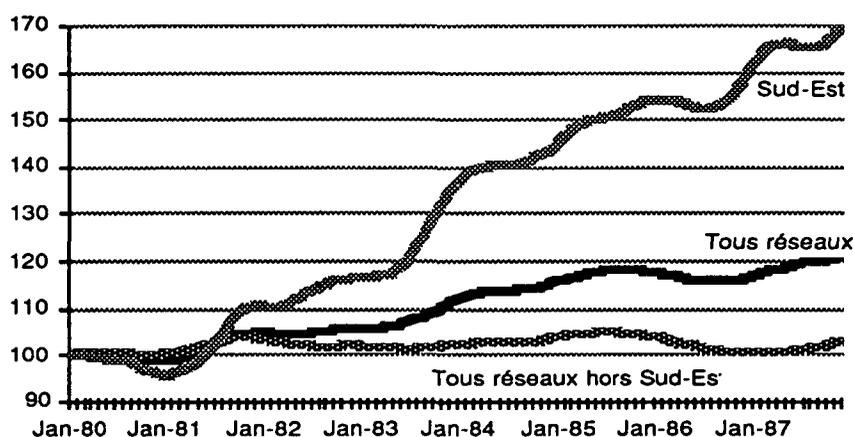


SNCF ET AUTOUROUTES; TOUJOURS LE SUD-EST

Adrien FRIEZ

La croissance du Sud-Est se poursuit, mais elle est moins régulière

Le réseau sud-est reste largement le plus dynamique de tous les réseaux SNCF. Depuis la mise en service du TGV, il progresse en moyenne de 7,9 % par an tandis que le reste du réseau n'a que peu progressé durant la même période. Cependant, la croissance du réseau Sud-Est, impulsée par le TGV semble être moins régulière depuis 1986. Elle est marquée par des paliers successifs.



Comme tous les réseaux, le Sud-Est a connu un tassement du trafic à partir d'avril 1986. Cependant, contrairement aux autres, dès le mois de février, on a constaté une reprise sensible qui s'est maintenue. Puis, le réseau sud-est a connu une baisse de fréquentation durant la fin de l'été dernier, mais celle-ci semble désormais terminée.

Au dernier semestre, tous les réseaux sont d'un dynamisme équivalent.

Concernant le reste des réseaux, on constate globalement une reprise en 1987 après le fléchissement de 1986 et qui avait été accentué par le mouvement de grève.

Au second semestre de 1987, la croissance du réseau Sud-Est n'a été que de 2 % contre 4 % et 5 % les deux semestres précédents. Durant la période récente, la croissance est plus nette sur les réseaux Est et Nord qui avaient connu précédemment la baisse la plus importante.

Jusqu'à présent, parmi les réseaux autres que le Sud-Est, seul l'Ouest

Méthodologie

Pour la SNCF, les séries correspondent aux trafics radiaux en voyageurs.kilomètres places assises. Il s'agit donc des trafics effectivement réalisés. Pour les autoroutes, les séries présentées ont été reconstituées par l'OEST et représentent l'intensité kilométrique sur un réseau constant (existant en 1979). Elles ont été désaisonnalisées et mises en tendance à l'aide du programme Census X11.

Juin 1988

Taux de Croissance	2 Sem 85	1 Sem 86	2 Sem 86	Sem 87	2 Sem 87
Réseau EST	-1%	-3%	-2%	1%	3%
Réseau NORD	-2%	-4%	-2%	0%	3%
Réseau OUEST	0%	-1%	-1%	0%	2%
Réseau SUD-OUEST	-1%	-3%	-1%	1%	1%

a quasiment retrouvé le niveau atteint en court d'année 1985.

La partie la plus dynamique du TGV est la liaison Lille-Lyon.

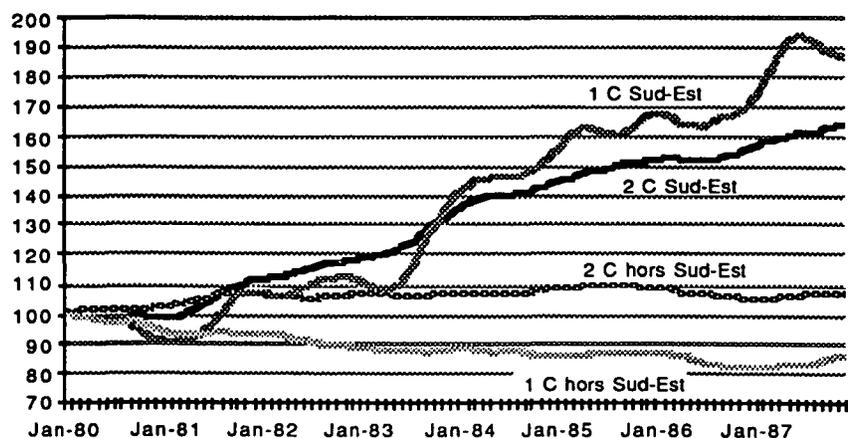
La liaison Lille-Lyon par TGV reste encore marginale dans le total du trafic TGV. Elle ne représente en effet que 1,6% des 1^{ères} classes et 2,4% des secondes en 1987. Cependant, le trafic progresse plus vite sur cette liaison que sur le reste quelque soit la classe.

variation en %	1986	1987
TGV hors Lille-Lyon 1ere classe	1,8	12,0
Lille-Lyon en TGV 1ere classe	19,6	16,5
TGV hors Lille-Lyon 2eme classe	0,2	9,2
Lille-Lyon en TGV 2eme classe	27,9	27,1

Une partie de la chute du réseau nord peut être imputée à une intégration statistique de cette liaison au réseau Sud-est (avant l'ouverture de cette liaison, la partie Lille-Paris était imputée au réseau nord). Ainsi, il s'opère une substitution entre les trains Rapides Express traditionnels du réseau au profit du TGV. De même, la création de la liaison Rouen-Lyon par TGV devrait empiéter quelque peu sur les trafics du réseau Ouest traditionnel. Pour le moment, ce trafic reste encore peu développé (100 M de v.km par an soit 1% du total TGV).

Les fluctuations du Sud-Est proviennent de la 1^{ère} classe

Il apparait que le profil heurté de l'évolution des trafics sur le réseau Sud-Est provient de l'importante variabilité des 1^{ères} classes. En effet, alors que la croissance des 2^{èmes} classes est relativement stable, les 1^{ères} progressent par accoups. La reprise de 1981 est expliquée par la création du TGV, celle de 1984 par le passage à deux heures du trajet Paris-Lyon. En 1987, on constate une reprise importante des trafics 1^{ère} classe sur le réseaux Sud-Est qui peut être imputée à plusieurs causes. D'une part la politique d'ouverture de nouvelles liaisons TGV



juin 1988

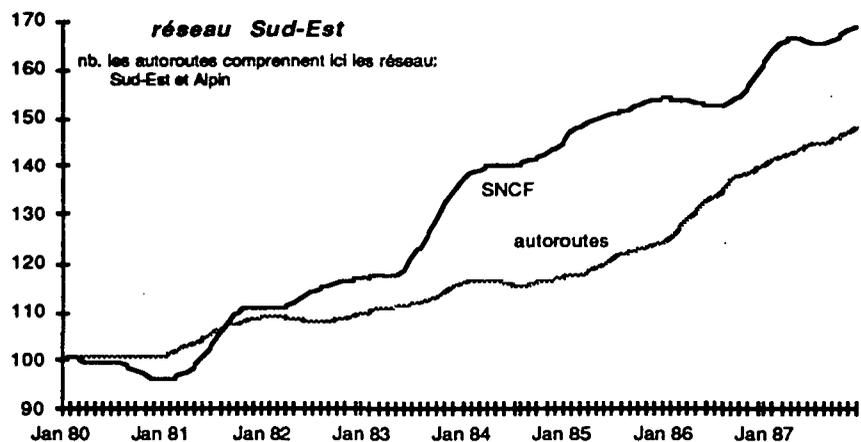
Taux de Croissance	2 Sem 85	1 Sem 86	2 Sem 86	1 Sem 87	2 Sem 87
2 Classe	0%	-1%	0%	2%	2%
2 Classe hors Sud-Est	-1%	-2%	-1%	1%	2%
2 Classe Sud-Est	-1%	0%	3%	3%	2%
1 Classe	1%	-3%	1%	7%	1%
1 Classe hors Sud-Est	0%	-3%	-3%	1%	5%
1 Classe Sud-Est	3%	-2%	4%	14%	-3%

(Paris-Berne, Paris-Grenoble, doublement des fréquences sur Lille-Lyon), d'autre part à la conjonction début 1987 de mauvaises conditions climatiques et de la grève des pilotes d'Air Inter.

Ainsi, alors qu'en 1986 la part du Sud-Est dans le total des trafics 1^{ère} classe atteignait 40%, elle les dépasse aujourd'hui en frisant les 45%.

Sur le sud-est, la SNCF est plus dynamique que les autoroutes.

Depuis que le TGV existe, et à l'exception de l'année 1986, le fer connaît sur l'axe sud-est une croissance plus importante que la circulation autoroutière (on regroupe ici les réseaux alpin et sud-est car ils correspondent mieux ensemble au découpage SNCF).



La plus faible croissance de la circulation de véhicules légers sur cet ensemble de réseaux semblerait indiquer que le TGV bénéficie de transferts des autres modes et répond bien à une demande nouvelle.

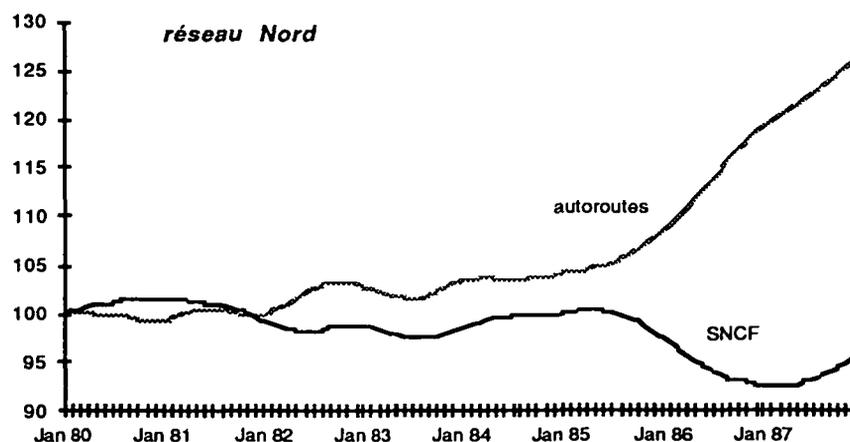
La croissance sur le réseau alpin de la circulation autoroutière de véhicules légers provient en partie de l'extension du réseau. En effet, bien que nos statistiques concernent un réseau constant, l'ouverture de tronçons nouveaux entre Macon et le Tunnel du Mont Blanc se poursuit et induit du trafic (notamment au détriment du réseau sud-est pour le trafic avec l'Italie).

La concurrence de la route sur le fer apparait assez nettement ailleurs.

Au moment où les trafics de voyageurs de la SNCF se sont retournés (2^{ème} semestre 1985), la circulation sur autoroutes s'est mise à progresser de façon plus sensible. Cette évolution est particulièrement nette pour les réseaux nord et est. Cette période correspond aussi avec le retournement à la baisse du prix des

Jun 1988

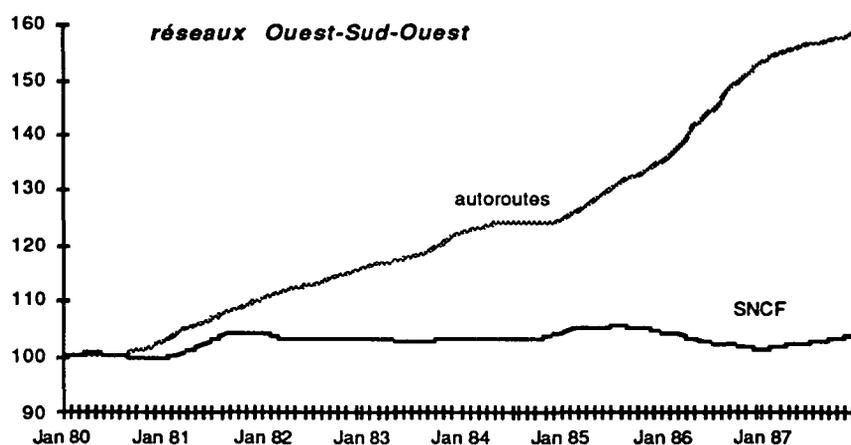
carburants.



Quelque soit le réseau, la fin 1985 a correspondu avec une accélération de la fréquentation des autoroutes et une baisse des trafics ferrés. A ce titre, le nord et l'ouest-sud-ouest sont caractéristiques.

L'autoroute du nord n'a pas connu de croissance particulière de sa fréquentation avant la fin 1985. De plus, la circulation autoroutière y suit globalement les fluctuations du trafic SNCF. Ce n'est qu'au début de 1986 que la circulation connaît une croissance très vive et que la SNCF connaît une certaine désaffection. La croissance de la circulation sur l'autoroute du nord n'est d'ailleurs pas remise en cause à l'heure où la SNCF se redresse.

Sur l'ouest et le sud-ouest, la circulation autoroutière progressait dé-



ja nettement avant 1986. L'inflexion du trafic ferré correspond là à une accélération de l'intensité kilométrique sur autoroutes. De plus, lors du redressement du trafic SNCF, les autoroutes connaissent une décélération de leur fréquentation.

Ce type d'étude devrait être poursuivie mais en élargissant le champs au trafic aérien et en affinant la distinction entre les origines-destinations afin de mieux cerner ce qui revient dans les variations de trafic à la concurrence par les prix, aux effets d'offre ou à des phénomènes culturels. ■

Jun 1988