

LE TGV : L'ÉVÈNEMENT DES ANNÉES 80 DANS LES TRANSPORTS

Daniel MICHARD et Martine POINCELET

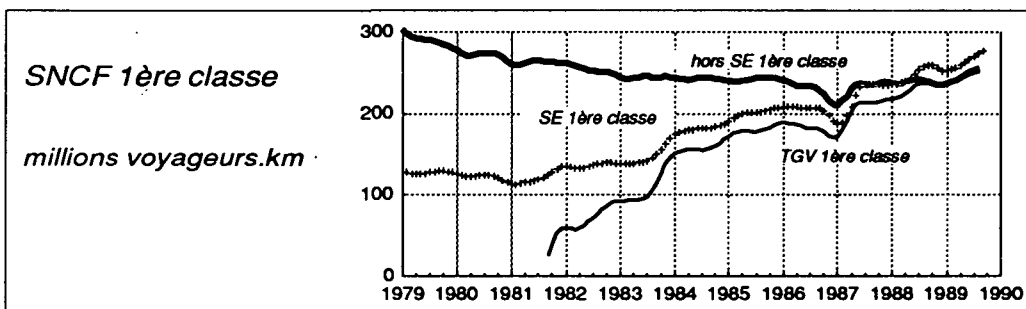
Les années 1980 ont connu une croissance continue des transports de voyageurs. Au cours de la décennie 1970 le développement des autoroutes et de l'aérien semblait marquer le déclin irréversible du chemin de fer. Le lancement du TGV a complètement renversé la perspective, et reposé le problème de la concurrence entre moyens de transport. Dix ans de comparaison des statistiques, entre le Sud-Est et le reste de la France, livrent sur cette question des indications très intéressantes.

Le succès commercial du TGV

- Le TGV a relancé la fréquentation de la 1ère classe

Pour l'ensemble de la France hors Sud-Est, la baisse de fréquentation de la 1ère classe a été régulière jusqu'en 1987, année à partir de laquelle on assiste à une légère remontée.

En comparaison, sur le Sud-Est, le rôle d'entraînement joué par le TGV est spectaculaire : l'augmentation du trafic atteint +105 % en 10 ans, et ce réseau représente maintenant à lui seul plus que tout le reste de la France.



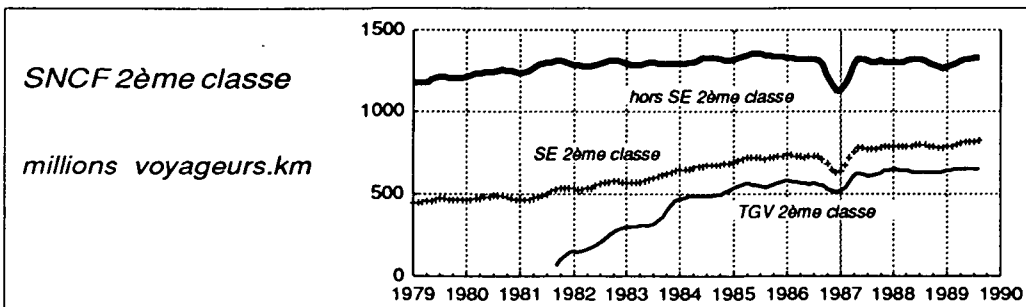
Seuls continuent à être exploités traditionnellement quelques tronçons et les trains de nuit ou internationaux, soit moins de 10 % du trafic. Sur le TGV, la saisonnalité du trafic et sa concentration sur

les axes économiques principaux montrent bien qu'il s'agit pour beaucoup d'une clientèle d'affaires, la plus soucieuse des meilleures conditions de vitesse et de confort.

L'effet de trafic additionnel pour le rail, déjà commenté en juin 1987 dans les *Notes de synthèse*, n'a donc pas été un phénomène transitoire mais durable, permettant de récupérer ou de gagner sur une clientèle pourtant fortement sollicitée par la concurrence des autres moyens.

- Le TGV a aussi profité à la 2ème classe

En dehors du Sud-Est, le trafic de la 2ème classe n'a pratiquement plus bougé par rapport au niveau atteint en 1981.



Ce plafonnement en volume, s'il correspond à un recul en part de marché, constitue une performance en comparaison de nombreux autres pays.

Par contre sur le Sud-Est, couvert à 80 % par le TGV, l'augmentation du trafic touristique a également été importante : supérieure à 75 %, elle prolonge et l'accentuant la tendance déjà positive du début des années 80.

VOYAGEURS

- Le TGV a contribué à redresser l'exploitation de la SNCF

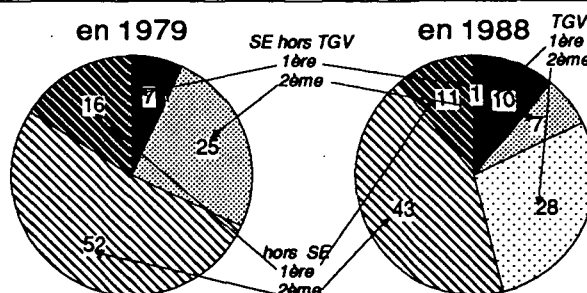
La structure du trafic de la SNCF, par zones et par classes, s'est donc trouvée profondément modifiée en dix ans, comme le montrent les deux diagrammes ci-dessous. La part du Sud-Est, de 32 % de l'ensemble des grandes lignes en 1979 (7 % pour la 1ère, 25 % pour la 2ème), est passée à 46 % (11 % et 35 %) en 1988, avec des conséquences bénéfiques rapides.

Cette évolution du trafic sur un créneau de clientèle particulièrement flatteur a contribué à revaloriser complètement l'image technique et commerciale du chemin de fer, suscitant depuis de nombreux projets en France et à l'étranger, en Europe et hors d'Europe.

Le TGV a également permis de redresser la situation financière de l'exploitation de la SNCF, en lui offrant les conditions d'une politique tarifaire pratiquement autonome sur un réseau à la fois rationalisé et fréquenté au maximum.

Structure du trafic de la SNCF

% du total



Les effets de concurrence et de trafic du TGV

Cette évolution du trafic de la SNCF n'a pas été sans conséquence sur le profil de progression des autres modes et le volume global des transports, avec là encore une différenciation très importante entre les deux parties de la France, à mettre en parallèle avec le rôle joué par le TGV.

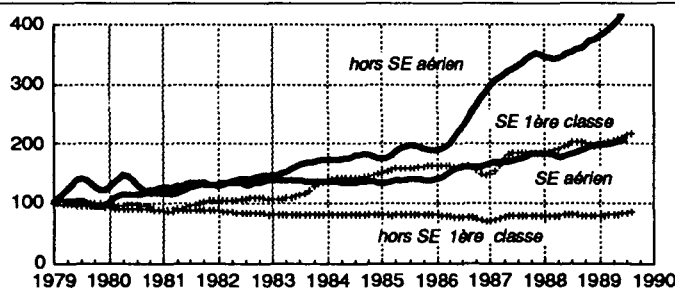
Dans le Sud-Est on constate que la progression des divers modes est partout forte et relativement homogène, s'étageant entre +77 % (autoroutes) et +105 % (SNCF 1ère classe).

Dans le reste de la France l'évolution a été globalement plus faible et moins homogène : le doublement du trafic autoroutier et l'"explosion" de l'aérien (+300 %) s'opposent à la stagnation d'ensemble du trafic SNCF.

Dans la comparaison de la SNCF 1ère classe et de l'aérien présentée ci-contre la différence entre les deux zones, depuis 1979 et surtout depuis 1986 semble bien tenir à l'apparition du

SNCF 1ère classe et voie aérienne

indice 100 en 1979



TGV. Celui-ci s'avère capable de concurrencer l'aérien là où il existe ; ailleurs son absence provoquerait maintenant l'effet inverse, la désaffection de la clientèle pour le train, quand il ne présente pas les mêmes qualités de vitesse, de confort et de fréquence que l'avion.

Ces effets directs de concurrence intermodale ne sont pas les seuls à prendre en compte. Le volume global des transports s'est, en effet, beaucoup plus développé dans le Sud-Est que dans l'ensemble des autres régions. Aux retombées du trafic induit par l'extension d'une desserte ferroviaire moderne s'ajoutent celles des effets indirects de croissance exercés sur l'ensemble de l'espace économique régional