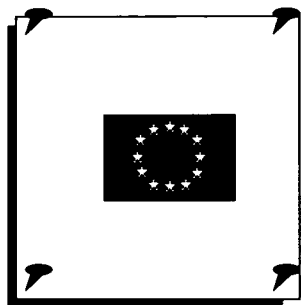


LES TRAFICS VOYAGEURS EN EUROPE

Philippe HUAULT

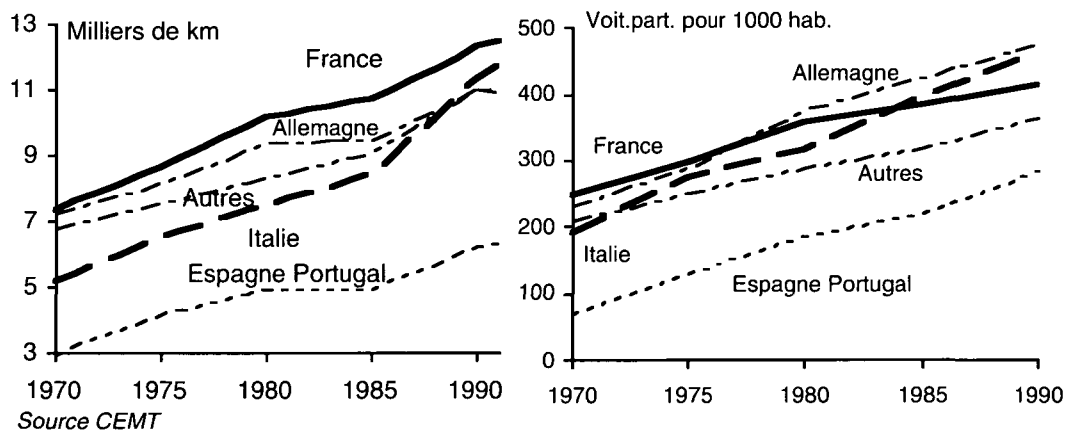


Sous l'effet de la reprise économique et de la baisse des prix du pétrole, la croissance des trafics terrestres a été vive dans la seconde moitié de la décennie; mais l'infléchissement est très net en 1991. Sur le long terme, ce sont les déplacements en voiture, avec maintenant 84% du total, qui ont assuré l'essentiel de la croissance en liaison avec le fort développement de la motorisation, mais la péninsule ibérique n'a pas totalement rattrapé son retard. Les trafics aériens ont suivi une croissance identique encore amplifiée, mais l'infléchissement de la croissance s'est produit dès 1990 et les événements du Golfe ont entraîné un recul l'année suivante. Les trafics ont crû fortement sur l'ensemble des 18 principales lignes intraeuropéennes en 1988 et 1989.

Forte croissance des trafics de 1985 à 1990 et net ralentissement en 1991

En 1991, les trafics terrestres de voyageurs* ont avoisiné 3,3 milliards de voyageurs-km dans la CEE (hors Grèce, Irlande et Luxembourg) soit 10 640 km par habitant. Depuis 1970, ils ont augmenté en moyenne de 3,1% par an (l'accroissement démographique annuel étant de 0,35%). De 1985 à 1990, cette croissance moyenne a été encore plus vive (4,4%). L'infléchissement a été marqué en 1991 avec 1,4% de croissance.

Evolutions du kilométrage terrestre annuel par habitant et de la motorisation (tous les 5 ans entre 1970 et 1990)



Près de 85% en voiture particulière

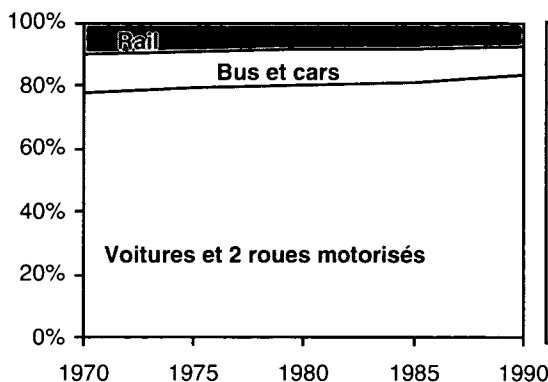
La voiture particulière représente à elle seule presque 84 % du trafic total. Sa part fluctue de 75% (Espagne) à 88% (Royaume-Uni). Cette évolution globale de la mobilité ne fait que refléter celle du parc automobile et celle de la consommation des ménages avec la reprise des années 1986 à 1989. L'Espagne et le Portugal, où la motorisation reste moindre, présentent des mobilités moyennes également plus faibles. Les progressions les plus importantes s'observent en Italie et les changements de rythme de croissance de la mobilité ne suivent pas nécessairement ceux de la motorisation. De 1970 à 1985 l'augmentation du parc de voitures particulières a été relativement plus rapide que celle des trafics et on observe le phénomène inverse sur les 5 années suivantes. La seconde voiture et les variations des taux d'occupation et des distances parcourues s'entremêlent ici : le nombre de voyageurs-km par véhicule passe de 24 330 km à 20 140 km sur la première période; elle remonte à 21 880 km en 1990 après la chute des prix du pétrole en 1986. Ce phénomène s'observe dans la plupart des pays examinés.

La baisse des prix du pétrole a entraîné la croissance des trafics par véhicule

* Les statistiques voyageurs de la CEMT ne prennent pas en compte les déplacements urbains gérés par les réseaux des métros, ce qui tend à minimiser les transports collectifs. Les modes terrestres comprennent: les voitures de tourisme et deux roues motorisés, les bus et cars et enfin le chemin de fer.

EUROPE

Evolution du partage modal et croissances annuelles des trafics par périodes



(% par an)	De 1970 à 85		De 1985 à 90		91/90	
	Non TC	TC	Non TC	TC	Non TC	TC
France	3,2	2,7	3,6	1,2	2,2	0,2
Italie	3,9	3,3	6,9	4,2	3,0	5,3
Esp. Port.	5,1	2,6	5,8	2,2	2,4	0,3
Allemagne	2,1	0,7	4,3	0,5	1,5	4,4
Reste des 9	2,7	-0,2	5,0	0,9	-0,2	0,3
dt Roy-Uni	2,7	-0,9	5,8	0,4	-1,1	-4,1
CEE (9)	3,0	1,5	5,0	1,8	1,5	2,2

Source CEMT

Divergence accrue entre rythmes de croissance des trafics voitures et transports collectifs de 1985 à 1990

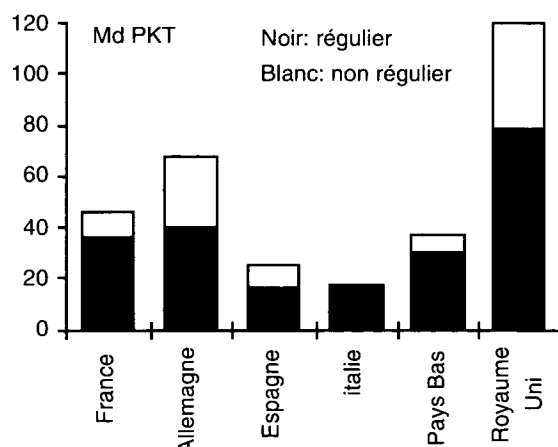
La part relative des voitures particulières, déjà considérable en 1970 avec près de 78%, a augmenté de 3,6 points en 15 ans et de 2,2 points de 1985 à 1990; sa croissance s'est donc accélérée dans cette dernière période. Le léger recul relatif en 1991 (-0,1%) est dû aux événements du Golfe. Globalement, le volume des trafics de chaque mode augmente, mais les rythmes de croissance annuels absolus et relatifs par mode varient aussi avec les pays. Les transports collectifs en Italie, ont des trafics en forte croissance du fait des bus et cars; par contre en Grande Bretagne ces derniers diminuent continuellement depuis de nombreuses années. Aux Pays-Bas, les transports collectifs (TC) progressent avec l'importance donnée aux dessertes ferrées urbaines. Enfin en 1991, l'augmentation relative des trafics TC est nette dans l'ex-RFA, l'ordre de grandeur est proche de celui de la baisse observée au Royaume-Uni (4%).

Trafics aériens: Une croissance accélérée entre 1985 et 1989

Dans l'aérien, le trafic régulier des compagnies européennes (hors URSS) en 1990, d'après l'OACI, représente 221 millions de passagers parcourant 350 Md de km (ou PKT). 117 millions de ces voyageurs sont internationaux soit 294 Md de PKT. Parmi ces derniers, les compagnies des six pays représentés sur le graphique, en totalisent à elles seules 214. Les évolutions récentes des trafics réguliers des compagnies de l'AEA, confirment les nettes croissances des années 85-89 (5,6% par an en PKT), le ralentissement de 1990 (2%) et la baisse spécifique à l'aérien en 1991, liée aux événements du Golfe (-1,4%). Les compagnies des principaux pays européens (sauf l'Italie) transportent une part importante de passagers sur des vols non réguliers. Selon l'IATA, en 1990 les vols internationaux réguliers avec un pays au moins de l'Europe de l'Ouest ont transporté 141 millions de passagers. Les liaisons intra-européennes représentent 54% de ce total, 22% sont en relation avec l'Amérique du Nord, et 8% avec l'Asie. Enfin 35% concernent le Royaume-Uni, la France et l'ex RFA étant à égalité avec chacune 21% (les flux entre 2 pays intervenant dans les parts de ces 2 pays).

Plus de la moitié des trafics réguliers internationaux en relation avec l'Europe de l'Ouest y sont internes

Trafics internationaux des compagnies européennes en 1990, selon leur nationalité



Huit des 18 premières lignes régulières intraeuropéennes concernent Londres. Ces 18 lignes ont transporté en 1990, 19,3 millions de passagers. La croissance annuelle y a été de 10% en 1988 et 1989 et de 6% en 1990. Le trafic de la ligne Paris-Londres, première ligne internationale dans le monde (3,55 millions de voyageurs) a évolué semblablement. Par contre les trafics de Londres avec l'ensemble (Dusseldorf, Munich, Francfort) ont crû respectivement de 6% en 1989 et de 13% en 1990.