

## DERNIERS RESULTATS SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR AUTOCARS EN 1989

Eliane ROUX

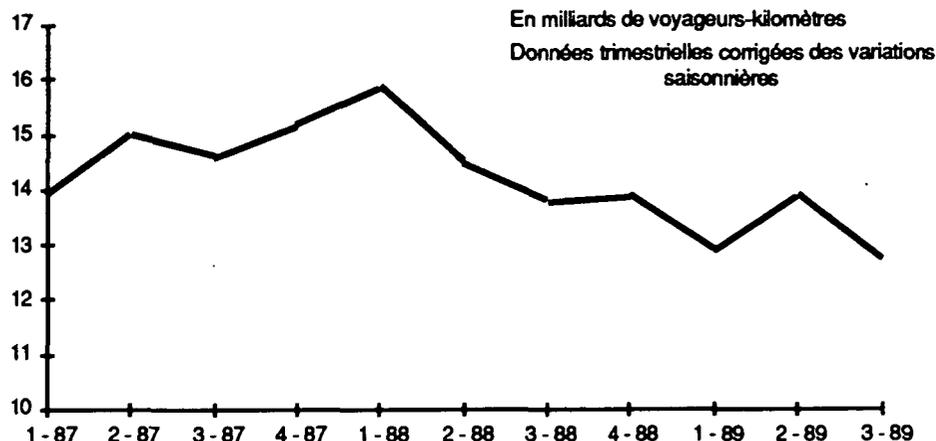
Les résultats présentés ici sont issus de l'enquête permanente sur l'utilisation des autobus et autocars réalisée par l'OEST. Pour 1989 nous disposons des résultats des 3 premiers trimestres (résultats provisoires pour le troisième). Rappelons que cette enquête porte sur l'ensemble des autobus et autocars de plus de 9 places assises à l'exception des véhicules de la RATP.

### Le trafic est orienté à la baisse

Le trafic de voyageurs par autobus et autocars est en décroissance au troisième trimestre 1989. Le nombre de voyageurs-kilomètres en données corrigées des variations saisonnières s'élève à 12,7 milliards en baisse de 8 % par rapport au trimestre précédent.

Après le fléchissement quasi continu du trafic depuis le deuxième trimestre 1988, un mouvement de croissance avait pourtant été observé au deuxième trimestre 1989 : + 7,2 % par rapport au premier. Il ne s'est donc pas confirmé au trimestre suivant. Sur toute la période considérée le trafic reste en 1989 bien en deçà de celui réalisé aux mêmes périodes de 1988.

### EVOLUTION DU TRAFIC DANS LES TRANSPORTS PAR AUTOBUS ET AUTOCARS

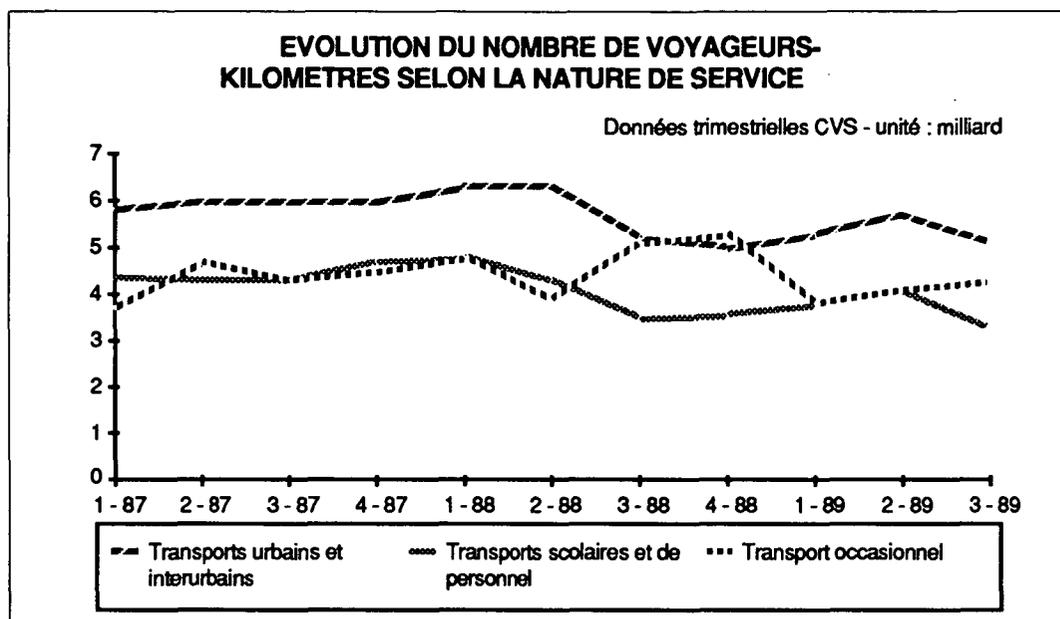


La baisse s'observe pour l'offre comme pour l'usage. Du côté de l'offre de transport les résultats des 3 premiers trimestres de l'année 1989 en données brutes apparaissent en retrait par rapport aux périodes comparables de l'année précédente. Globalement, sur les 3 trimestres 1989, 1 185 millions de kilomètres ont été parcourus en charge soit une baisse de 7,5 % par rapport aux 9 premiers mois de 1988. Le nombre de voyageurs transportés diminue encore plus pour les trois trimestres considérés. De janvier à septembre 1989 1 697 millions de voyageurs ont été transportés par autobus et autocars soit une baisse sur un an de 11 %.

## VOYAGEURS

L'évolution défavorable du trafic par autobus et autocars depuis le deuxième trimestre 1988 contraste avec les bonnes performances des autres modes de transport en commun et la vigueur du marché de la voiture particulière. On peut penser que dans un contexte économique favorable l'utilisation de la voiture particulière s'intensifie au détriment des transports en commun à courte et moyenne distance. Par ailleurs les transports en communs en croissance sont ceux dont l'offre devient plus attractive : le trafic SNCF s'accroît essentiellement pour le TGV.

Selon la nature de service, les profils d'évolution du trafic sur les trois premiers trimestres de 1989 sont assez voisins pour les services réguliers.



### ***Nouveau fléchissement du trafic dans les services réguliers***

Le trafic dans les services urbains et interurbains avait fortement baissé en fin d'année 1988 en raison notamment des grèves intervenues dans certains réseaux urbains. Depuis, un mouvement de hausse s'est dessiné aux 2 premiers trimestres 1989 - sans toutefois retrouver les niveaux de trafic observés début 1988 - mais il ne s'est pas prolongé : le nombre de voyageurs-kilomètres en données corrigées des variations saisonnières s'élève à 5,1 milliards au troisième trimestre 1989, en baisse de 10 % sur un trimestre.

Le trafic du ramassage scolaire et de personnel présente le même profil. A noter que, pour le ramassage de personnel, la baisse est continue depuis plusieurs années.

### ***Meilleure évolution récente du transport occasionnel***

L'évolution du transport occasionnel par autobus et autocar est fort différente de celle observée pour les services réguliers. A l'inverse de ces derniers le trafic s'était accru à la fin de l'année 1988 et, après une baisse momentanée au premier trimestre 1989, s'accroît à nouveau au deuxième puis au troisième trimestre 1989. ■