

TRAFIC INTERREGIONAL D'AUTOCARS: UN IMPACT DU TGV SUD-EST ?

Yves JACQUIN - Jean-Claude MERCIOL

L'enquête sur les transports de voyageurs (TRV), présentée dans le numéro de mars, permet d'évaluer les trafics de véhicules de transport en commun de personnes par région d'origine et de destination. La mise en service du TGV sud-est, dont les répercussions sur le trafic aérien et de véhicules légers ont déjà été abondamment analysées, a pu également avoir un impact sur le trafic d'autocars. Nous nous intéressons ici au trafic interrégional de transport en commun routier entre la région Ile-de-France et la région Rhône-Alpes (2 sens cumulés), pour ce qui concerne le transport occasionnel des véhicules immatriculés en France. Pour parfaire l'analyse, nous étudions également, à titre de comparaison, le trafic entre l'Ile-de-France et la région Aquitaine (bientôt desservie par le TGV Atlantique), et, à titre de référence, l'ensemble du trafic occasionnel effectué par les véhicules français. ■

Evolution du trafic de 1978 à 1986 (moyennes annuelles)

Les chiffres ci-dessus représentent se moyennes calculées sur des périodes de trois années. Ceci permet de réduire le facteur aléatoire dû au sondage, assez sensible lorsqu'il s'agit comme ici d'évaluer des données régionales. La période centrale 1981-1983 correspond aux 2 étapes de la mise en service du TGV sud-est (septembre 1981-septembre 1983).

1978-1986:

Dans un contexte de fort développement,

Total France	1978-1980	1981-1983	1984-1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	325000	327000	388000
Trajets en charge (millions)	5000	6000	7000
Voyageurs transportés (millions)	159000	170000	226000
Voyageurs-kilomètres (milliards)	11000	13000	15000

Pour l'ensemble du transport occasionnel, le trafic de voyageurs kilomètres augmente de 42% (36% en voyageurs-kilomètres) entre les périodes extrêmes.

Diminution du trafic Ile-de-France Rhône-Alpes,

Ile de France - Rhône Alpes	1978-1980	1981-1983	1984-1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	4200	4340	4010
Trajets en charge (millions)	8	8	7
Voyageurs transportés (millions)	330	340	300
Voyageurs-kilomètres (milliards)	180	180	170

Le trafic de voyageurs kilomètres entre Ile-de-France et Rhône-Alpes baisse de 9% (6% en voyageurs-kilomètres) .

Augmentation du trafic Ile-de-France Aquitaine

Ile de France - Aquitaine	1978-1980	1981-1983	1984-1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	310	330	390
Trajets en charge (millions)	-	1	1
Voyageurs transportés (millions)	20	20	30
Voyageurs-kilomètres (milliards)	10	10	20

Jun 1988

Pour le trafic avec l'Aquitaine, les évolutions sont de +50% et +100%,

Pour approfondir l'analyse, il est nécessaire de de recourir à des moyennes mobiles, pour augmenter la fiabilité des résultats. En particulier l'année 1981 semble trop spécifique, le trafic baissant fortement. On a retenu ici une moyenne mobile sur 5 ans qui permet de retranscrire les grandes tendances de l'évolution des paramètres principaux. La pertinence de l'opération est renforcée par l'allure similaire des résultats, quelque soit l'indicateur utilisé.

Total France	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	323000	320000	311000	303000	343000	360000	380000	384000	394000
Trajets en charge (millions)	5560	5440	5140	5120	5750	6540	7010	7540	7650
Voyageurs transportés (millions)	156000	161000	155000	157000	174000	192000	210000	225000	231000
Voyageurs-kilomètres (milliards)	10500	10700	11300	11400	13300	13900	14600	14600	15200

Ensemble du trafic

Le trafic total occasionnel français bénéficie d'une augmentation sensible, avec une amélioration du taux de remplissage des autocars. Entre 1978 et 1986, on constate:
 +22 % pour les véhicules-kilomètres
 +48 % pour les voyageurs transportés
 +45 % pour les voyageurs-kilomètres

Ile de France - Rhône Alpes	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	3780	4830	3990	4190	3850	3330	3140	3060	3280
Trajets en charge (millions)	7	10	8	8	7	6	5	6	6
Voyageurs transportés (millions)	295	390	311	316	274	252	237	257	278
Voyageurs-kilomètres (milliards)	161	206	165	175	160	145	139	141	150

En particulier, la croissance constatée sur la relation Ile-de-France Rhône-Alpes été supérieure à la croissance de l'ensemble du transport occasionnel français avant 1981 et elle devient inférieure dès 1981 ou 1982.

Ile-de-France Rhône-Alpes

A partir de 1984, elle retrouve un taux de croissance analogue à l'ensemble du trafic, sauf toutefois pour les véhicules-kilomètres où elle ne se produit qu'en 1985, ce qui correspond d'ailleurs à une meilleure adaptation de l'offre à la demande.

Néanmoins, en 1986, le niveau reste bien inférieur à celui de 1979, année de pointe pour les différents indicateurs.

Ile de France - Aquitaine	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Véhicules-kilomètres en charge (millions)	298	322	301	366	499	600	712	754	707
Trajets en charge (millions)	-	1	1	1	1	1	1	1	1
Voyageurs transportés (millions)	14	18	22	27	35	38	45	45	38
Voyageurs-kilomètres (milliards)	8	11	13	15	22	25	31	32	28

Ile-de-France Aquitaine

Le taux d'évolution de la relation Ile-de-France Aquitaine est très élevé quelque soit l'indicateur. Entre 1978 et 1985, on constate :
 +150 % pour les véhicules-kilomètres,
 +220 % pour les voyageurs transportés,
 +250 % pour les voyageurs-kilomètres,
 d'où un meilleur remplissage des autocars.

En 1986 on remarque cependant une baisse relativement forte en données corrigées

-6 % pour les véhicules-kilomètres,
 -16 % pour les voyageurs transportés,
 -12 % pour les voyageurs-kilomètres.

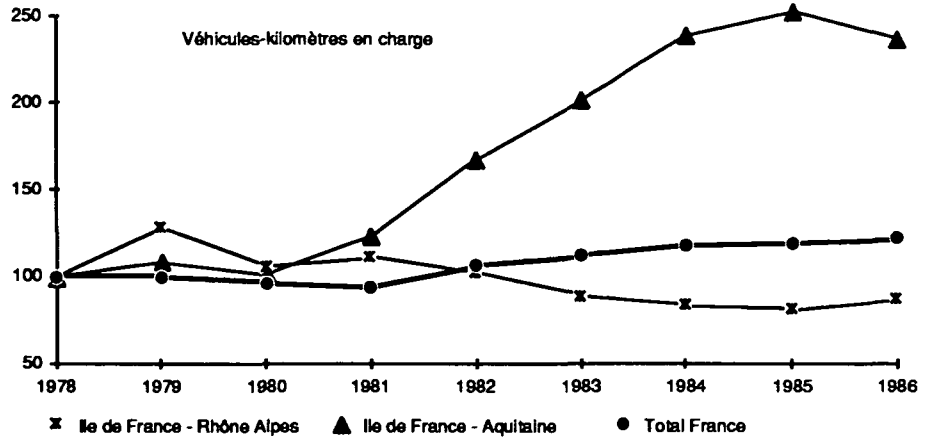
Jun 1988

Véhicules kilomètres en charge - indice 100 en 1978

Total du trafic occasionnel

1978-1981

baisse légère et régulière



Le trafic total occasionnel (en gras) se répartit en 2 périodes: une baisse tendancielle jusqu'en 1981 et une hausse régulière à partir de 1982 séparées par un saut.

1981-1986

reprise sensible

Dans ce contexte, le trafic entre Ile-de-France et Rhône-Alpes subit jusqu'en 1981 des évolutions contrastées, mais reste supérieur, en indice, au trafic total. De 1981 à 1985, on constate une baisse, particulièrement forte jusqu'en 1984, puis une reprise à partir de 1985.

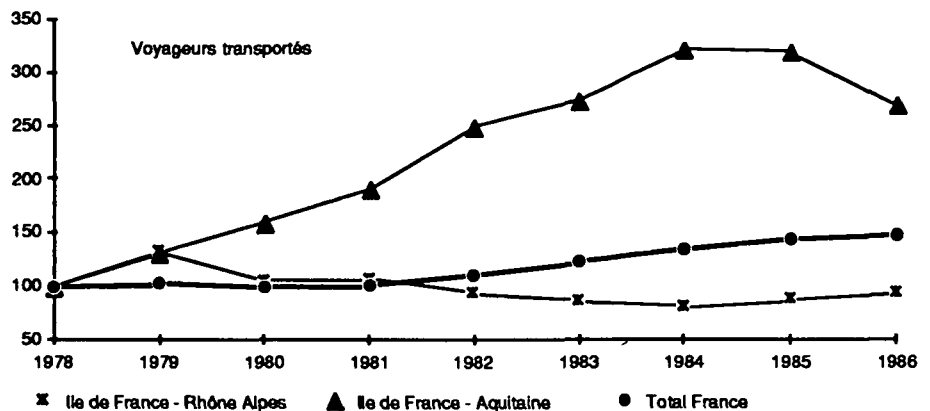
Le trafic entre Ile-de-France et Aquitaine croît fortement de 1980 à 1985, puis revient en 1986 au niveau de 1984.

Voyageurs transportés - indice 100 en 1978

Ile-de-France Rhône-Alpes:

1978-1981

évolution non linéaire mais supérieure à l'ensemble du trafic



En termes de voyageurs transportés, le trafic total occasionnel (en gras) varie plus progressivement, avec une rupture de tendance en 1981. Sa croissance se ralentit entre 1985 et 1986.

Le trafic entre Ile-de-France et Aquitaine croît nettement (indice supérieur à 300 en 1984 et 1985) avec un saut important entre 1981 et 1982, puis subit un retournement de tendance: on retrouve en 1986 le niveau de 1983.

Par contre, l'évolution du trafic entre Ile-de-France et Rhône-Alpes, elle, baisse de 1981 à 1984. Depuis 1984, ce trafic varie comme l'ensemble du trafic occasionnel.

Jun 1988

**Ile-de-France
Rhône-Alpes (suite)**

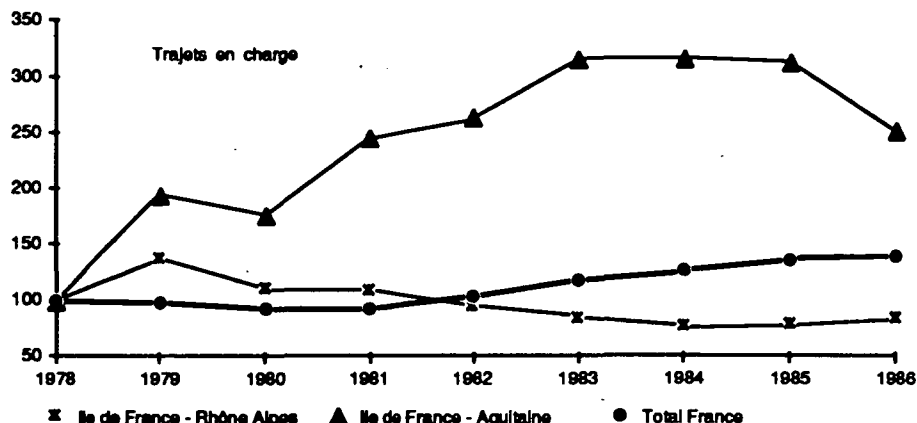
1980-1982

**passage à une
croissance
inférieure à
l'ensemble du trafic**

depuis 1984

**évolution parallèle à
l'ensemble du trafic**

Trajets en charge - indice 100 en 1978



Les statistiques de trajets en charge, comptages bruts des voyages effectués par le véhicule, sont calculées comme la demi-somme des parcours dans chaque sens pour les 2 régions étudiées. On retrouve globalement l'allure des courbes de voyageurs transportés, tant en niveau qu'en évolution. Toutefois, pour les relations Ile de France-Aquitaine, les variations d'une année sur l'autre sont plus irrégulières.

**Ile-de-France
Aquitaine**

1978-1980

**évolution diversifiée
des Indicateurs**

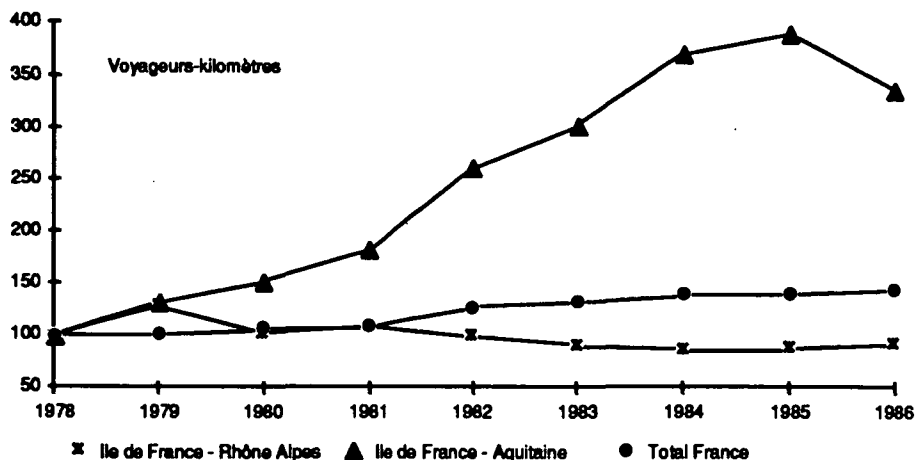
depuis 1981

**net décollage du
trafic**

1985-1986

coup d'arrêt

Voyageurs transportés - indice 100 en 1978



Par définition, les voyageurs-kilomètres sont un indicateur synthétique des 3 variables précédentes. Les courbes d'évolution sont donc plus régulières, surtout pour les 3 premières années. Elles font ressortir les grandes tendances: Croissance continue du trafic total, forte progression du trafic Ile-de-France Aquitaine et baisse sensible du trafic Ile-de-France Rhône-Alpes depuis 1981.

CONCLUSION:

**TGV et trafic
d'autocars: un
transfert possible...**

Sans pouvoir établir un impact direct du T.G.V., on relève cependant une concomitance entre l'avènement de la liaison rapide Paris-Lyon et une baisse significative du trafic d'autocar entre l'Ile-de-France et la région Rhône-Alpes dans un contexte de croissance du transport occasionnel par autocars. ■

Jun 1988