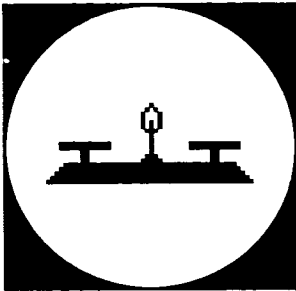


LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE LES CHIFFRES-CLEFS.

Michel BRAIBANT



Cet article présente les principales données sur les transports de voyageurs en France : trafics et comptes. Il n'existe pas, comme pour les marchandises, de banque de données. Pour les établir, on dispose de plusieurs sources : l'enquête de conjoncture de l'INSEE pour les voitures particulières (1), l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports de voyageurs (TRV) de l'OEST (2) ainsi que l'enquête sur les réseaux urbains du CETUR, et les données diverses (SNCF, RATP, DGAC.). Il existe surtout certaines divergences dans les estimations de la circulation automobile (cf. M. GIRAULT notes de synthèse février 91).

Les trafics de voyageurs en France : près de 80% des trafics intérieurs par route.

Trafics intérieurs des voyageurs en milliards de voyageurs-km (n.c. véh. étrangers) (*)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Véhicules particuliers	467,5	467,9	477,4	491,7	494,4	517,3	533,6	554,7	573,6	585,1
urbain	143,0	140,3	147,0	157,0	155,4	160,2	165,0	171,0	176,6	180,0
interurbain	324,5	327,6	330,4	334,7	339,0	357,1	368,6	383,7	397,0	405,1
Autobus, autocar	38,5	39,3	39,1	40,3	37,0	39,5	42,2	41,9	40,3	41,4
urbain	4,2	4,6	5,3	5,2	4,5	4,5	5,0	4,9	4,7	5,0
interurbain	6,3	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	5,9	5,4	5,3	5,5
Ile de France	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2
scolaire	5,6	5,6	5,5	6,1	5,3	5,7	5,9	5,7	5,5	5,3
personnel	6,0	5,5	5,4	5,3	4,5	4,6	4,6	3,8	3,5	3,3
occasionnel	13,3	14,8	14,1	14,8	14,1	15,8	17,3	18,6	18,0	19,0
autobus R.A.T.P.	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Transports ferrés	63,7	65,4	67,2	69,3	71,3	69,0	68,8	72,2	74,0	73,7
S.N.C.F.	55,8	57,0	58,6	60,4	62,1	59,9	59,7	63,0	64,2	63,8
T.G.V. (*)	0,6	3,3	5,3	7,7	8,7	8,9	9,8	10,5	11,5	14,9
réseau principal sauf TGV	48,0	46,3	45,6	44,8	45,2	42,7	41,6	43,9	43,9	39,9
banlieue parisienne	7,2	7,4	7,7	7,9	8,2	8,3	8,3	8,6	8,8	9,0
R.A.T.P. réseau ferré	7,8	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8	9,3	9,4
Méto de province	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Transports aériens	5,7	6,5	7,0	7,1	7,4	8,3	8,9	9,6	11,0	11,4
Ensemble trafic intérieur	575,4	579,1	590,7	608,4	610,1	634,1	653,5	678,4	698,9	711,6

Source: O.E.S.T., S.N.C.F., RATP, DGAC. (*) pour les autobus-autocars, (T.R.V.), estimation pour 1990.

Parc auto et trafic des véhicules privés.

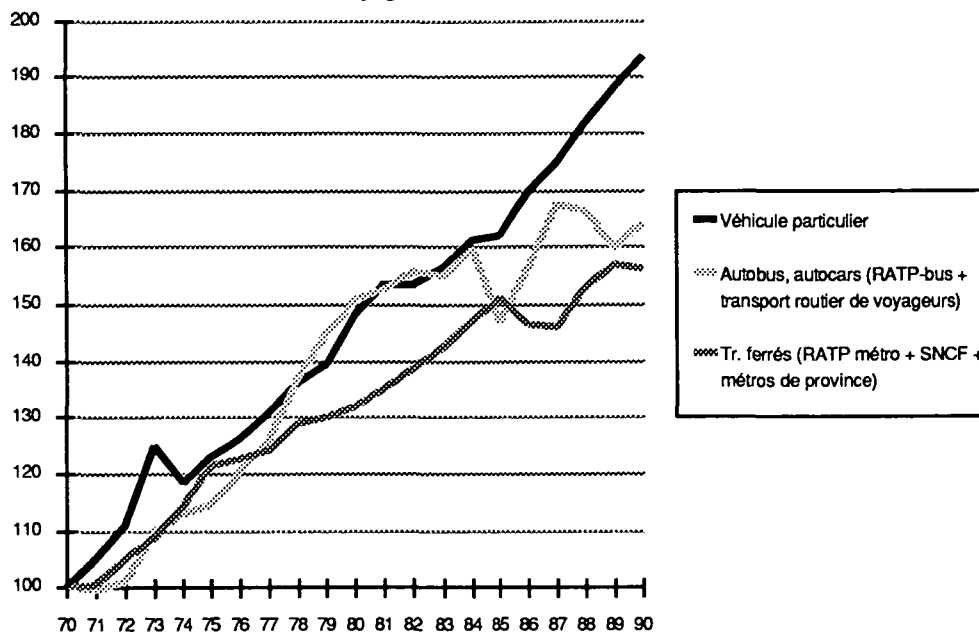
	1989	1990
Parc auto (en milliers)	22765	23280
Parcours annuel moyen (m.-km) *	13,62	13,59
taux d'occup.	1,85	1,85
trafic =	573,6	585,1

(*) estimation pour 1989 et 1990

(1) Pour le trafic des voitures particulières, on part du parc automobile estimé par la chambre syndicale des constructeurs automobiles (CCFA) (parc en service, hors les voitures détruites). Puis on multiplie le parc par le kilométrage moyen des véhicules appariés entre deux années, estimé par l'INRETS à partir de l'enquête de conjoncture de l'INSEE (pour 1990, on dispose d'une évolution issue de l'enquête SECODIP). Pour obtenir le trafic, on multiplie par un coefficient d'occupation des véhicules supposé constant et égal à 1,85 (cf. tableau dans la marge). S'agissant du partage "urbain / interurbain", on l'a estimé en niveau entre 1980 et 1986 à partir de différentes sources (enquête du CETUR, comptages du SETRA sur le réseau national,...) puis depuis 1986, on fait évoluer le trafic urbain comme celui de l'Ile de France, le trafic interurbain qui comprend les routes départementales, étant calculé par solde.

(2) Pour les autocars et autobus, l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports de voyageurs (TRV), permet d'estimer, malgré de grandes incertitudes, les voyageurs-km transportés. Les résultats publiés ici sont d'ordre plus faible que ceux de l'enquête car celle-ci prend comme hypothèse que tous les voyageurs transportés effectuent des trajets complets sur toute leur longueur. Au contraire, on a choisi d'affecter des coefficients de redressement par nature de service : ces hypothèses tiennent compte d'une part du fait que les voyageurs n'effectuent qu'une partie du trajet des véhicules, d'autre part de la sous-évaluation du nombre de voyages du fait de la difficulté à mesurer le nombre de voyageurs qui n'oblitérent pas (pour l'urbain et la région parisienne). Ces coefficients sont de 0,375 pour l'urbain (0,25*1,5) - 1,5 étant le coefficient de redressement de titre à vue -, 0,50 pour la région Ile de France (0,25*2), 0,75 pour l'interurbain et pour le transport de personnel, 0,50 pour le transport scolaire et 1 pour le transport occasionnel. De toute évidence, ces estimations ne prétendent pas à la précision, mais permettent néanmoins d'appréhender un ordre de grandeur des voyageurs-km qu'on peut supposer raisonnable.

Evolution du trafic terrestre de voyageurs base 100 en 1970



les transports en commun, font mieux en France que chez nos voisins européens.

Le trafic voyageurs, déjà important en France, augmente plus vite (+82% en voyageurs-km entre 1970 et 1989) que dans 5 pays européens (+66%). Cette divergence résulte surtout d'une plus forte croissance des transports collectifs. Le transport ferré augmente de 57% entre 1970 et 1989 en France contre +25% dans la moyenne des 5 pays, divergence qu'on retrouve pour les autobus-autocars (+58% en France contre +6% au niveau des 5 pays). Du coup, la part du trafic des voitures particulières augmente de 2,5 points en 19 ans en France (84,6 % en 1989 contre 82,2 % en 1970) contre 6 points pour l'ensemble des pays étudiés, la France passant du 1er rang en 1970 au 4ème rang en 1989 en part relative de la route. En revanche, aussi bien le rail que les transports collectifs routiers perdent entre 2 et 4 points dans l'ensemble des pays contre seulement 1 point en France. Ces évolutions sont d'autant plus significatives que le transport ferroviaire a un poids plus important en France: un peu moins de 10% en 1989 contre 7% dans les 5 pays.

Evolution des trafics de voyageurs hors transport aérien (milliards de voy.-km).

trafics en voy.-km	1970	1988	var. an. 70-88	1989	var. an. 88-89	var. 70-89	Parts modales en %	1970	1989	var.
<i>voitures particulières</i>	1065,6	1834,1	3,1	1905,6	3,9	78,8	<i>voitures partic.</i>	79,6	85,9	6,3
France	304,7	554,7	3,4	573,6	3,4	88,3	France	82,2	84,6	2,4
Allemagne	350,6	555,6	2,6	563,4	1,4	60,7	Allemagne	80,1	85,7	5,6
Belgique	49,2	72,9	2,2	75,6	3,7	53,7	Belgique	74,4	82,0	7,6
Royaume Uni	289,0	519,0	3,3	556,0	7,1	92,4	Royaume Uni	77,6	88,1	10,5
Pays Bas	72,1	131,9	3,4	137,0	3,9	90,0	Pays Bas	79,1	85,6	6,6
<i>transports ferrés</i>	125,5	155,2	1,2	156,9	1,1	25,0	<i>transports ferrés</i>	9,4	7,1	-2,3
France	41,0	63,0	2,4	64,2	1,9	56,6	France	11,1	9,5	-1,6
Allemagne	38,5	41,7	0,4	41,7	0,0	8,3	Allemagne	8,8	6,3	-2,4
Belgique	7,6	6,4	-1,0	6,4	0,0	-15,8	Belgique	11,5	6,9	-4,6
Royaume Uni	30,4	34,4	0,7	34,4	0,0	13,2	Royaume Uni	8,2	5,4	-2,7
Pays Bas	8,0	9,7	1,1	10,2	5,2	27,5	Pays Bas	8,8	6,4	-2,4
<i>Autobus, autocar</i>	147,3	158,3	0,4	156,5	-1,1	6,2	<i>Autobus, autocar</i>	11,0	7,1	-4,0
France	25,2	41,9	2,9	40,3	-3,8	59,9	France	6,8	5,9	-0,9
Allemagne	48,7	52,4	0,4	52,2	-0,4	7,2	Allemagne	11,1	7,9	-3,2
Belgique	9,3	10,2	0,5	10,2	0,0	9,7	Belgique	14,1	11,1	-3,0
Royaume Uni	53,0	41,0	-1,4	41,0	0,0	-22,6	Royaume Uni	14,2	6,5	-7,7
Pays Bas	11,1	12,8	0,8	12,8	0,0	15,3	Pays Bas	12,2	8,0	-4,2
<i>Ensemble</i>	1338,4	2147,6	2,7	2219,0	3,3	65,8	<i>Ensemble</i>	100,0	100,0	
France	370,9	659,6	3,3	678,1	2,8	82,8	France	100,0	100,0	
Allemagne	437,8	649,7	2,2	657,3	1,2	50,1	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	66,1	89,5	1,7	92,2	3,0	39,5	Belgique	100,0	100,0	
Royaume Uni	372,4	594,4	2,6	631,4	6,2	69,5	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	91,2	154,4	3,0	160,0	3,6	75,4	Pays Bas	100,0	100,0	

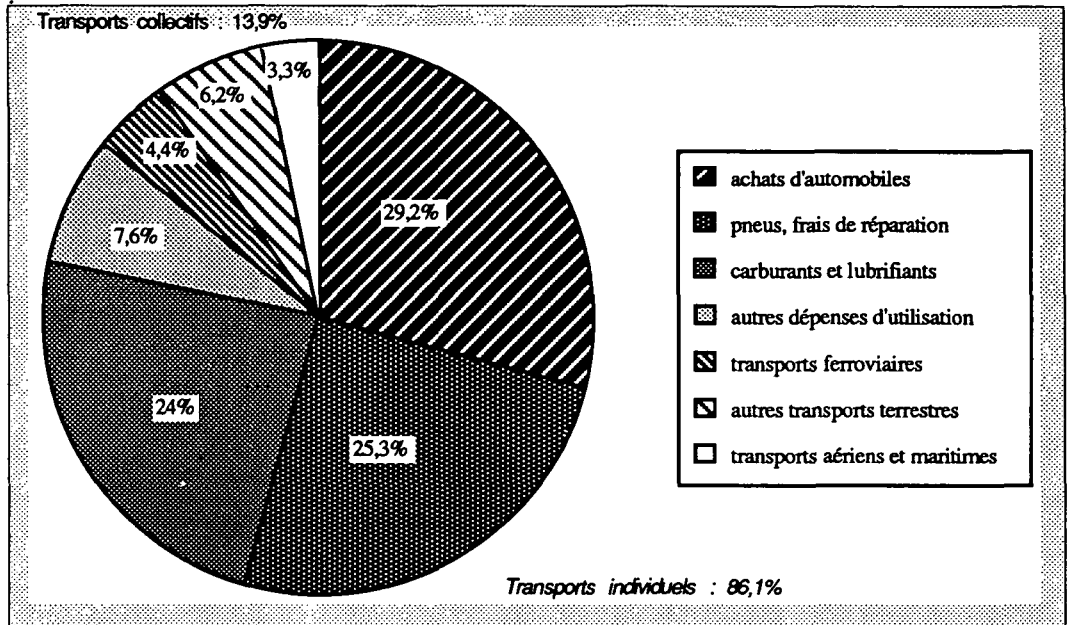
Source : OEST, CEMI. Les séries de trafic excluent ici le métro.

COMPTES

L'étude de la consommation des ménages (qui inclut les achats de voiture) confirme l'importance de la route en France.

S'agissant de la consommation des ménages, elle est l'objet d'une analyse par fonction. Celle-ci met en évidence la finalité des opérations effectuées : on étudie l'ensemble des dépenses des ménages pour le transport, y. c. l'achat d'automobiles. Au total, les transports collectifs (y compris l'aérien et le maritime)(1) représentent 14% de la fonction transport contre 86% au transport individuel.

Structure de la consommation des ménages en transport en 1989 en % (milliards de fr. courants)



Le coefficient budgétaire en transport rapporte la consommation en transport par les ménages à leur consommation totale : en 1989, il dépasse 15%

En francs courants, le coefficient budgétaire passe de 12,6% en 1970 à 15,3% en 1989. Mais, en volume (hors effet-prix), le coefficient budgétaire ne progresse que de 1 point entre 1970 (13,7%) et 1988 (14,8%). Surtout, cette croissance ne profite qu'au poste "achats de voitures particulières" alors que le coefficient des dépenses d'utilisation perd 0,2 points, du fait des "pneus, réparations".

Coefficients budgétaires de la fonction transport "en valeur" en % (1)

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
achats de véhicules	2,9	3,5	4,2	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,3	4,4	4,5
dépenses d'utilisation	7,5	7,8	8,7	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,6	8,6	8,7
carburants	3,5	3,6	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,7	3,6	3,7
pneu, réparation	3,2	3,3	3,6	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,7	3,9	3,9
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
service de tr. collectif	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,1
tr. ferroviaire	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	12,6	13,4	15,1	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,1	15,1	15,3

Coefficients budgétaires de la fonction transport en "prix constants 1980" (volume) en %.

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
achats de véhicules	3,1	3,7	4,2	4,0	4,0	4,5	4,4	3,9	3,8	4,0	4,3	4,3	4,4
dépenses d'utilisation	8,4	9,0	8,9	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,4	8,3	8,3	8,2
carburants	4,1	4,6	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2	4,1
pneu, réparation	3,5	3,6	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
autres dépenses	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
service de tr. collectif	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	13,7	14,9	15,4	15,1	15,1	15,5	15,4	14,8	14,4	14,5	14,6	14,8	14,8

(1) la consommation en transports collectifs inclut les subventions pour réduction tarifaire.

Le budget "transports en commun" augmente plus en France

Deux remarques peuvent compléter cette analyse.

D'une part, les comparaisons internationales montrent que le coefficient budgétaire en transport augmente de 1 point en France entre 1970 et 1987, comme dans la plupart des pays européens sauf en Allemagne où il baisse (entre 1980 et 1987, il augmente de 0,8 point alors qu'il baisse de 0,6 point en France). En général, cette hausse depuis 1970 est liée aux achats de véhicules, voire aux dépenses d'utilisation sauf en France où la part des dépenses d'utilisation de véhicules reste stable depuis 1970 (mais, c'est en France, que cette part est la plus élevée). En outre, le coefficient budgétaire des transports collectifs reste stable en France, confirmant les évolutions relativement fortes des trafics. En Allemagne, la part des transports collectifs perd 1 point depuis 1970. Les prix relatifs expliquent largement ces évolutions : entre 1975 et 1987, en France, les prix relatifs des transports collectifs baissent par rapport à ceux des dépenses d'usage de voitures, et la consommation relative de dépenses d'utilisation de voitures automobiles baisse aussi. En Allemagne, elle augmente de 25% entre 1975 et 1987, en raison de la hausse des prix relatifs des transports collectifs.

Consommation des ménages en volume de Transports (évolution en % et coefficient budgétaire).

	en évolution base 100 1970					% de la consommation finale				
	1975	1980	1985	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987
France										
achats de véhicules	30,8	81,9	89,0	107,8	126,3	3,1	3,4	4,0	4,0	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	29,2	48,2	55,6	59,6	63,1	8,4	8,9	8,8	8,3	8,3
achats de service de transport	23,6	47,2	60,4	60,4	61,5	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1
Ensemble transports	21,5	40,7	55,2	60,9	65,3	13,7	14,5	15,1	14,5	14,6
Allemagne										
achats de véhicules	8,0	38,1	46,8	84,3	98,3	3,7	3,4	3,7	4,5	4,7
dépenses d'utilisation de véh.	15,2	26,9	34,5	36,7	43,1	7,5	7,3	6,8	6,8	6,9
achats de service de transport	-7,5	0,6	-6,4	-9,4	-9,1	2,4	1,9	1,7	1,4	1,4
Ensemble transports	9,3	25,3	46,3	50,9	55,7	13,6	12,5	12,2	12,8	13,0
Belgique										
achats de véhicules	39,1	70,6	67,6	81,9	88,9	3,3	4,2	4,0	4,0	4,1
dépenses d'utilisation de véh.	35,6	61,8	67,2	68,4	73,3	5,8	7,1	6,5	6,5	6,5
achats de service de transport	3,5	-7,1	-12,5	-16,1	-14,0	1,9	1,8	1,2	1,1	1,1
Ensemble transports	31,0	52,4	49,9	54,7	57,0	11,0	13,1	11,7	11,6	11,6
Italie										
achats de véhicules	-2,8	66,9	97,8	110,4	125,7	3,1	2,6	3,8	4,2	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	22,0	48,6	62,7	76,7	102,7	5,5	5,9	6,0	6,3	7,0
achats de service de transport	17,7	42,7	64,2	67,3	65,5	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4
Ensemble transports	13,7	53,5	48,6	53,8	60,4	10,0	9,9	11,2	12,0	12,7
Royaume Uni										
achats de véhicules	22,4	53,4	101,1	116,7	139,0	3,8	4,1	4,8	5,8	6,1
dépenses d'utilisation de véh.	17,8	34,8	50,4	59,3	69,4	5,7	6,0	6,3	6,4	6,5
achats de service de transport	7,6	15,9	25,6	31,9	46,8	3,8	3,6	3,5	3,5	3,7
Ensemble transports	16,2	34,8	36,5	43,1	50,0	13,3	13,7	14,6	15,6	16,2

Un budget-transport qui diminue avec le revenu, l'urbanisation et le nombre d'enfants

L'enquête "Budget de Famille" réalisée en 1989 auprès des ménages permet d'estimer leur budget-transport réel. Le champ couvert par cette enquête prend en compte toutes les dépenses des ménages, (impôts sur le revenu, pensions, les remboursements d'emprunt immobilier,... expliquant que la part consacrée aux transports soit de 12,2% (3 points de moins que dans les comptes des transports de la nation). Les dépenses moyennes annuelles par ménage pour les transports s'élèvent à 18 751 F, dont 17 420 F pour l'automobile (9 241 F pour l'achat).

La part des transports dans les budgets des bas revenus représente 11% (13% pour les hauts revenus). Dans l'agglomération parisienne, cette part est relativement faible, 10,5%, du fait des dépenses de voitures ; elle est très élevée dans les communes de moins de 20000 habitants (13,6%). Le coefficient budgétaire en transport diminue en fonction de l'âge : plus de 15% pour les moins de 25 ans (dont 14% pour la voiture) à 10% pour les 65 à 74 ans. Enfin, ce sont les couples de moins de 35 ans sans enfant qui consacrent relativement le plus aux transports 17%. □