus, même sur les tapis roulants" "je n'ai pas besoin de Paris. J'y ai vécu étant étudiant et j'y ai travaillé.. Paris ne me manque pas.. si ça me manquait, j'y travaillerais""je connais, j'y ai vécu".

72 - Le TGV et les activités à Paris

Les usagers fréquents ont, plus que d'autres, souvent du temps libre (ou, du moins, libéré) à Paris. Ils pourraient s'arranger pour y avoir d'autres activités que celles strictement professionnelles et/ou utilitaires. On a vu qu'en réalité, pour la grande majorité, le TGV est surtout un moyen de rentrer plus tôt à Lyon ou à Valence et d'éviter les voyages de 2 jours et/ou le déplacement de la veille. Néanmoins, 4 enquêtés sur 10 déclarent avoir plus ou moins fréquemment des activités plus ou moins variées à Paris :

Activités des enquêtés à Paris (69 cas)

aucune, rentre le plus vite possible, pas le temps	59 %
minime, simulacre *	3 %
oui, musées, librairies etc	16%)
oui, avec autres provinciaux	19%)
oui, restaurant, amis, etc, avec Parisiens	3%) =
38%	

* ex : quelques minutes de promenade, café

Le TGV permet notamment à certains (surtout des Parisiens d'origine) de sortir à Paris le soir et d'y faire autre chose que l'activité professionnelle ou obligée -qui justifie (et, généralement, paie!) le voyage : "je prends le TGV pour le travail exclusivement (dans mon cas)... et pour aller dîner le vendredi soir chez des copains".

721 - Les activités non obligées des Lyonnais et Valentinois à Paris : rares

Ces Lyonnais et Valentinois qui, pour la plupart, disposent au moins d'une ou quelques heures (ne serait-ce qu'entre deux rendez-vous ou réunions ou lorsqu'ils sont libres plus tôt que prévu et en attendant leur TGV) n'ont en fin de compte que peu d'activités à Paris.

Le plus grand nombre n'en a aucune -ce qui est bien compréhensible, puisque la majorité des provinciaux rentre dès que possible- :

"aucune (activité extra-professionnelle à Paris) de culturelle" "aucune.. je n'en ai pas besoin" "j'y vais pour le travail, pas pour les loisirs. Peut-être en août, j'irai avec mon amie qui ne connaît pas Paris" "je ne passe pas de soirée seul à Paris et de toutes façons il faudrait programmer. Quelquefois, quand j'y vais pour 2 jours, je monte avec mon amie" "je vais à Paris pour le travail et malheureusement pas pour les loisirs".

Plusieurs enquêtés ont signalé qu'ils avaient parfois une autre pratique, avec leur épouse ou leur amie. Tout se passe comme si, sauf quelques visites éclair de musée (le plus fortement signalé, peut-être parce que le plus légitime) ou de librairie, les pratiques de loisirs de gens comme ceux que nous avons vus (généralement actifs et mariés ou vivant en couple avec des enfants) étaient familiales et conjugales :

"aucune (activité extra-professionnelle à Paris) : je rentre à 20 heures de mon dernier rendez-vous. Mais (activités) quand ma femme me rejoint pour le week-end si je reste 3-4 jours" "Plus tard, quand mes enfants seront plus grands, on montera le mercredi avec ma femme (enseignante)".

Certains le déplorent ou l'expliquent par un emploi du temps trop chargé et/ou les horaires des trains :

"aucune activité à Paris, mais c'est bien involontaire : déplacements en banlieue ou à Maubeuge". Mais le même enquêté ajoute cependant : "Quand je reste 2 jours, je n'en ai pas non plus" "Les gens de la banque ont un programme de fous qui ne laisse pas la place au culturel" "Si je pouvais, sans les enfants, j'irais aux concerts, à la cinémathèque, aux expositions, mais les horaires de travail sont les mêmes que ceux des musées" "je n'ai pas le temps.. lorsque je suis à Paris, mon temps est occupé à 100%" "(pas d'activités le soir à Paris) parce que je dois être de retour pour le jeudi matin à 8 heures pour un

cours" "je n'ai pas le temps de faire les grandes expositions et donc encore moins celui d'aller au théâtre ou de faire les magasins" "c'est rarement possible étant donné la charge de travail. Avant c'était possible parce que j'avais moins de travail" "il y a des décades (sic) que je ne suis pas allé au théâtre ou au cinéma. Je travaille le soir aussi et les concerts sont du travail."

Une contrainte évidente est celle des horaires des musées (l'une des activités les plus fréquemment citées) ou d'autres points d'intérêt :

"les horaires de travail sont les mêmes que ceux des musées" "(quand il revient du Nord) il est tard.. tout est fermé" "Quelquefois, je me trouve libre l'après-midi et je vais voir un ami ou je me balade dans Paris, mais pas de musée parce qu'il y a la queue" "(pas le temps) ou alors il y a la queue comme pour l'exposition sur Vienne".

Rares sont ceux qui, comme cet enquêté, s'organisent en fonction de ces activités : "nous essayons d'éviter d'aller à Paris le vendredi soir, le lundi (galeries fermées), le mardi (musées fermés). Il reste le mercredi et jeudi".

722 - Des activités de provinciaux à Paris : très provinciales

Les activités "parisiennes" les plus fréquemment mentionnées sont (en dehors du restaurant) plus ou moins culturelles, souvent typiques du couple ou de la famille de provinciaux venant à Paris -en version chic ou en version "cheap"- :

"quand je reste un jour, c'est pour le travail; pour plusieurs jours, je vais dans les musées (Orsay, petit Palais) et les magasins" "je n'y vais pas quand je suis seul, mais avec mes enfants" "si je reste 2 jours, j'achète Paris-Pariscope en montant dans le TGV ou à l'hôtel.. j'ai des places réservées pour le théâtre, on fait des balades dans Paris" "Je vais à Paris un peu pour le plaisir.. quand on y va, on en profite : opérettes, balades dans Paris" "Quand il y a l'AG des Coopératives Agricoles, on passe 2 nuits à Paris et on va une fois au spectacle et une fois au théâtre (sic)" "je suis allé voir Apocalypse Now en V.O, je fais les magasins, je me promène sur les Champs Elysées" "je vais dans les musées.. à la Villette dernièrement parce que je ne l'avais jamais vu, dans les librairies"

723 - Du loisir qui est du travail

En plus des musées et expositions (en général visités à titre individuel ou en famille), plusieurs enquêtés ont mentionné les repas et/ou sorties avec des collègues (le plus souvent provinciaux comme eux) ou des clients.

Ces activités "parisiennes" ne sont guère qu'un prolongement ou une autre façon de faire du travail:

"quand je reste 2 jours, on passe la soirée et on fait un repas avec les collègues provinciaux et Parisiens en prolongement de la réunion.. mais hors du sujet de réunion" "plus tard, quand nous ferons un plus gros chiffre d'affaires, on invitera un client à Paris pour la soirée et on reviendra le lendemain" "je vais aux réceptions officielles" "sur 2 soirées, j'en passe une avec 2 ou 3 copains de la réunion (de la banque), on va au restau, mais pas de sorties imposées" "(rarement d'autres activités à Paris) parce qu'on est fatigué.. dîner avec les collègues".

724 - Un simulacre de Paris

Certains provinciaux profitent du TGV pour se donner un moment de liberté (parfois très bref) et une sorte de pratique de substitution de Paris (qui, massivement, a été réduite depuis que la plupart des usagers fréquents du TGV ne passent plus au moins une nuit à Paris) :

"on gagne une demi-journée (train à 18 h 36 ou 20 heures) utilisée à flâner (réunions finissant à 16 heures)"(Valentinois).

A contrario, même avec peu de temps, on peut tenter de pratiquer, sinon des activités non-professionnelles, du moins un substitut qui peut tourner au simulacre en raison de la contrainte d'emploi du temps : "je me balade pour avoir le plaisir de respirer : quand on va un seul jour à paris, il est possible de ne pas sortir à l'air libre (TGV+métro+TGV)".

73 - Rester un peu plus à Paris

Une petite minorité (1 enquêté sur 7) déclare, au contraire, chercher à rester plus longtemps (ou un certain temps) que la ou les activités ayant motivé ou justifié le déplacement :

"je regrette qu'il n'y ait pas de TGV de nuit. 21 heures, c'est trop tôt : on ne peut pas dîner à Paris.. soirée perdue ou retour le lendemain matin" (ex-Parisien venu habiter à Lyon) "(rentre) par la force des choses .. (activité professionnelle) et en raison de l'heure du dernier TGV" "(rentre) par obligation familiale. Mais je prends toujours le TGV réservé (le plus tard possible), donc quelquefois, je vais dans un musée avant le retour".

731 - Parmi les usagers fréquents de Paris, des stakhanovistes du culturel et des loisirs

Quelques-uns des usagers fréquents du TGV ont cependant une pratique plus spécialisée et plus souple de ce qui peut les intéresser à Paris et, éventuellement, remplir au mieux un court créneau horaire disponible :

"j'en profite pour mon hobby : les maquettes d'avions.. je vais m'approvisionner en pièces et en revues introuvables ailleurs; je suis allé au salon de la maquette" "je connais Paris pour y avoir étudié puis travaillé de 1965 à 1976. Une fois que j'y suis, je sais ce qu'il y a à faire.. je vais dans les librairies" "je vais au cinéma quand j'ai 2 heures devant moi" "je vais dans des expositions entre midi et 14 heures . Je n'aime pas le théâtre et je ne suis donc pas privé. Du point de vue cinéma, c'est pas mal à Valence. Mais je vais parfois à de grands spectacles comme Mnouchkine" "j'ai toujours une activité dans le sac et je la fait si j'ai du temps de libre".

Quelques-uns enfin sont (ou disent être) des sortes de stakhanovistes du culturel ou du loisir lorsqu'ils sont à Paris:

"quand je vais 2 jours à Paris (1 fois par mois), je fais autre chose : exposition, théâtre d'après un guide avec réservation par minitel, cinéma, promenade quand il fait beau" "je vais au cinéma, au théâtre, au concert, à l'opéra, dans les librairies, flâner dans Paris, aux expositions" "je vais voir tous les spectacles.. Pariscope en poche" " "si je reste un jour, je vais voir une exposition, je vais au théâtre quand je reste 2 jours.. je prends le taxi pour voir Paris.. je vais à Beaubourg quand ma réunion est écourtée et à proximité du Centre Pompidou" "je gère mon temps: activités dans le TGV et soirée à Paris dîner, balade, cinéma, peu d'expositions, théâtre ou concert si je reste plusieurs jours" .

732 - Des ex-Parisiens dans leur famille et chez leurs amis

Enfinement, rares sont ceux (le plus souvent d'anciens Parisiens) qui ont d'autres activités plus personnelles qui, le plus souvent consistent à aller voir de la famille et des amis -avec ou sans sortie au restaurant- :

"je vais voir la fille de ma femme et d'autres gens. A Paris, je fais une surconsommation de restaurant. Autrement, mes loisirs, c'est à Lyon" "Je ne vais pas au spectacle à Paris parce que je vais voir mes enfants pour dîner au restaurant ou chez eux" "je vais dîner chez des copains, si possible avec ma compagne" "je vais dîner chez des amis ou chez un de mes 2 enfants et 1 ou 2 fois par an au spectacle" "Quelquefois, je me trouve libre l'après-midi et je vais voir un ami ou je me balade dans Paris, mais pas de musée parce qu'il y a la queue" "Paris, c'est les copains. Lyon c'est la mer et la montagne proches. On est moins stressé aussi" "je ne vais jamais au spectacle : je vais voir mes enfants et petits enfants" "on va dans la famille, mais pas au spectacle : ma femme, ça ne l'intéresse pas" "quelquefois, je couche à Paris avant d'aller à Maubeuge le lendemain.. je préviens la famille, mais on a veillé tard et le matin ça tire et c'est gênant".

Au moins un enquêté Parisien tient le même discours (s'agissant de ce qu'il peut faire lorsqu'il vient à Lyon): "C'est la même chose quand je vais à Lyon : perte de mes soirées.. pas de cinéma ou de sport. Je vois des amis le mardi parce que je donne un cours le mercredi à Lyon".

A contrario, l'effet du TGV (qui incite massivement à l'aller-retour dans la journée, voire à aller la veille à Paris ou à y passer la soirée pour rentrer tôt le lendemain matin) réduit ces occasions -sauf à les rechercher délibérément et à en faire quasiment une stratégie pour conserver des relations à Paris analogues (par leur fréquence et leurs modalités) à ce qu'elles étaient avant d'habiter à Lyon : "je reste moins qu'avant, quand j'étais à Chambéry, parce qu'à Lyon, il est plus facile de faire l'aller-retour dans la journée. Avant, je partais souvent la veille et je passais la soirée chez des amis"

74 - Paris, l'indispensable

Pour certains, aller à Paris et y avoir des activités ou y rencontrer des gens est indispensable, pas seulement d'un point de vue strictement professionnel. Cela les amène éventuellement à partir la veille ou à revenir le lendemain matin (de façon à avoir une soirée complète à Paris) :

"je passe une soirée à Paris complète : exposition, cocktail, dîner avec des amis ou mon fils ou flâner" (ex-Parisien vivant à Lyon, sa famille habite Paris) "quand il y a un vernissage, je pars à 18 heures de mon travail pour passer la soirée à Paris".

741 - Monter la veille et rester plusieurs jours : éviter la fatigue, rentabiliser son voyage ou passer plus longtemps à Paris ?

Un autre genre d'arbitrage est effectué par ceux qui montent la veille à Paris et/ou restent plusieurs jours. Ce genre de comportement est plutôt le fait de Valentinois (pour qui le temps de parcours est nettement plus long et, surtout, la fréquence plus faible et les horaires moins commodes que sur Lyon-Paris).. ou de Lyonnais ressentant une fatigabilité qu'ils attribuent à l'âge (parfois dès la cinquantaine) :

"j'y vais systématiquement la veille parce que sinon, il faut se lever tôt.. perte de 20 à 30% de ma capacité intellectuelle" (Lyonnais, habitué à partir la veille avant le TGV, se jugeant trop âgé pour faire l'aller et le retour dans la journée) "je pars la veille, parce que les réunions de travail sont fatigantes et que dans le TGV on travaille 3 heures encore" "j'y vais la veille au soir pour être à pied d'oeuvre".

Pour certains, il ne s'agit pas que d'une contrainte d'horaires et de temps de trajet, mais d'une tactique délibérée. Mais, là encore, ce sont surtout des Valentinois :

"je rentabilise mon déplacement quand je n'y vais qu'un jour, souvent je reste plusieurs jours" "je reste 2 jours pour rentabiliser le déplacement" "Cela dépend : (souvent) je reste 2 jours pour profiter de "Paris culture" "2 ou 3 jours pour grouper" "je reste le week end quand je n'ai pas d'obligations à Valence, c'est à dire 1 fois sur 2 ou 3".

7411 - Des ex-Parisiens qui partent la veille ou rentrent le matin à Lyon

Par contre, un petit nombre d'enquêtés (4 sur 76) partent délibérément la veille. Ce sont surtout des ex-Parisiens vivant actuellement à Lyon ou des Valentinois (qui doivent partir très tôt le matin), parfois des gens qui doivent faire des correspondances au-delà de Paris ou, plus simplement, qui ont gardé l'habitude d'avant le TGV ou enfin (ce sont parfois les mêmes) des gens qui craignent la fatigue :

"je pars de Paris la veille au soir parce que j'ai des relations à Lyon" (Parisien) "je pars quelquefois la veille pour être en forme le lendemain (mon associée a un appartement à Paris)" "6 heures, c'est un peu tôt. Je souhaiterais pouvoir partir la veille au soir entre 18 et 19 heures (possibilité coucher à Paris chez des amis)" (Valentinois) "je continue à partir le soir quand le travail le permet, afin de coucher chez des amis. C'est moins fatigant quand on a 2 jours de réunions" "je pars souvent la veille au soir parce que j'ai de la famille à Paris et que sinon, cela fait une longue journée".

742 - Plusieurs jours à Paris

Peu d'enquêtés passent plus d'un jour à Paris et ceux qui le font passent plutôt 2 jours, mais certains procèdent à des arrangements plus complexes (ex:déplacement sur deux jours, mais avec une partie de l'une ou des journées en province) :

"Je pars souvent 2 jours avec départ 7 heures ou 8 heures et retour le lendemain à 14 heures ou 15 heures afin de travailler en mairie" "je pars en général à 8 heures parce que cela fait trop tôt avant. Je reste 2 jours, un soir et je reviens en milieu de journée".

Une raison souvent avancée de passer au moins 2 jours plutôt qu'une seule journée à Paris est à la fois la fatigue et la rentabilisation du déplacement qui, selon le cas, renvoie au coût du trajet ou à l'efficacité de l'usage du temps : "je monte pour 2 jours pour rentabiliser mon déplacement qui est à ma charge".

743 - Joindre l'agréable à l'utile ou à l'obligatoire : passer le week-end à Paris

Dernière variante dans cette gestion des déplacements, celle qui consiste à faire coïncider (régulièrement ou occasionnellement) le voyage (professionnel) à Paris avec un week-end, ce que font certains ex-Parisiens et des provinciaux:

"quand je vais à un salon, je pars le jeudi matin et je rentre le mardi ou mercredi.. je passe le week end à Paris avec mon mari (puces St Ouen)" "j'essaie de provoquer des réunions à Paris le vendredi pour passer le week-end à Paris" "je reste le samedi ou le week-end à Paris pour éviter les suppléments du vendredi soir, voir des amis, aller au spectacle"

Quelques enquêtés (que nous avons délibérément recherchés) passent tout ou partie de la semaine à Paris, bien que résidant à Lyon ou, au contraire travaillent et habitent à Lyon mais vont à Paris toutes les semaines voir leur famille et/ou leurs amis. L'un d'eux y a même un pied-à-terre.

VIII - Fréquence et exactitude sont aussi importantes que la vitesse

Entre Lyon et Paris, le TGV n'est pas qu'un train qui va très vite, mais aussi un service à forte fréquence et -comme tous les trains- exact. Rappelons notamment que la fréquence était nettement inférieure avant le TGV, mais que l'avion avait déjà une forte fréquence utilisable (du fait d'horaires répartis sur la journée, en fonction des pointes du matin, de la demi-journée et de fin de journée).

Ces 2 autres caractéristiques du TGV sont aussi importantes que la vitesse, du moins quant à la perception globale très massivement favorable au TGV (ainsi qu'au changement apporté) et à son usage (ex : voyage de la journée ou de la demi-journée, rentrer plus tôt si on est libéré, etc..). C'est aussi ce qui en fait (notamment à Valence) un des atouts face à l'avion, malgré l'avantage de temps de parcours de celui-ci.

81 - L'exactitude du TGV : généralement appréciée, souvent essentielle

Près d'1/3 des enquêtés ont explicitement (et spontanément) mentionné l'exactitude comme un atout apprécié, souvent indispensable du TGV en raison d'un emploi du temps calculé au plus juste. C'est d'autant plus significatif que, depuis longtemps, l'exactitude des trains est considérée comme allant de soi (personne ne remarque un train arrivant à l'heure).

L'exactitude est parfois essentielle, soit (le plus souvent) pour l'organisation du temps professionnel, soit (rarement) pour l'organisation du temps familial :

"la fréquence et la ponctualité sont appréciables : on peut prendre plusieurs rendez-vous" "pas d'aléas horaires. Je ne peux pas partir la veille parce que j'ai des obligations professionnelles" "la fréquence et l'exactitude sont appréciables, surtout quand on doit voir plusieurs clients dans Paris" "(le TGV) n'a pas de retard ou peu. C'est idéal pour une femme avec des enfants"

L'évaluation même de l'exactitude du TGV varie quelque peu, de façon subjective et en fonction, sans doute des retards subis par l'enquêté :

"Le TGV, c'est 2 heures pile" (5) " "Le TGV est presque toujours à l'heure : 2 fois un 1/4 d'heure de retard. Le contrôleur est passé pour donner un avoir pour remboursement de supplément"(6) "TGV = exactitude" "j'apprécie la fiabilité des horaires et la fréquence" "Le TGV est parfait parce qu'il a une grande fréquence et peu de retards .. une fois la voie était barrée par les Creusot-Loire, le TGV a dû faire demi-tour" "les 4 dernières fois, il était à l'heure.. Le TGV est à l'heure dans 24 cas sur 25" "les horaires du TGV sont sûrs" (Valentinois)" "Exactitude. Il y a eu des retards pour cause de catastrophes" "Le TGV est toujours à l'heure, ce qui contribue à la tranquillité" "le TGV, c'est l'exactitude et même quand il a 5 minutes de retard, c'est pas un problème parce qu'à Paris on n'est pas à 5 minutes près" "On vit avec le TGV et en fonction de ça. Le TGV est intégré. On n'en parle plus : on sait que c'est 2 heures".

82 - Un emploi du temps tendu : vivre dangereusement

Près des 3/4 (74 %) des enquêtés ont un emploi du temps calculé au plus juste, notamment parce que le TGV (comme tout train ou, de la même façon, un RER à forte fréquence) le permet et y incite -du fait même de son exactitude-.

De ce point de vue, nos enquêtés sont assez analogues aux migrants de lointaine banlieue en Ile de France (7), sensibles comme eux au moindre retard comme aux ruptures de charge :

"je suis hyper-sensible aux retards, 2 fois 20 minutes de retard, c'est très désagréable" "la grande qualité du TGV est sa régularité et sa ponctualité. Quand il est en retard, c'est emmerdant (sic) parce qu'on bourre les rendez-vous" Cet enquêté soucieux de productivité et de remplissage de son temps ajoute une formule saisissante par sa formulation à caractère "objectif" : "Le TGV augmente la valeur du temps.. on peut gagner 10%" "quelquefois 3/4 d'heure de retard c'est gênant parce qu'on est minuté" .

(5) En réalité, entre Lyon et Paris, il n'y a que 2 trains par jour faisant tous les jours ouvrables le trajet en 2 heures.

(6) L'auteur du rapport, usager fréquent lui-même n'a eu qu'une seule fois cette expérience à la fois pénible (le retard) et agréable (le remboursement du supplément, mais pas de la réservation), mais de nombreux retards de l'ordre de quelques minutes (probablement moins de 10), sans remboursement évidemment.

(7) Travailler à Paris vivre à.. 100 km, G. Marotel et M-M Davée, INRETS, 1983.

L'exactitude du TGV -au moins égale à celle des trains de grandes lignes en général-(8) incite à un emploi du temps très tendu. Bref, à vivre dangereusement en quelque sorte quant au programme d'activités:

"la rapidité du TGV et la pertinence des horaires permettent la pertinence de la programmation : fin de réunion à 16 heures 30-17 heures et TGV à 17 heures 45 ou 18 heures 30 "Pas de temps perdu. Il est exact à 5 minutes près et on est à 10 heures à ses rendez-vous" "Le TGV est à l'heure à 4-5 minutes près. Après, ce serait un problème par rapport à l'heure de réunion" "j'ai appris à m'organiser depuis qu'il y a le TGV. Fréquence, ponctualité, rigueur.. c'est extra pour l'efficacité".

Ceci d'autant plus que certains (notamment des gens de la grande région lyonnaise, voire de Valence) doivent faire des correspondances, parfois elles-mêmes en retard : "gros avantage du TGV : pouvoir faire l'aller-retour dans la journée. Des retards (5 à 10 minutes sur Valence-Paris), parfois 30 à 40 minutes de retard"(Valentinois).

821 - Peu de différences entre TGV et avion, sauf à Valence

Par rapport à l'avion, on voit nettement s'opposer ceux qui ne voient pas de différence notable et ceux qui estiment le TGV plus exact que l'avion. Ces derniers sont surtout des Valentinois -desservis par une compagnie de 2ème niveau utilisant des avions et un aéroport sans atterrissage tous temps à la différence d'Air Inter sur Satolas) :

"Le TGV, c'est la fiabilité (sic) et la fréquence. C'est capital, parce que chaque lundi il me faut être ponctuel au point de presse du (parti politique dont il est responsable national).. L'avion présente trop d'aléas" "les horaires sont très respectés, contrairement à l'avion" "Avec le TGV, cela fait une plus longue journée qu'avec l'avion.. mais on a une plus grande souplesse (2 trains en soirée) et pas de retard" (Valentinois) "aller prendre l'avion à Satolas prend autant de temps qu'aller à Paris en train. La fréquence du TGV est suffisante et il est à l'heure comme toujours la SNCF".

83 - La fréquence et les horaires : aussi importants que l'exactitude ou le gain de temps de parcours

Les réponses des enquêtés confirment massivement (47 % d'entre eux) que la fréquence et les horaires sont aussi importants que l'exactitude.

(8) Par contre, les trains des lignes arrivant à Lyon et/ou en repartant en transit vers le midi, l'est ou l'ouest sont fréquemment en retard. Mais, comme on le verra plus loin, la plupart des usagers fréquents utilisent peu les autres trains de grandes lignes.

D'ailleurs, la plupart des enquêtés ont répondu à la fois exactitude ET fréquence :

"L'exactitude est semblable aux autres trains.. la différence c'est la fréquence" "fréquence et ponctualité sont appréciables : on peut prendre plusieurs rendez-vous" "plus que le gain de temps, c'est la souplesse des horaires qui est appréciable" "c'est agréable de savoir qu'il y a un train toutes les heures ou toutes les 1/2 heures" "avantage d'avoir un TGV toutes les heures" "à partir de 17 heures le soir, il y a un TGV toutes les 1/2 heures , c'est comme un métro" "La rapidité et la fréquence sont capitales et permettent tous les ajustements possibles. Quelle que soit l'heure, on peut être au rendez-vous" "je sais qu'il y a un TGV toutes les heures pleines à la Part-Dieu et qu'il faut 2 heures pour Paris plus 3/4 d'heure dans Paris".

84 - Des déplacements improvisés

La fréquence du TGV est un moyen de raccourcir le délai de programmation d'un déplacement. Le déplacement décidé à l'improviste tend à devenir de plus en plus fréquent :

"avant le TGV, il fallait programmer longtemps à l'avance. Maintenant, je peux décider du jour au lendemain un déplacement pour un jour" "je suis en mesure de proposer à un client d'être à Paris dans 3 heures pour signer le contrat" "départ souvent impromptu (sic) 24 ou 48 heures avant" "une programmation tardive est possible grâce au TGV, à n'importe quelle heure de la journée... voyage possible pour une réunion".

L'embarquement plus simple et plus court qu'en avion est également mentionné (en même temps, remarquons-le, que la fréquence) : "le TGV est plus fréquent que l'avion, plus souple : vous montez, vous descendez et c'est fini, alors qu'en avion, il faut arriver 30 minutes avant".

85 - Une desserte cadencée à Lyon, mais pas à Valence

Le TGV entre Lyon et Paris n'est donc pas qu'un train qui va vite, mais d'abord une sorte de desserte cadencée qui produit son propre effet (à l'instar de ce qui peut se passer sur des trains de banlieue en Ile-de-France) qui n'existe pas sur d'autres liaisons à plus faible fréquence.

C'est pourquoi les enquêtés Valentinois sont sensibles au fait qu'en matière de temps de parcours, comme de fréquence (11 allers et retours par jour), ils ne bénéficient pas d'une véritable desserte TGV comme à Lyon : "(A Lyon) c'est une liaison cadencée qu'on n'a pas à Valence".

A contrario, la réponse d'un Lyonnais montre bien la souplesse introduite par cette forte fréquence sur Lyon-Paris, telle que l'attente peut être considérée comme négligeable: "La fréquence est appréciable..si on en manque un, il n'y a pas d'attente".

851 - Tous égaux devant le TGV : desservir Valence comme Lyon

De nombreux enquêtés déplorent l'absence de certaines fréquences. Mais ce sont notamment les Valentinois qui prennent pour référence la desserte entre Lyon et Paris; ils attendent (ou, du moins regrettent de ne pas avoir) un service à peu près du même ordre que celui entre Lyon et Paris, même s'ils sont conscients de la disproportion des populations et des trafics.

852 - Multiplier les TGV aux heures de pointe ou étaler les déplacements ?

Des Lyonnais tiennent un raisonnement assez analogue par rapport aux heures de pointe, demandant encore un accroissement des fréquences : "pourquoi n'y a-t-il pas plus de TGV quand on voit le monde qu'il y a à certaines heures. Un toutes les 15 minutes serait utile parfois".

Dans cette optique, puisque toute le monde veut prendre le TGV à la même heure (de préférence à l'heure qu'il veut et dès son arrivée en gare de Lyon entre 16 h 45 et 19 h), il n'y aurait qu'à multiplier les TGV (comme on demande à la RATP de resserrer l'intervalle entre les trains RER).

On sait que, au-delà des goulets d'étranglement physiques (les voies libres en gare de Lyon et à la sortie, le nombre de rames insuffisant maintenant que le TGV doit aller partout) ⁽⁹⁾ et compte tenu du parti retenu pour le TGV français (pas de possibilité de faire varier le nombre de voitures, l'unité étant la rame), la limite est vite atteinte.

On sait aussi que la logique de l'exploitant (qui va à l'encontre de celle du voyageur qui, au moins dans un premier temps, cherche souvent à minimiser le coût du déplacement, et la commodité en même temps que la souplesse des horaires, surtout au retour) consiste, au contraire à inciter (voire à contraindre) à l'étalement de la pointe et à faire payer le surcoût (ou la commodité) du voyage en heure de pointe.

IX - Les alternatives et compléments du TGV : avion, voiture, télécommunications et autres trains

Le voyageur du TGV n'est pas -du moins pour une proportion importante des voyageurs et des déplacements- sans possibilités d'arbitrage.

On sait d'abord qu'il peut tout d'abord ne pas faire certains déplacements, ce qui est confirmé de multiples façons

⁽⁹⁾ On sait maintenant que mettre un TGV sur une ligne où le gain de temps est pourtant faible (ex: Lyon-Nice) amène un trafic induit (et un transfert modal) significatif et que de plus en plus de villes demandent à être desservies par TGV, en quelque sorte pour leur "standing".

(on l'a déjà vu ou rappelé) aussi bien par l'augmentation nette de la mobilité mesurée par les enquêtes quantitatives que par les indications d'enquêtes comme la nôtre (réponses générales et l'observation des 4 derniers déplacements).

Une des façons d'éviter le déplacement pourrait être l'utilisation des télécommunications (téléphone, mais aussi, de plus en plus, télex, télécopie, réunion par téléphone voire téléconférence), bien que l'on sût d'emblée que cela n'est probablement que marginal.

Bien évidemment, une partie des voyageurs auraient pu faire le trajet en avion (sous réserve, au moins, de pouvoir en supporter ou, plus souvent, en faire prendre en charge le coût), voire en voiture (malgré la pénibilité, le coût et la quasi-nécessité, pour des usagers fréquents, de disposer d'une voiture rapide et récente -pour des raisons de fiabilité).

Par définition (ou, plus exactement, par choix méthodologique), notre recherche ne portait que sur ^{des}gens qui sont restés ou devenus usagers quasi-exclusifs (ou majoritairement) du TGV, au détriment de l'avion ou de la voiture. Ce choix des cas retenus ne faisait d'ailleurs que refléter l'existence d'une grande majorité d'usagers du TGV, restés au train depuis le TGV ou venus de l'avion ou, plus rarement, de la voiture -comme l'a établi l'enquête photo de 1985 (10):

		voyageurs *			
<u>anciens usagers</u>		<u>dans le TGV</u>		<u>nouveaux usagers</u>	
= 64 % ----->		= 100 %		<----- = 38 %	
<u>induits</u>	10 %	25 %		15 %	<u>induits</u>
voiture	7 %	10 %		3 %	voiture
<u>avion</u>	15 %	29 %		14 %	<u>avion</u>
avion +					avion +
voiture	10 %	15 %		6 %	voiture
<u>usagers stables</u>		22 %			
(prenaient le train avant le TGV)					

* 30 ans ou plus

91 - L'usage de l'avion sur Lyon-Paris avant le TGV : moitié-moitié

Avant le TGV, l'avion était à la fois très fréquent et rapide, offrant une durée de trajet de centre ville à centre ville de l'ordre de celui du TGV aujourd'hui (pour un coût notablement supérieur à la première classe).

Nos enquêtés se répartissent à peu près à égalité entre les anciens usagers de l'avion passés au TGV et ceux qui étaient déjà usagers (le plus souvent quasi-exclusifs) du train:

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

- 48 % n'utilisaient jamais ou rarement l'avion sur Lyon-Paris;
- 44 % l'utilisaient fréquemment (parfois seulement à une certaine époque de leur vie professionnelle);
- 8 % étaient des habitués de l'avion qui l'utilisaient toujours ou la plupart du temps.

Comme pour l'usage fréquent du TGV, le recours systématique et/ou fréquent à l'avion était souvent lié à une époque et à des fonctions données.

On voit ici le renouvellement constant de la clientèle d'usagers fréquents -de l'avion ou du TGV- qui est pour partie masqué par les changements de modes et l'accroissement de la mobilité (jouant actuellement autant pour l'avion que pour le TGV entre Lyon et Paris).

L'usage de l'avion, pour ceux qui (eux ou leur entreprise) pouvaient se le payer avait comme principal motif le fait que l'avion était le seul moyen de faire l'aller-retour dans la journée en passant une journée entière de travail à Paris (comme aujourd'hui avec le TGV). D'autant plus qu'avant le TGV, l'avion était très fréquent: "(avant le TGV) le train était moins souple que l'avion, car moins fréquent (avion) toutes les 30 minutes avant".

Ceci confirme bien que la fréquence est aussi importante que le temps de parcours. D'ailleurs, l'effet de la réduction de fréquence impliquée par celle du trafic d'Air Inter n'a fait qu'aggraver la perte de compétitivité de l'avion par rapport au TGV.

Comme maintenant, évidemment, certaines destinations de la banlieue sud ou nord étaient plus accessibles par avion (Orly ou Roissy), de même certaines destinations au-delà de Paris (en l'absence d'interconnexion SNCF).

Néanmoins, plusieurs enquêtés donnent d'autres raisons que le coût (obstacle infranchissable de toutes façons pour beaucoup d'entreprises ou organismes) de peu ou ne pas prendre l'avion, dès avant le TGV, notamment le caractère fatigant du voyage (notamment sur Valence-Paris) et la moindre exactitude de l'avion :

"je partais également la veille, mais.. plus fatigant"
 "pas agréable parce que quelquefois, en Fokker.. on est secoué pendant 1 heure et quart" "le labo ne peut pas payer l'avion.. et c'est fatigant" "(pris l'avion) 2 à 3 fois sur 10 ans. De plus l'avion est moins précis".

On peut remarquer que les Français (ou d'autres Européens) ayant été habitués à l'exactitude du train n'ont guère de tolérance à l'égard d'horaires laxistes comme ceux pratiqués aux Etats-Unis ou en URSS -pays où, de toutes façons, il n'y a pas de TGV, ni même de trains concurrentiels, sauf sur quelques lignes.

Plus banalement, la plupart ^{ne} de prenaient pas l'avion parce que c'est trop cher ou qu'ils n'en avaient pas le droit (du point de vue de leur entreprise) eu égard à leur statut et/ou à leurs fonctions.

Ceci est confirmé a contrario par le fait que certains prenaient occasionnellement l'avion quand le billet était payé -de même que certains (éventuellement les mêmes, à l'occasion) montent en première lorsque leur billet leur est remboursé : "(avant le TGV prenait l'avion) chaque fois que le voyage était payé par une structure extérieure".

Ces usagers occasionnels de l'avion étaient déjà sensibles à certains inconvénients de l'avion, notamment le manque d'exactitude lié aux trajets terminaux : "l'avion est moins précis que le train.. des problèmes de ponctualité et de communication entre aéroport et centre ville nous prenaient du temps".

92 - L'usage de l'avion depuis le TGV

Une majorité des usagers fréquents du TGV n'étaient pas, avant, usagers fréquents de l'avion et nos enquêtés sont, par définition, plutôt ceux passés en totalité ou en grande partie de l'avion au TGV :

<u>usagers de l'avion</u> avant le TGV :	depuis le TGV :		
	jamais	fréquent	toujours
jamais, rare	43 %	30 %	7 %
occasionnel,	1 cas	12 %	1 cas *
fréquent			

* navigant Air Inter "recruté" dans le TGV lors d'un grève des contrôleurs aériens

Ce passage massif au TGV -y compris de la part de gens encore usagers de l'avion est d'ailleurs confirmé par l'OEST qui note la quasi disparition de la non utilisation du train par les voyageurs de l'avion depuis le TGV (11).

Certains enquêtés marquent bien la rupture. Ce sont des gens qui n'ont plus jamais pris l'avion sur Lyon-Paris depuis le TGV. En général, il s'agit d'utilisateurs peu fréquents de l'avion auparavant, mais d'anciens usagers fréquents de l'avion l'ont littéralement éliminé du choix modal sur Lyon-Paris :

"je n'ai jamais mis les pieds (sic) dans l'avion depuis le TGV" "une seule fois (depuis le TGV)" "jamais repris" "(plus pris l'avion depuis le TGV) sauf une fois lorsque le TGV au retour était complet". Souvent, l'alternative TGV/avion paraît tout simplement incongrue : "c'est inconcevable" "on n'y pense même plus".

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

Par définition, nous n'avons évidemment vu que ceux qui sont passés en totalité ou en partie au TGV. Cependant, il est tout aussi évident que des gens continuent à voyager exclusivement par avion entre Lyon et Paris (et pas seulement des voyageurs allant dans la banlieue proche d'Orly ou de Roissy ou y faisant des correspondances) ⁽¹²⁾. Connaître leurs arbitrages eût donc nécessité une enquête spécifique.

921 - De bonnes raisons de ne plus prendre l'avion

De nombreux enquêtés donnent des raisons du non-recours à l'avion sur Lyon-Paris (ou Valence-Paris).

Ce sont notamment :

- le fait que l'avion est jugé plus fatigant que le TGV (notamment par les Valentinois, Valence étant desservie par des avions peu confortables et lents);
- l'absence de gain de temps, compte tenu des trajets terminaux;
- le coût plus élevé (malgré certaines réductions, notamment sur Valence-Paris);
- le voyage jugé plus haché et plus "stressant";

"(grâce au TGV) pas de temps gagné, mais un temps qui n'est pas haché comme en avion" "même temps que l'avion mais moins de temps de déplacements cumulés" "le TGV, c'est bien parce que le temps n'est pas haché comme en avion: prendre sa voiture, se garer, prendre le billet, enregistrement des bagages, décollage. atterrissage" "le TGV est plus fréquent que l'avion, plus souple : vous montez, vous descendez, c'est fini.. en avion, il faut arriver 30 minutes avant" "(le voyage en TGV est) plus reposant qu'en avion où il faut rester debout pour attendre l'embarquement.. décollage, atterrissage sont fatigants" "une heure d'avion ça passe plus vite mais il faut se rendre à Satolas, attendre et c'est plus cher".

- l'incertitude quant aux horaires (surtout pour les Valentinois ne bénéficiant pas d'avions et d'un aéroport avec atterrissage tous temps);
- un temps de parcours compétitif du TGV par rapport à l'avion;

(12) La rumeur veut que le Maire de Lyon se soit toujours refusé à prendre le TGV, au motif que l'inauguration par le Président de la République avait eu lieu au Creusot. La même attitude était prêtée à son homologue de Nantes qui n'aurait jamais pris le tramway -décidé par son prédécesseur et contre lequel il avait mené sa campagne victorieuse en 1983.

Le commentaire d'un enquêteur montre bien cet effet de seuil quant à la compétitivité du TGV à l'égard de l'avion (démontrée d'abord, évidemment, par le transfert modal de l'avion vers le TGV au cours des 2 phases de sa mise en service) : "dès qu'il a été à 2 heures 40, j'ai pris le TGV".

- des horaires moins commodes ou des fréquences plus faibles;

Ceci est surtout le cas de Valence où la médiocrité de la desserte aérienne rend l'avion peu concurrentiel avec le TGV, malgré un temps de parcours de ce dernier encore long (3 heures) et des fréquences encore médiocres.

- l'avantage du TGV pour une desserte centre à centre;

D'ailleurs, des gens travaillant ou résidant pourtant à côté d'un aéroport peuvent choisir le TGV - (notamment pour raison de sa fréquence) : "la fabrique est à côté de l'aéroport de Grenoble St-Geoirs⁽¹³⁾". Mon collègue prenait l'avion et maintenant, il prend sa voiture pour aller à Lyon prendre le TGV".

On voit donc ici une nouvelle confirmation de l'avantage du TGV en matière de vitesse, fréquence et régularité, -qualités indissolublement liées- puisque, même pour Valence (ou, ici, Grenoble) le TGV est déjà compétitif, malgré une fréquence médiocre et une durée de trajet encore excessive.

922 - Des budgets de déplacements en baisse qui ne font plus place à l'avion

De toutes façons, surtout depuis le TGV, l'avion est quasiment interdit par de nombreuses directions ou le voyageur (ou son service) doit faire des économies sur un budget de déplacements souvent limité, voire en réduction (comme dans de nombreuses administrations où ces frais sont tout juste maintenus en F courants, donc en baisse en F constants) :

"(ne prend jamais l'avion) formellement interdit par une circulaire de janvier 1986" "interdit par la direction (note de service) sauf pour Chantilly et le nord de Paris" "pas dans l'esprit de la société" "implicitement interdit, sauf exception".

(13) Médiocrement desservi du point de vue ^{de} la fréquence et du type d'avions. Pas d'atterrissage tous temps (de même à Valence).

A contrario, dans certaines entreprises (ou à certains niveaux hiérarchiques), le choix de l'avion est laissé à la discrétion du voyageur; des collègues (ou supérieurs) de l'enquêté continuent à le prendre, autant (semble-t-il) par habitude que par commodité (ex: gens habitant près de Satolas).

923 - L'avion pour les correspondances

L'avion reste cependant utilisé (plus ou moins fréquemment) par quelques enquêtés (5 cas) en correspondance (Lyon étant encore assez mal desservi pour les vols internationaux).

Inversement, des habitués du TGV continuent à se rendre à Paris par TGV pour aller prendre l'avion à Roissy.

924 - Des usagers du TGV et de l'avion : encore, mais plus rare

Un certain nombre d'enquêtés (1 sur 7) sont encore usagers fréquents de l'avion. D'ailleurs certains ont encore un abonnement Air Inter ou Europe Aéro Service (3 cas).

D'autres restent usagers plus ou moins fréquents et réguliers de l'avion, de façon assez sélective :

- pour certains déplacements de la demi-journée ou certains horaires -notamment pour les Valentinois-. Ce sont souvent des gens pour qui la contrainte de coût n'existe pas (cadres supérieurs ou patrons, billets gratuits,..);

- pour certaines destinations de banlieue ou, inversement, pour des gens habitant dans l'Est Lyonnais (plus près de Satolas.

Inversement, il semble que, parmi les usagers du TGV, on rencontre des usagers de l'avion pour qui le TGV est un recours aussi exceptionnel que l'avion pour la plupart des usagers fréquents du TGV.

Par définition, nous n'avons pas enquêté auprès de tels voyageurs (puisque nous n'avons retenu que des usagers fréquents du TGV), mais nous en avons rencontré lors des prises de contact (par exemple, un pilote d'Air Inter en déplacement de service !).

9241 - Une comparaison biaisée par les habitudes et les savoir-faire

Contrairement à certains usagers fréquents du TGV venus de l'avion (dont ils n'étaient pas, majoritairement, des usagers fréquents), certains voyageurs encore usagers fréquents de l'avion estiment que celui-ci est, dans l'ensemble aussi exact et pratique que le TGV :

"l'avion sur Paris-Lyon n'a pas énormément de problèmes d'exactitude : 2 fois par an comme le TGV.. de toutes façons, un déplacement à Paris, c'est une journée morte pour Lyon".

On peut se demander si ce qui importe n'est pas d'abord tout un savoir-faire et une habitude d'un mode et d'un trajet.

Ainsi, les usagers fréquents de l'avion sur Lyon-Paris (et bien des usagers fréquents du TGV le sont aussi, notamment pour leurs correspondances internationales) savent par expérience à quelle heure partir du domicile en calculant au plus juste le temps de trajet, de stationnement et d'embarquement, puis le trajet entre Roissy ou Orly et leur destination parisienne; ils connaissent tous les horaires d'avion et savent jouer des possibilités de changement de réservation.

A l'inverse, ces contraintes paraissent complexes et fortes pour l'utilisateur rare de l'avion (qui tendra à prendre une plus grande marge, donc à accentuer l'inconvénient des temps et trajets terminaux de l'avion). De même, l'utilisateur exclusif du TGV sait tout de son usage (y compris le changement de réservation ou de train) qui peut paraître parfois rébarbatif pour l'habitué de l'avion.

925 - Des usagers fréquents du TGV également grands voyageurs en avion pour d'autres destinations en France et à l'étranger

La moitié des enquêtés sont également des usagers plus ou moins fréquents de l'avion pour d'autres destinations en France (26 %) ou à l'étranger (24 % cas).

De nombreux enquêtés vont en avion vers d'autres villes de France, notamment sur des transversales mal desservies en train (comme Bordeaux, Brest, Limoges, Nantes, Rennes, Rouen, etc) où l'avion, malgré ses tarifs assez exorbitants, a un avantage énorme en matière de temps et d'horaires sur le train. Ceci, même sur des lignes où la desserte aérienne est très médiocre - appareils à hélice lents et inconfortables, horaires peu pratiques ⁽¹⁴⁾ - et parfois sur des lignes où il y a des trains directs, y compris des TGV, comme pour Lille ou Rouen ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁴⁾ Pour la plupart des dessertes aériennes entre Lyon et d'autres villes de province, les horaires sont prévus dans le sens aller vers Lyon et retour de Lyon : ils sont donc plus pratiques pour les "autres provinciaux" que pour les Lyonnais. C'est sans doute la rançon du rôle de point de correspondance de Lyon (notamment pour le réseau Air Inter).

⁽¹⁵⁾ Même observation pour les horaires SNCF : il y a plutôt un Lille-Lyon (permettant de faire, en théorie un aller-retour par TGV direct dans la journée et de passer un après-midi à Lyon) qu'un Lyon-Lille (aller-retour par TGV direct dans la journée

Sur presque toutes ces lignes, seul l'avion permet un aller-retour dans la journée (mais pas toujours une journée entière de travail à l'extérieur de Lyon).

926 - Passer de l'avion au TGV : pour certains, un apprentissage et une occasion

Il a fallu cependant un apprentissage du TGV de la part d'anciens usagers exclusifs (ou fréquents) de l'avion. C'est bien pourquoi certains enquêtés nous ont signalé qu'après la mise en service du TGV, ils ont un certain temps continué à prendre l'avion, par habitude en quelque sorte. Il a parfois fallu une occasion ou l'incitation d'un collègue déjà passé au TGV pour qu'ils fassent le premier pas (qui coûte en termes d'apprentissage, parfois d'image de son statut de cadre ou "décideur" voyageant tout naturellement en avion comme ses pairs) :

"j'ai pris le TGV la première fois parce qu'un collègue m'a dit on prend le TGV puis le RER pour Roissy"
 "(continuait à prendre l'avion) au début par habitude"
 "c'est par habitude de l'avion que je ne suis pas venu tout de suite au TGV.. pas un problème financier".

Par contre, le voyage combiné TGV/avion semble avoir à peu près disparu en raison de l'incommodité du trajet de rabattement -malgré certains avantages tarifaires (billets combinés Air Inter /SNCF pour les abonnés) : "au début du TGV, je partais en TGV et je faisais le retour en avion. mais cela obligeait quelqu'un à aller me chercher".

Au terme de cet apprentissage, l'usage du TGV est entré dans les habitudes -y compris pour ceux qui restent sélectivement des usagers intenses de l'avion-.

L'apprentissage (ou le temps mis à contracter l'habitude de prendre le TGV) serait, au dire de certains enquêtés, plus long pour les "Parisiens" :

"ce n'est pas sûr que les Parisiens aient le réflexe TGV... c'est plutôt l'avion" "(pour les Parisiens) ce serait par avion pour la plupart" "il faut leur ((les Parisiens) dire qu'il faut 3 heures pour Valence et non 8 jours et la nourriture de survie... certains viennent en avion mais souvent en retard".

Les constatations de la SNCF sur les évolutions comparées de trafic entre Lyon et Paris montrent également qu'il est probable que les effets des grèves touchant tantôt la desserte aérienne, tantôt la SNCF (mais, sauf en 87, jamais le TGV) contribuent à faire connaître le TGV à des habitués de l'avion ou (comme fin 87) l'avion à des habitués du TGV (souvent venus de l'avion).

impossible). Match nul, mais en "perdant" une soirée, l'avion permet une journée presque entière à Lille.

93 - Les usagers fréquents du TGV sur Lyon-Paris prennent peu les autres TGV : ce ne sont pas de vrais TGV

On sait que le trafic des autres lignes du TGV est sans commune mesure avec le trafic sur Lyon-Paris ⁽¹⁶⁾:

Ligne	Paris <---> Lyon	Lyon <---> Marseille
voyageurs (hebdomadaires)	93600 *	5000 *
dont:habitants du Rhône	31800 *	1200 *

* en mars 1985, arrondi à la centaine

Nos enquêtés, par définition usagers fréquents du TGV, utilisent peu les autres lignes de TGV (80 % de ceux qui ont répondu sur ce point n'ont jamais pris un autre TGV).

C'est essentiellement parce que les caractéristiques qu'ils attendent (et dont ils bénéficient) d'un TGV n'existent guère. En effet, ils sont nombreux à juger que les fréquences sont trop faibles, les durées de parcours trop longues. Quant à la notion de réseau, elle est évidemment sans objet (malgré les lignes directes vers Rouen et Lille).

Les études qualitatives menées par la SNCF avaient d'ailleurs établi que le TGV a, d'abord une image de vitesse. Aussi bien dans les villes desservies par le TGV que dans les autres, c'est le matériel qui est vecteur de l'image de vitesse et de gain de temps. C'est pourquoi, dans un premier temps et pour la moyenne des voyageurs, une ville desservie par le matériel TGV est perçue comme "ayant" le TGV. Cependant, pour les voyageurs les plus mobiles et/ou les mieux informés (comme les usagers fréquents), le TGV est lié à une voie nouvelle d'où l'idée d'un "vrai TGV" et d'un "faux (ou pseudo) TGV".

Quelques uns ont parfois essayé ou utilisent à l'occasion ces TGV (vers Arras, Avignon, Lille, Marseille, Montpellier ou Rouen), mais cet usage n'est pas différent de celui d'un train ordinaire. D'ailleurs les horaires sont tels qu'il est parfois plus pratique de faire une correspondance à Paris ou de prendre un train corail : "les horaires sont mal adaptés sur Rouen par exemple".

Les quelques jugements positifs sont ceux d'utilisateurs très occasionnels, l'appréciant à ce titre, mais marquant bien, a contrario, que ce n'est pas du tout le niveau de service du TGV auquel ils sont habitués :

"je suis allé en TGV à Lille une fois.. c'est bien" "c'est très rare : je suis allé 1 ou 2 fois à Montpellier ou Aix"
 "on a pris le TGV pour aller à Nîmes dans la famille.. pas pratique pour aller parce qu'il n'y en a pas le samedi matin... Retour pratique parce qu'il s'arrête peu (18 heures 45-21 heure 10)".

(16) Principaux résultats de l'enquête sur les relations intérieures. Note interne SNCF (non datée).

Quelques - uns font souvent d'autres trajets en TGV, notamment vers ou depuis le Midi :

"(prend le TGV pour aller à) Nîmes 10 fois par an et (y va) 2 fois par an en voiture pour plaider au tribunal et parce que le TGV ne s'arrête pas 20 minutes à Avignon comme les trains normaux" "à Marseille et Montpellier. mais à l'aller seulement, parce qu'au retour, les TGV ne sont pas assez fréquents" "à Marseille ou Nice.. les collègues le font en voiture, c'est égal en temps" "une fois pour revenir de Montpellier en famille. Ma femme n'avait jamais pris le TGV".

Dans le sens inverse (Paris-province), certains Parisiens prennent le TGV -notamment pour les week-ends ou les vacances:

"(prend le TGV) pour aller dans ma résidence secondaire en Ardèche depuis Paris le vendredi soir. J'attends le Lyon-Paris-Londres" "après une réunion (en province) le vendredi j'ai poursuivi sur les Alpes".

931 - D'autres destinations souhaitées

Les enquêtés sont peu prolixes sur les autres destinations souhaitées. Deux types de réponses sont à noter :

- celles qui concernent le "midi", aussi bien pour affaires que pour les vacances ou les déplacements en famille;

On sait d'ailleurs que les TGV (saisonniers) mis en service sur ces destinations (ex: Lyon-Nice) ont été un succès malgré des temps de parcours encore dissuasifs (sans avantage par rapport à la voiture) et des fréquences faibles et/ou peu commodes.

- celles qui concernent les dessertes internationales, comme Paris Londres.

"(prend le TGV le week-end) pour aller dans résidence secondaire en Ardèche depuis Paris le vendredi soir. J'attends le Lyon-Paris-Londres" (Parisien décentralisé à Lyon, vit à la fois sur Lyon et sur Paris).

932 - L'usage du TGV durant les week-end (parfois) ou les vacances (rarement)

L'usage du TGV en dehors des périodes de travail est peu fréquent parmi nos enquêtés (à l'exception des Parisiens "décentralisés" à Lyon). Moins de 4/10 prennent parfois (ou ont pris au moins une fois) le TGV le week-end entre Lyon (ou Valence) et Paris (ou l'inverse). 12 % seulement des enquêtés utilisent à la fois d'autres TGV et le TGV Paris-Lyon le week-end, 8 % seulement utilisent à la fois d'autres TGV, le TGV Paris-Lyon le week-end et d'autres trains.

Certains usagers fréquents vont également à Paris le week-end ou durant des vacances. Cela correspond en fait à 2 cas de figure bien différents:

- des Parisiens décentralisés à Lyon qui vont voir leurs amis et/ou leur famille à Paris;

"avec les enfants une fois par an pendant les petites vacances scolaires (Toussaint ou Pâques) pour musées, ciné, Géode, voir des parents" "pour les enfants au moment des vacances scolaires dans belle famille à Créteil. On les rejoint le week-end pour des spectacles à Paris".

Pour certains, presque tous les week-end se passent à Paris. cela correspond au cas de figure de "Parisiens de Lyon".

- des provinciaux qui emmènent parfois leur femme et/ou enfant(s) faire un tour à Paris. C'est parfois un souhait plus qu'une réalité.

"je ne vais jamais à Paris pour les loisirs. Mais une semaine en Août j'aimerais bien" "(allé à Paris) 2 fois pendant les vacances avec ma femme depuis Le Creusot (où ils avaient laissé les enfants)".

Même dans ce cas, la voiture semble plus utilisée qu'elle ne l'est pour les trajets Lyon-Paris en semaine (où elle est quasiment exclue), pour les mêmes raisons (coût et commodité pour un déplacement en famille) : "(vont parfois à Paris le week-end) pour voir des amis.. mais en famille, c'est la voiture".

Une autre tactique possible -qui montre bien que la notion de coût n'est pas du tout la même selon que l'on paie ou non son billet et que le temps de travail entre ou non en ligne de compte- consiste à essayer d'utiliser au mieux les réductions, à minimiser les frais (éviter les suppléments et se loger dans la famille ou chez des amis plutôt qu'à l'hôtel) ou, plus simplement, à faire coïncider un week-end conjugal (ou autre) avec un déplacement professionnel payé :

"une ou deux fois par an, je groupe une réunion le vendredi et un week-end chez des amis avec ma femme" "une fois j'étais à Paris le vendredi, ma femme m'a rejoint en avion et nous sommes redescendus en TGV" "quelquefois, je monte .. à un salon et je rentre le dimanche soir ou le lundi soir.. parfois ma femme me rejoint le vendredi soir".

En tout état de cause, la fréquence estimée des déplacements de week-end sur Lyon-Paris reste sans commune mesure avec les fréquences en semaine : elle est presque toujours inférieure à 1 déplacement toutes les 6 ou 8 semaines et plutôt de l'ordre de 1 à 2 fois par an.

933 - Une initiation au TGV et une récompense

Ce genre de voyage est parfois une initiation au TGV. Le voyage a quasiment comme motif premier d'apprendre aux enfants (parfois à sa femme) à prendre le TGV; le voyage est souvent une récompense en soi :

"(pris le TGV) une fois au retour avec les enfants : aller en avion et retour TGV.. initiation" "(prendra le TGV avec ses enfants) plus tard quand ils seront grands pour le week-end" "pour découvrir Paris avec les enfants.. voir des amis (mariage).. faire les Puces à St-Ouen (passion du mari)" "mon fils attend qu'on l'emmène. La dernière fois, on devait nous prêter un appart, mais ça avait capoté" "plus tard avec enfants leur faire découvrir l'histoire de France pendant un week-end" "j'ai envisagé (de prendre le TGV un week-end) pour faire visiter Paris à mon amie qui ne connaît pas Paris. Pour visiter La Villette, le musée d'Orsay.."

Certains usagers fréquents du TGV n'ont pourtant guère envie d'aller ou de rester à Paris le week-end, alors qu'ils sont obligés d'y aller souvent pour leur travail :

"Paris=travail.. donc pas envie d'y aller pour les vacances" "je me déplace suffisamment la semaine" "je n'ai pas le temps de s'occuper de prendre un billet, réserver l'hôtel et prévoir un spectacle".

Un enquêté au moins affirme que c'est son épouse qui est casanière : "j'ai proposé plusieurs fois à ma femme d'y aller mais elle veut pas. Il faudrait avoir programmé parce que les week-ends sont pris de Pâques à Août".

934 - Le TGV de week-end ~~de~~ de vacances pour les Parisiens

Un autre facteur d'apprentissage du TGV et d'habitude de son usage (plus spécifique à la région Rhône-Alpes) est le fait que le TGV est parfois connu des Parisiens par son usage pour aller aux sports d'hiver (ou dans leurs résidences secondaires de l'Ardèche ou de la Drôme !):

"Les Parisiens savent qu'il y a le TGV parce qu'ils l'utilisent pour les sports d'hiver" "faire venir des Parisiens est très facile techniquement, mais pas en pratique.. ils sont très casaniers, sauf pour les congés : plusieurs viennent dans le sud de la Drôme".

94 - Le TGV et les autres trains : ni le même usage, ni la même image, un autre mode

La moitié de nos enquêtés prennent plus ou moins souvent d'autres trains, à peu près uniquement (5 fois sur 6) pour le travail, rarement pour des déplacements familiaux qui se font massivement en voiture, comme on sait par ailleurs.

Tout se passe comme s'il y avait une telle différence dans la qualité de service (vitesse et fréquence d'abord) et l'ensemble de l'univers modal du train "ordinaire" (même Corail) qu'il ne s'agit pas du même mode, le TGV étant finalement plutôt analogue à l'avion qu'à ces trains.

Ceci d'autant plus que leur clientèle (plus populaire, plus familiale et plus variée) n'est pas du tout celle du TGV (du moins celle des TGV d'affaires qu'empruntent la plupart de nos enquêtés). De plus, nos enquêtés ne sont presque jamais des captifs des TC et les déplacements non-professionnels sont généralement des déplacements familiaux (massivement faits en voiture). De même enfin, c'est la voiture qui est utilisée pour la majorité des déplacements professionnels régionaux.

Evidemment, ces trajets en train "ordinaire" sont ceux qui par leurs motifs, leurs modalités (souvent en famille) et leurs destinations correspondent aux lignes à fort trafic de vacances ou de week-end -et, donc, à de bonnes dessertes (comme Dijon, Genève, Grenoble, Marseille, Montpellier, Nîmes, Toulouse).

Classiquement, les raisons données de ne pas prendre le train en week-end ou en vacances sont celles qui justifient l'usage massif de la voiture dans ces circonstances (le coût à plusieurs et le fait que la voiture est plus pratique en famille.

95 - L'usage de la voiture sur Lyon-Paris avant le TGV : déjà rare

Avant le TGV, l'usage de la voiture sur Lyon-Paris était déjà rare (1/6 des enquêtés). Même pour ceux qui ont utilisé la voiture sur ce trajet, il s'agissait généralement d'un recours exceptionnel ou peu fréquent (ne serait-ce qu'en raison des contraintes (temps, fatigue, coût) à la voiture \rightarrow longue distance (près de 1000 km aller et retour).

Bien qu'il y ait des "fanas" de la voiture (dont certains disposent de voitures rapides permettant des temps de parcours inférieurs au train avant le TGV et à condition évidemment de ne pas respecter les limitations de vitesse), l'utilisation fréquente (voire systématique) de la voiture correspondait à des usages particuliers (ex: VRP, gens transportant du matériel).

96 - L'usage de la voiture sur Lyon-Paris depuis le TGV : encore plus rare et, surtout, plus exceptionnel

Moins d'1/6 des enquêtés utilise (rarement ou occasionnellement) la voiture entre Lyon et Paris depuis le TGV. La proportion a peu changé (en baisse) par rapport à ce qui se passait avant le TGV, mais l'usage de la voiture est devenu tout à fait exceptionnel ou circonscrit à des occasions ou motifs déterminés.

Bien évidemment, nous n'avons vu que les usagers de la voiture passés (en totalité ou en partie) au TGV. Il reste certainement (il suffit d'ailleurs d'aller sur autoroute pour le voir et ceci est confirmé par les sociétés concessionnaires) des usagers de la voiture, même s'ils sont peu nombreux.

Pour comprendre leur choix, il faudrait (comme pour les gens restés ou repassés à l'avion depuis le TGV) faire une autre enquête auprès de ces "anti-TGV".

961 - Un abandon de l'usage de la voiture : trop chère, trop fatigante et trop dangereuse

L'abandon de l'usage (régulier ou occasionnel) de la voiture (ou le refus de l'utiliser) ont été motivés par une dizaine d'enquêtés. Les raisons données sont banales : la fatigue, le coût ou d'autres raisons (dont le danger : 1 cas) :

"non, c'est fini" "on l'a fait une fois l'an dernier : c'est fatigant, on s'est juré de ne pas recommencer" "je l'ai fait mais.. fatigue.. on part 1 heure avant, on arrive 1 heure après le TGV .. brouillard.. coût : péage, essence, usure, risque de panne, restaurant, stationnement à Paris" "non, j'ai peur" "j'ai horreur de conduire".

962 - L'usage de la voiture entre Lyon et Paris : inconcevable

Pour la plupart, l'usage de la voiture est tout simplement inconcevable (terme que de nombreux enquêtés emploient d'ailleurs) :

"(utiliser la voiture sur Lyon-Paris) pas envisageable.. ni en termes de temps, ni en termes de coût" "inconcevable" "non.. 4 heures 30 contre 2 heures" "rare.. le TGV débarrasse de son usage... le TGV rabat sur les TC.. la voiture sur Lyon, c'est l'angoisse" "il y a des années que je ne vais plus à Paris en voiture.. aberration.. (la voiture) moins je m'en sers, mieux c'est".

Certains enquêtés le font parfois ou l'envisagent, pour des raisons de coût lorsqu'ils sont à plusieurs (en famille ou en groupe de gens dont le déplacement n'est pas remboursé ou remboursé au forfait) : "à 4 c'est moins cher, mais il faut 5 heures". De la même façon que pour le recours à la seconde classe, les inconvénients de la voiture (temps de parcours, pénibilité, voire danger) sont en quelque sorte le "prix" non monétaire de l'économie réalisée.

963 - Le vécu TGV par rapport à la voiture : se laisser conduire, voyager tranquille

Nos enquêtés nous ont donné les raisons habituelles de voyager en train plutôt qu'en voiture, à commencer par le fait de n'avoir pas à conduire (tâche fatigante pour la plupart, surtout sur plus de 4 heures) :

"j'apprécie le TGV.. parce que je n'ai pas à conduire.. comme pour le reste de mes déplacements professionnels" "c'est un temps de repos et de sécurité : on peut oublier de penser, ce qui n'est pas possible en voiture" "j'aime bien le déplacement en TGV parce qu'on est bien installé.. pas d'énerverment.. repos. On va plus vite que les voitures qui roulent le long de la voie (ferrée)".

Quelques habitués et partisans de la voiture donnent cependant des raisons d'accepter ou d'aimer son usage sur longue distance et même de rentabiliser le temps de conduite : "en voiture, un ami a appris 3 langues" "(en voiture comme en TGV).. un temps de réflexion sur les problèmes qu'on va ou que l'on a rencontrés dans la journée. C'est le propre des déplacements".

Le coût de la voiture est souvent évoqué, parfois pour expliquer que, sans cela, on utiliserait plus (ou beaucoup) la voiture :

"j'irais plus vite en voiture entre Caluire (banlieue de Lyon) et Versailles mais.. coût élevé (de la voiture). 800F d'essence et de péage sans compter l'usure.. je fais 110000 km par an" "économie par rapport à la voiture : 410 F en TGV alors qu'en voiture.. péage, essence, usure, risque de panne, restaurant, stationnement à Paris..".

La ponctualité du TGV (évidente) par rapport à la voiture est rappelée par quelques enquêtés : "par rapport à la voiture, le TGV permet de se tenir à un horaire et donc de rentrer plus tôt. Par rapport à l'avion, en TGV on est autonome".

965 - La voiture sur Lyon Paris : des usages exceptionnels ou bien particuliers

L'usage de la voiture sur Lyon-Paris reste cependant pratiqué occasionnellement par certains usagers fréquents (moins d'1/6), notamment pour les vacances et certains voyages.

Pour la plupart des quelques usagers de la voiture sur Lyon-Paris, cet usage de la voiture reste exceptionnel et on fait en sorte qu'il le reste :

"quelquefois, mais je l'évite". Le plus fréquemment, les enquêtés indiquent avoir fait ce déplacement en voiture "une fois" ou "2 ou 3 fois par an".

En général, cela correspond à des raisons de coût du déplacement à plusieurs, de destination ou d'autres raisons pratiques (chargement, etc), plus rarement au plaisir de conduire et à une autre façon de voyager en prenant son temps :

"quand j'ai le temps, je monte par la (RN)7.. pour monter le chien.. j'aime bien conduire.. j'ai horreur du métro" "(allé à Paris en voiture) pour un mariage en banlieue (de Paris)" "pour aller en banlieue sud (Lésigny) une fois"

"pour le week-end de l'Ascension avec mon épouse pour se rendre dans la famille.. mais c'est long (4 heures)" "pour emmener mes filles pour les USA" "une fois, parce que nous étions 7" "(allés à Paris) 2 fois en voiture avec mes enfants et mon épouse pour les vacances scolaires.. moins cher" "pour transporter des outils et des consoles (informatique)" "2 fois dans l'année avec 3 ou 4 collègues ou quand il y a des salons et qu'il faut transporter du matériel.. pour voir des clients en montant" "quand je fais un voyage triangulaire vers le midi de la France ou Clermont-Ferrand (utilise la voiture).. mais fatigue et temps perdu.. pas sûr d'être à l'heure".

Un seul enquêté (donc usager fréquent du TGV) nous a dit être également usager fréquent de la voiture sur Lyon-Paris: "une semaine sur deux pour apporter des échantillons".

D'autres ont indiqué qu'ils "aime(nt) bien conduire". Un enquêté enfin voyageait en TGV parce qu'il venait de se voir retirer son permis de conduire : "(faisait Lyon-Paris en voiture de façon) systématique jusqu'à ce que.. contrôle de vitesse (et) retrait de permis... je suis un passionné de voitures".

L'usage de la voiture sur Lyon-Paris ne peut en effet être compétitif (du moins le temps de trajet acceptable) qu'en roulant très vite, ce que les encombrements (certaines heures et certains jours) et les limitations de vitesse (même peu contrôlées)⁽¹⁷⁾ rendent difficile -au moment pourtant où un nombre croissant de voitures de série peuvent réaliser des vitesses de croisière élevées (un "bon" conducteur peut rouler à 180 km/h et donc approcher les 3 heures sur Paris-Lyon, s'il n'y a ni bouchon, ni gendarme). En tout état de cause, les divers inconvénients de la voiture (coût, fatigue de la conduite, temps de trajet forcément plus long qu'en TGV -sauf si on va du Nord de Lyon au sud de Paris-) sont tels que, sauf quelques originaux (fortunés ou, au contraire, trop pauvres pour prendre le TGV à plusieurs) et/ou risque-tout, un transfert modal est bien exclu.

Au contraire, des usagers de la voiture continueront (après avoir essayé son utilisation) à passer au TGV -ces changements de mode ayant évidemment une "élasticité" par rapport aux coûts respectifs de la voiture (essentiellement niveau du péage et prix du carburant) et du train, ainsi qu'aux limitations de vitesse (ou, plus exactement, à l'application de la réglementation existante).

⁽¹⁷⁾ Les emplacements des radars sont publiés régulièrement par la presse spécialisée, les détecteurs de radars sont vendus (bien qu'interdits) et il suffit de rouler de nuit pour ne pas risquer la photo !

Une contre-épreuve consisterait à voir ce qui se passe sur des lignes où la concurrence train-voiture est plus égale. Par exemple :

- en Allemagne, où la vitesse n'est en général pas limitée sur autoroute (bien que la vitesse pratiquée par la petite fraction d'usagers roulant très vite ne soit pas très supérieure à ce qui se passe en France) et les trains les plus rapides plus lents que le TGV;

- en France sur des grandes lignes rapides hors TGV (ex: Paris-Bordeaux) doublées par une autoroute (ex A10) ou (mieux ?) une voie express sans péage.

966 - La voiture comme complément du TGV

L'avantage du TGV sur Lyon-Paris et, par contre, celui de la voiture pour les déplacements "en région" est bien démontré par les quelques enquêtés qui se débrouillent pour disposer d'une voiture à leur arrivée à Paris :

"je vais en périphérie de Paris. Ma représentante me véhicule. En mars 1988, j'aurai une voiture à disposition dans notre dépôt (près de Créteil)" "le TGV rabat sur TC.. gain en termes de temps, de coût, de tranquillité... (parfois) voiture de location pour le week-end (à Paris) pour (transporter) les gamins et aller voir les copains".

De même, dans l'autre sens, la voiture peut permettre un arbitrage en faveur du TGV -alors qu'autrement, certains auraient un avantage à prendre l'avion : "nous avons notre usine à côté de l'aéroport de Grenoble St-Geoirs. mon collègue prenait l'avion et maintenant, il vient en voiture jusqu'à Lyon prendre le TGV.

967 - De nombreux usagers fréquents du TGV sont aussi des usagers fréquents de voiture pour d'autres déplacements

Par contre, de nombreux enquêtés sont des usagers fréquents de la voiture pour d'autres destinations ou déplacements. Il s'agit souvent de déplacements professionnels et pas simplement de déplacements pour les vacances qui se font (sauf en hiver, pour les Parisiens) massivement en voiture :

- non seulement dans la région. En effet, si de nombreux enquêtés vont en voiture dans les villes de la région, c'est qu'elles sont assez mal desservies par le train (ex : Grenoble, Roanne) ⁽¹⁸⁾;

(18) Par exemple, il faut environ 1 h 1/4 à 1 h 20 pour aller à Grenoble, avec des horaires pas forcément commodes pour des Lyonnais, alors qu'il faut 45 minutes entre la sortie de Lyon et le centre de Grenoble (par autoroute). De même, il faut à peu près le même temps en train pour Roanne, mais la liaison routière est moins bonne : nationale avec des tronçons accidentés, des traversées de villes (en cours d'amélioration).

- mais pour certaines destinations mal desservies par train et/ou par avion (ex: Milan, Genève, Allemagne à l'étranger, Marseille et Toulouse Colmar, Limoges, Toulon ou Nice en France).

"(utilise la voiture) pour Milan.. 4 heures 30 à 5 heures.. parce que.. les avions ont des horaires incertains en Italie et.. pas de train rapide de type TGV.. sinon, je le prendrais aussi souvent que pour aller à Paris" "pour aller à Marseille parce que.. pas d'horaires pratiques" "Pour aller à Marseille ou Nice.. mes collègues le font en voiture.. c'est le même temps".

Les enquêtés marquent bien qu'en-deçà d'un seuil de gain de temps et d'une certaine fréquence, la voiture redevient compétitive. Il faut visiblement un gain de temps net pour compenser l'avantage de la voiture (l'autonomie et la souplesse quant à l'heure de départ, le trajet arrivé à destination) : "(voyage en voiture dans) la région .. quand il y a un vernissage, on ne sait pas quand ça finit si on aura un train.. nous sommes allés à Bâle à plusieurs, en Allemagne parce que nous avions 3 lieux de rendez-vous".

97 - TGV et télécoms : complémentarité et non substitution

Même s'il est maintenant bien établi que les télécoms (19) ne remplacent pas les contacts personnels -donc les déplacements, mais, au contraire, les complètent et contribuent en fin de compte à les multiplier (20)-, il nous paraissait nécessaire d'étudier l'articulation entre l'usage (et les fonctions) des télécoms par les usagers fréquents et celui du TGV, notamment quant à une possible alternative face à face (donc déplacement)-télécommunication et au rôle complémentaire des télécoms (notamment les nouveaux moyens comme la télécopie et la télé-informatique) et du TGV.

Nos enquêtés sont souvent aussi des usagers fréquents des télécoms, puisque presque la moitié indique expressément utiliser énormément le téléphone, voire la télécopie.

971 - Rien ne remplace le face à face

Nos enquêtés ont bien insisté sur la non-substituabilité entre face-à-face et télécoms. En plus des nombreux enquêtés qui déclarent tout simplement ce qui leur paraît l'évidence "**RIEN NE REMPLACE LE CONTACT**", d'autres en explicitent plus ou moins les raisons, essentiellement le fait qu'il faut argumenter, se montrer et montrer ce que l'on a à vendre :

Dans les 2 cas, il faut aller à la gare, puis en revenir au retour.

(19) Abréviation de télécommunications (téléphone, télex, télécopie, téléconférence, téléinformatique, télétex, etc..).

(20) Voir notamment : G. Claisse, "Transports ou télécommunications : les ambiguïtés de l'ubiquité" PUL, 1983.

"le téléphone est une chose complètement différente du TGV.. on peut mieux défendre un point de vue (en se déplaçant). Au téléphone, la personne n'est pas toujours disponible" "je n'utilise pas les télécoms (sauf le téléphone) parce que mon travail c'est vendre un produit.. (nécessite) la confiance et le contact humain" "dans le commercial il faut aller voir les gens. De plus, en Région Parisienne ce matériel est nouveau : il faut le montrer" "on travaille sans facture. Les achats se font sur parole. C'est la confiance qui importe le plus" "aucun appareil ne remplace la présence physique".

Paradoxalement, mais de façon très parlante, un enquêté résume bien cette fonction irremplaçable du face à face (rendu plus aisé par le TGV) en le comparant... à un Minitel : "On va défendre la cause d'un client au siège pendant une heure et on revient. Le TGV est un Minitel".

Même ceux qui utilisent ou envisagent un recours à la téléconférence ou à d'autres moyens en marquent bien les limites :

"la conférence par téléphone pourrait éviter certains déplacements, sauf qu'en réunion on voit tous les gens à la fois" "on envisage des conférences par téléphone ou des téléconférences, mais quelquefois, on est obligé de se déplacer" "télex et occasionnellement la télécopie.. mais ce n'est pas pareil que le TGV".

Certains enquêtés (et, d'abord, leur entreprise) utilisent les divers moyens de télécoms pour compléter et limiter à un niveau acceptable plutôt que réduire vraiment le nombre de déplacements :

"(utilise) télex, télécopie, téléphone. On admet de se déplacer pour quelque chose qui vaut le coup" "on se déplace en TGV quand on a une journée pleine, sinon c'est la conférence par téléphone ou la télé-conférence".

Pour sa part, le LET estimait, d'après son enquête de 1985 (21) que très peu (4 %, à titre indicatif) auraient pu substituer une relation par télécoms au déplacement.

De plus, le coût des télécoms (devient vite dissuasif - compte tenu du mode de raisonnement des utilisateurs à cet égard (compare le coût d'une utilisation intensive des télécoms à celui des déplacements, sans prendre en compte l'économie de temps, un peu comme la plupart des automobilistes ne prennent pas en compte l'amortissement de leur véhicule) : "souvent avec des musiciens, on fait des conférences par téléphone. Mais ça revient vite cher : peu de différence avec le TGV".

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

A contrario, d'autres font bien ce calcul du coût global comparé des télécoms et du déplacement + du temps passé (et perdu) : "grosses factures de téléphone.. mais j'évite des déplacements.

Malgré les possibilités (peu utilisées, souvent méconnues) de la téléconférence, cela ne remplace pas une réunion pour la plupart des enquêtés : "ce n'est pas la même chose que le TGV : pour un conseil d'administration ou une négociation, rien ne remplace une rencontre humaine"

D'autant plus que la réunion-téléphone (3 à 20 lignes) nécessite une préparation assez fastidieuse et que la véritable téléconférence nécessite un équipement ou le déplacement vers une salle de France-Télécoms qui en annule souvent l'intérêt : "inconvenient de la télé ou de l'audio-conférence : il faut se déplacer. Par exemple, à Valence, il n'y a pas de studio, donc c'est Lyon.. le plus souvent, il est plus simple de prendre le TGV pour Paris".

D'ailleurs, le plus fort utilisateur de téléconférence était.. un cadre de France-Télécoms, par ailleurs grand voyageur en TGV (tout comme des cadres de la SNCF) (22) !

De toutes façons, la téléconférence encore plus que le téléphone suppose des relations déjà établies (presque toujours par un face à face). Des déplacements sont donc de toutes façons inévitables, même si, pour certaines relations et certains usages, le téléphone les élimine pour les affaires courantes : "les (télécoms) évitent des déplacements auprès d'anciens clients. Pour les nouveaux, rien ne remplace une démonstration et donc le TGV"

Certains enquêtés sont d'ores et déjà conscients (ou ont déjà constaté) que les nouveaux moyens de télécoms et leur usage ne feront qu'apporter de nouvelles occasions (et obligations) de déplacements : "la télécopie apportera d'autres déplacements" .

972 - Les 3 "musts" : le téléphone, la télécopie et le TGV

On ne s'étonnera pas de constater que c'est la télécopie qui est en train de devenir l'autre moyen principal de télécoms (après le téléphone) : "télécopie.. pas le même usage que le TGV : circulation d'informations entre collègues".

Là encore, comme le téléphone, la télécopie est un moyen d'éviter certains déplacements peu productifs pour en susciter d'autres, jugés plus efficaces : "télécopie pour passer des informations et des schémas que l'on va discuter ensuite en TGV".

(22) A peu près 1000 voyages par mois sur Lyon-Paris pour la seule direction commerciale de Lyon.

La téléinformatique, par contre, reste encore rarement employée -probablement parce qu'elle reste encore largement réservée aux grandes entreprises, les innovations plus proches du grand public (de type bureautique personnelle ou, du moins, pour PMI) étant seulement en train de se diffuser (ex: cartes modem en émulation Minitel, émulation télécopie, services de messagerie..) - et son impact sur l'usage du TGV n'est pratiquement pas apparu dans l'enquête.

Enfin, quelques enquêtés (ou leurs entreprises) sont déjà utilisateurs d'autres moyens ou services (ex: Eurosignal ⁽²³⁾, Minitel, Chronopost, radiotéléphone) qui n'ont aucune interférence repérée avec l'usage du TGV (sauf, éventuellement Chronopost, qui peut éviter d'envoyer un messenger).

973 - Encore des messagers, grâce au TGV

Reste justement cette fonction que même les télécoms ne supprimeront pas : l'autre profession ou activité la plus ancienne du monde, celle de messenger.

Ainsi, le TGV sert aussi à envoyer un porteur qui remettra à son destinataire un objet de valeur (dans divers sens du terme : chèque d'un montant très élevé dont le gain de date de valeur est supérieur au coût du voyage par TGV, pièce ou ingrédient urgent, rapport ou réponse à un appel d'offres, etc..). Des petits malins avaient même trouvé le moyen de faire jouer au TGV la fonction d'une messagerie gratuite entre Lyon et Paris. D'autres (simplement utilitaristes) transportent des produits dont la nature ferait peut-être frémir les autres passagers et la SNCF s'ils en étaient avertis.

Enfin, des articles de presse, donnant des exemples de divers trafics (notamment de drogues) entre Paris et Lyon illustrent bien cette fonction et, du même coup, montrent que LE TGV EST UN OUTIL, QUELS QUE SOIENT SES USAGES (utiles ou non, légitimes ou non) ET SES USAGERS !

(23) Le service Alphapage n'était pas encore en service au moment de l'enquête.