

LE T.G.V. PERMET A LA SNCF DE RESISTER A L'EROSION DE SES TRAFICS

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS : UNE SITUATION FRAGILE.

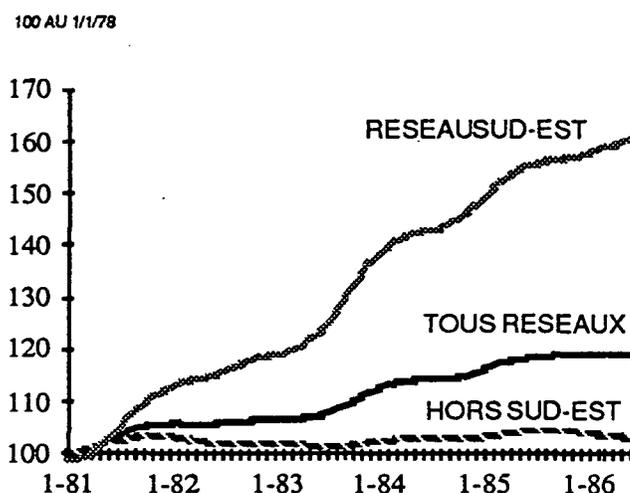
Tous les réseaux, sauf le réseau sud-est connaissent une régression de leur trafic.

En tendance, la détérioration du trafic sur les 12 derniers mois (juin 85-juin 86) est de 1,5 % hors réseau sud-est.

S'il est vrai que ce dernier bénéficie de l'"imputation" du T.G.V. Lille-Lyon, il n'en demeure pas moins que le recul est particulièrement net pour tous les autres réseaux à l'exception de l'Ouest.

Après une évolution favorable de la demande, la dernière période se caractérise par une érosion du trafic hors T.G.V. liée à la baisse du prix de l'essence et la compétitivité accrue du transport aérien.

EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS SNCF



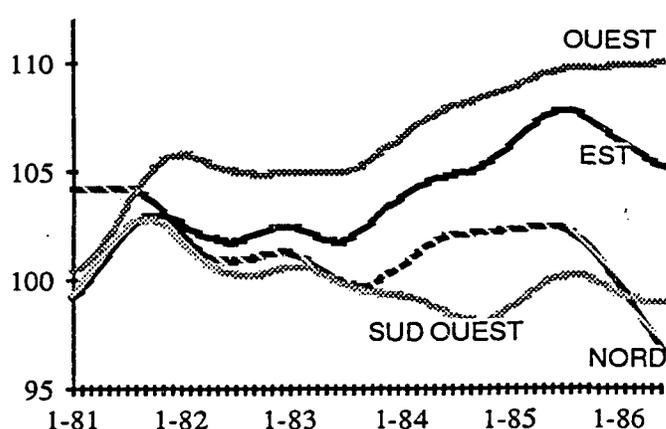
L' EFFET T.G.V. SE POURSUIT ENCORE.

Le T.G.V., qui est à l'origine de la reprise des trafics ferroviaires en 1981 et 1983, "tire" désormais l'essentiel du trafic.

La croissance du trafic sur le réseau sud-est, après avoir atteint plus de 15 % il y a trois ans demeure soutenue (+ 3,4 %).

Ce trafic demeure relativement peu sensible à la concurrence, et répond à une demande différente de celle qui se porte sur le reste du réseau.

L'EVOLUTION DU TRAFIC PAR RESEAU SNCF



40 % DE LA CLIENTELE DE LA PREMIERE PREND AUJOURD'HUI LE T.G.V

Le T.G.V. aura réhabilité la première classe, dont la part de marché augmente depuis sa mise en service. Cette part de marché est comparable à celle de 1978. 40 % de la clientèle de la première prend aujourd'hui le T.G.V.

L'effet du T.G.V. se manifeste également pour la deuxième classe, dont la clientèle semble également moins sensible à la concurrence (essentiellement routière dans ce cas).

UNE PRODUCTIVITE ACCRUE

Le T.G.V. aura joué également un rôle extrêmement favorable à l'amélioration de la productivité du transport ferroviaire.

En effet, avec un taux d'occupation des places de plus de 65 %, le T.G.V. contribue positivement à un meilleur rendement des trains de voyageurs.

L'effet d'offre du train à grande vitesse aura donc profondément modifié les conditions de concurrence intermodale.

LES NOUVELLES DONNEES DU MARCHE

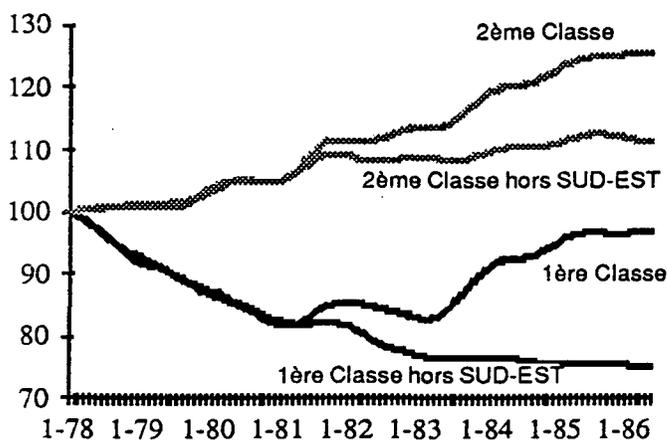
Ainsi, en permettant une meilleure occupation des trains, et en produisant un "effet d'offre" durable, le T.G.V sud-est aura modifié considérablement les données du marché.

Grâce à lui, la S.N.C.F. aura limité l'impact de la compétitivité accrue de la route et de l'air.

Mais, dans l'attente d'une extension du réseau T.G.V. (T.G.V.-Atlantique), on peut s'attendre à ce que la ligne actuelle ne parvienne plus à compenser l'érosion de la part de marché du rail en raison des coûts d'usage actuels de la voiture particulière, et des nouveaux tarifs aériens.

Le T.G.V. aura permis d'en limiter les conséquences en apportant une nouvelle clientèle, et en engendrant une forte induction de trafics.

EVOLUTION DU TRAFIC PAR CLASSE



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