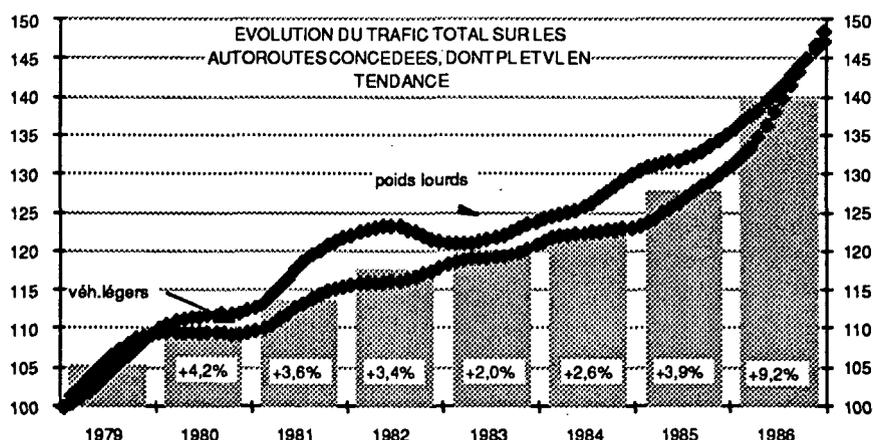


TRAFICS AUTOROUTIERS : FORTE CROISSANCE EN 1986.

Une année record.....

L'analyse des trafics autoroutiers met en évidence une très forte croissance en 1986, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds. Par ailleurs, il faut noter la place de plus en plus prépondérante des autoroutes, pour le trafic global, reflet de la différence d'évolution de la fréquentation des autoroutes et du réseau routier, sur l'ensemble de la période 1979 -1986.

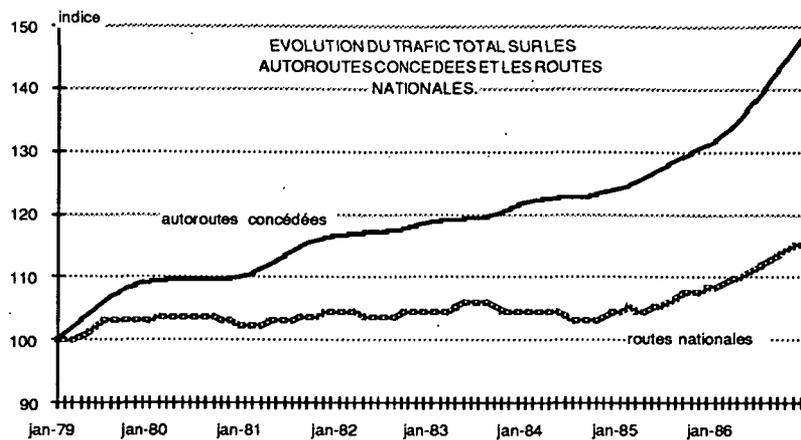
Depuis 1979, la circulation sur les autoroutes concédées à réseau constant* n'a cessé de croître. En moyenne annuelle cumulée sur huit ans, l'évolution de l'intensité kilométrique en véhicules/jour** a été de 32 %, dont plus de 9 % pour la seule année 1986, alors qu'elle avait crû régulièrement à un rythme annuel d'environ 3 % de 1980 à 1985.



Pour les véhicules légers ...

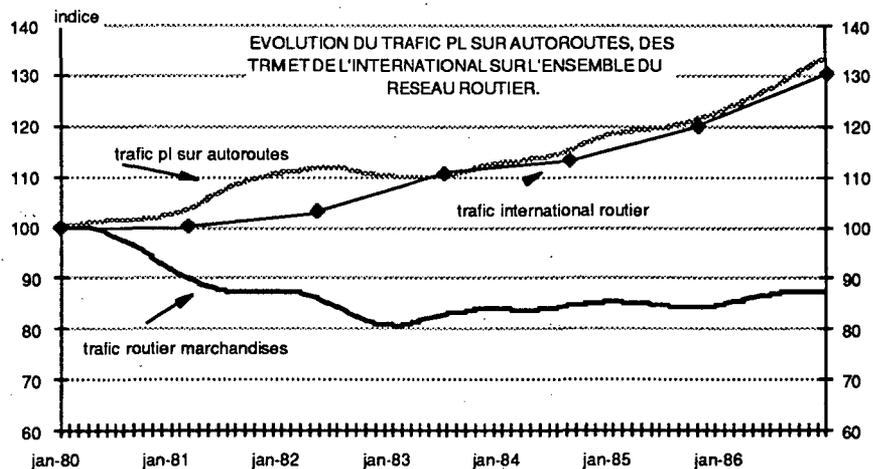
Cette croissance de 1986 est encore plus spectaculaire en glissement annuel pour les véhicules légers. Leur trafic progresse de 14 % en tendance entre Décembre 1985 et Décembre 1986. Sur la période 79-86, l'évolution du trafic total sur l'ensemble des routes nationales, mesuré par l'indice de circulation du SETRA, n'a connu qu'une progression cumulée de 15 %, dont près de 6% de Janvier 85 à Décembre 86. De 1979 à 1984, on constate, au contraire de la fréquentation des autoroutes, une quasi stagnation de la circulation sur les routes nationales alors même que le parc automobile continu à augmenter. Depuis fin 85, la baisse du prix de l'essence conjuguée à une reprise importante du marché des véhicules neufs au second semestre 86, pourrait largement expliquer l'explosion de la croissance du trafic autoroutier et de celle, un peu plus faible, du trafic routier.

Mai 1987



Et pour les poids lourds .

1986 a été une année faste pour la circulation des poids lourds qui voient leur trafic progresser, en glissement annuel, de 9% . Cette croissance de l'intensité moyenne du trafic des poids lourds sur les autoroutes concédées, soutenue durant ces huit ans, s'est faite alors même que le trafic routier marchandises des transporteurs français, mesuré en t.km, a baissé sensiblement de 1980 à 1983 et n'a, depuis, que très peu progressé. Ce trafic, en t.km, est en fait plus affecté par la chute des transports de produits pondéreux liée à la restructuration des échanges, contre coup du second choc pétrolier, alors que la progression du trafic sur les autoroutes s'explique par plusieurs facteurs. La forte croissance des échanges intracommunautaires induit, d'une part un trafic lié aux échanges extérieurs de la France, et d'autre part un transit qui augmente considérablement en 1986, du fait de l'entrée de l'Espagne dans le marché commun. A ceci, il convient d'ajouter pour l'ensemble de la période, l'harmonisation des tarifs de péages autoroutiers sur l'ensemble des réseaux, l'ouverture du tunnel de Fréjus qui facilite les liaisons avec l'Italie, ainsi que la baisse du prix du gazole, permettant une meilleure compétitivité sur longues distances face aux autres modes.



* constitué de 19 sections d'autoroutes concédées. Il représente 2787,8 km sur les 4708,7 km que compte l'ensemble du réseau autoroutier concédé.

**intensité kilométrique véhicules /jours (I.K.véh./jour)
 défini de la façon suivante :

$$I.K.véh./jour = \frac{\sum \text{distances parcourues par les véh. payants}}{\sum (\text{des longueurs} \times \text{nbre de jours d'exploitation})}$$

Maï 1987