

L'IMPACT DU T.G.V. SUD- EST*

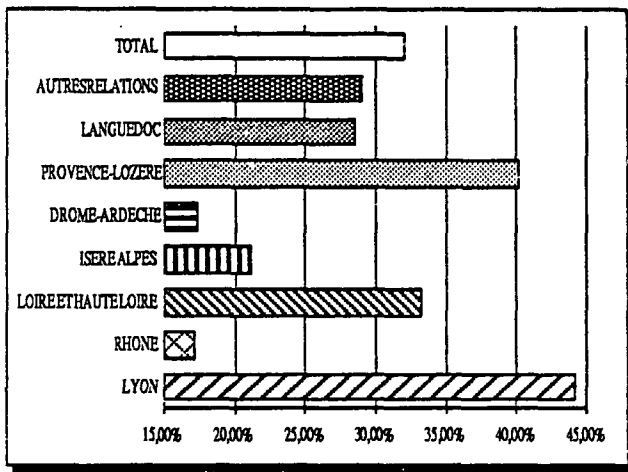
OBSERVATIONS TIREES DES
ENQUETES DE 1981-1982 ET 1984

UNE VIVE CROISSANCE DES VOYAGES.... (+ 45% sur Paris-Lyon)

La mise en service du TGV s'est traduite dès 1982, et plus encore en 1984, par une augmentation du trafic total tous modes confondus sur l'axe Paris Sud-Est.

L'augmentation très sensible des trafics entre 1981 et 1984 (plus de 30 %) sur l'ensemble des relations retenues, 45% sur Paris-Lyon et particulièrement vive pour les départements des couronnes de Paris. Elle est principalement imputable au TGV.

**CROISSANCE DU TRAFIC SUR L'AXE DEPUIS
PARIS ET SA BANLIEUE ENTRE 1981 ET 1984**
(tous modes confondus)



* L'ENQUETE PORTE SUR UN JOUR DE SEMAINE
DE SEPTEMBRE

.... QUI PROFITE ESSENTIELLEMENT AU TRAIN

En effet, le TGV a provoqué une modification sensible des parts modales.

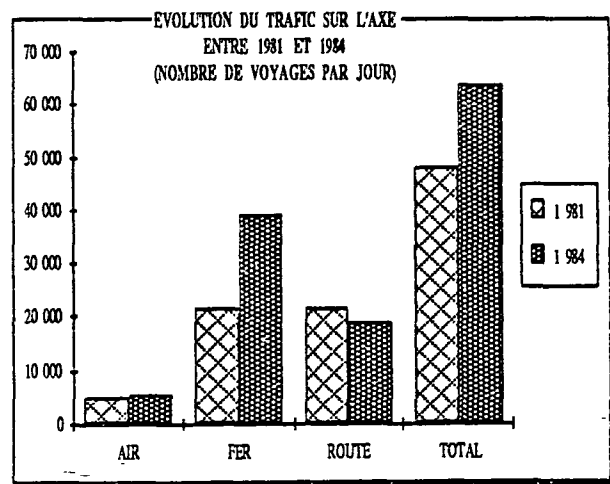
Entre 1981 et 1984, en ne considérant que les trafics avec la région parisienne, la progression du nombre de voyages par trains est spectaculaire : il passe à 15 400 par jour contre 7 800.

Dans le même temps la route régresse quelque peu et passe de 7 000 à 6 100 voyages.

Le transport aérien se maintient à des niveaux comparables (4 700 contre 4 400 voyages).

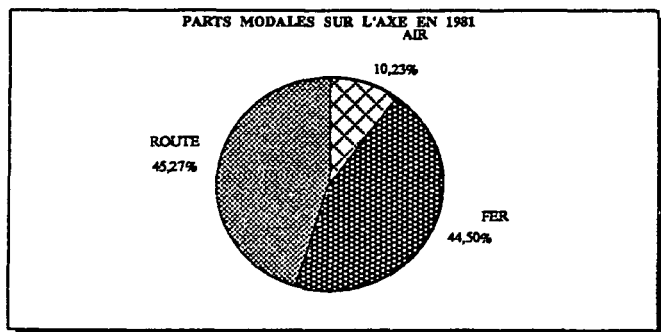
Ainsi, le succès du T.G.V. ne s'explique pas uniquement par un transfert entre modes. Au report de trafic initial succède ainsi une forte induction de trafic au bénéfice du TGV.

Sur l'ensemble des relations (région parisienne-sud-est plus autres relations) l'évolution du trafic aérien est légèrement moins favorable.

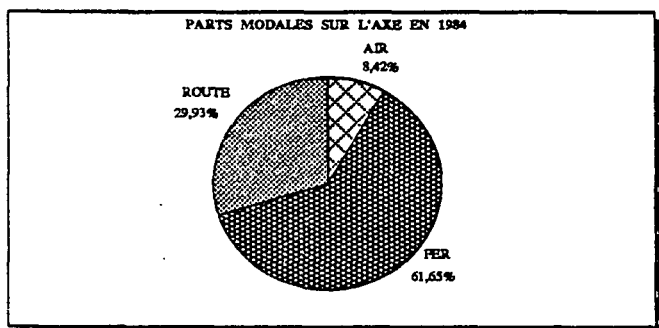


LE TGV AURA PROVOQUE UNE INDUCTION DE TRAFIC PLUS IMPORTANTE QUE PREVU...

Evolution des parts modales sur la totalité de l'axe (1981-1984)



48500 VOYAGEURS/JOUR



63800 VOYAGEURS/JOUR

En effet, les études menées il y a quinze ans ("TRANSPORTS" Travaux de prospective pour 1985 - A. COLIN 1972) tablaient bien plus sur des reports que sur une induction de trafic. On peut donc considérer que les prévisions d'alors ont globalement sous-estimé le volume de trafic, et l'effet d'offre du T.G.V.

... MAIS LE TGV AURA ENTRAINE UNE MODIFICATION IMPORTANTE DE LA STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

Moins de trajets ferroviaires pour motif "personnel"

Entre 1981 et 1984, la part du motif personnel pour les voyages en train diminue sensiblement.

Le trafic induit serait ainsi d'origine essentiellement professionnelle.(cf. Lyon-Grenoble...)

Ainsi, on note la pénétration persistante des autres modes sur les marchés des déplacements personnels. Mais ces chiffres ne portent pas sur les périodes de départ en vacances, et ne tiennent donc pas compte des TGV-Neige.

Plus d'usagers membres des professions libérales et cadres supérieurs....

Les voyageurs des catégories socio-professionnelles les plus élevées représentent une part croissante des trafics du fer (36% en 1981 - 49% en 1984, pour atteindre une proportion comparable à celle qu'ils représentent dans les trafics aérien (50%). Ces mêmes usagers voient leur contribution au trafic routier passer de 35% en 1981 et 40% en 1984.

... et une mobilité accrue des cadres et ouvriers.

Ce sont les cadres supérieurs qui voient leur mobilité augmenter le plus vite : plus 73% (tous modes) entre 1981 et 1984 avec les ouvriers (+ 80%) dont l'effectif demeure faible.

La mobilité des autres catégories sociales est également en croissance, mais dans de moindres proportions (+ 15 à 25%).

En résumé, à la lumière des enquêtes coordonnées exploitées par l'OEST, on peut affirmer que l'impact du TGV aura été très important.

Il constitue un facteur de mobilité accrue des cadres mais aussi de démocratisation du voyage. Plus encore le TGV Paris Sud-Est aura modifié profondément les données quantitatives et qualitatives des déplacements sur l'axe.

Globalement, les déplacements sont plus nombreux aujourd'hui par air et par fer qu'ils ne l'étaient en 1981. Seule la route, mais faiblement, voit son trafic fléchir.

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS
55, rue Brillat Savarin
75013 PARIS
tel. 45.89.89.27