



TRANSPORT DE VOYAGEURS DANS LES RÉGIONS : les politiques locales peuvent infléchir les tendances lourdes de la démographie et de l'économie.

Catherine ROY

Les compétences des collectivités territoriales en matière de transport se répartissent de la manière suivante : les régions pour le réseau ferroviaire régional SNCF et éventuellement les lignes routières d'importance régionale, les départements pour les transports routiers non urbains et les communes pour les transports collectifs urbains. Les évolutions correspondent le plus souvent à des politiques locales ou à des agrégations de politiques spécifiques au niveau régional et/ou à des demandes dues à des augmentations de population. Les données utilisées sont tirées du tableau de bord régional de l'OEST.

La route représente 84% du volume des transports de voyageurs, le fer 10,5% et les autobus, autocars 5,5% du total : Source: CCTN-OEST

Véhicules particuliers-milliards de voyageurs-km		
	1990	1991
Urbain	180	non disponible
interurbain	408	non disponible
Total	588	599
Autobus, autocars-milliards de voyageurs-km		
	1990	1991
Urbain	4,5	4,8
interurbain	6	5,9
Ile-de-France+RATP	3,8	3,6
Scolaire	5,6	5,9
personnel	3,1	3,3
Occasionnel	18,3	19,4
Total	41,3	42,9
Fer-milliards de voyageurs-km		
	1990	1991
Réseau hors TGV	38,9	34,5
Y.c. régional	5,3	non disponible
TGV	14,9	17,9
Banlieue	10	10
R.A.T.P.	9,5	9,2
Total	73,3	71,6

Le transport de voyageurs : pour 28% urbain et pour 32% régional.

Prépondérance de la route dans le trafic régional et urbain ...

Pour l'année 1990 la décomposition, effectuée par l'OEST, selon les marchés attribue au régional 32% du trafic voy-km et à l'urbain 28%, les autres trafics concernent l'interrégional et l'international :

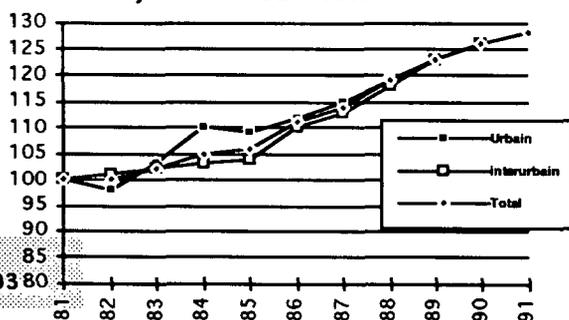
Transport de voyageurs par marché en 1990-source OEST-"Transport 2010"

	Urbain	Régional	Interrégional	International	Total
Voiture part.	180	187	203	18	588
Autocar	6,8	24	5,3	5,1	41,2
TC site propre	9,8	15,3	41,8	6,4	73,3
Total	196,6	226,3	250,1	29,5	702,5

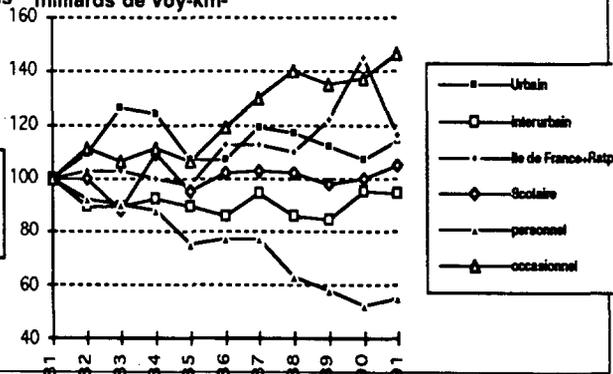
...croissance relativement forte pour le fer régional et le transport en Ile-de-France

Les évolutions par marché n'étant pas disponibles elles ont été calculées par mode. Globalement les transports par route augmentent, sur la période 1981-1991 de 28% (2,2% par an), le fer de 13%(1,1% par an) et les autocars de 11%(1% par an). D'après le détail des évolutions, le transport ferré régional et les transports franciliens sont ceux pour lesquels les croissances sont les plus fortes.

Trafic de voyageurs-véhicules particuliers-milliards de voy-km-source OEST-CCTN-

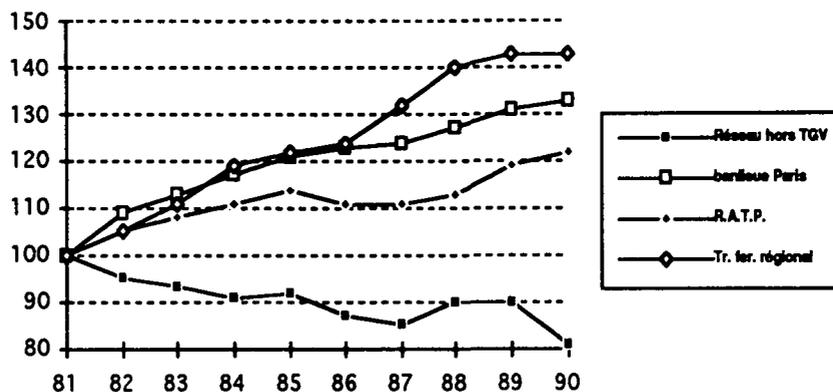


Transport de voyageurs par autobus et autocars-OEST-milliards de voy-km-



REGIONS

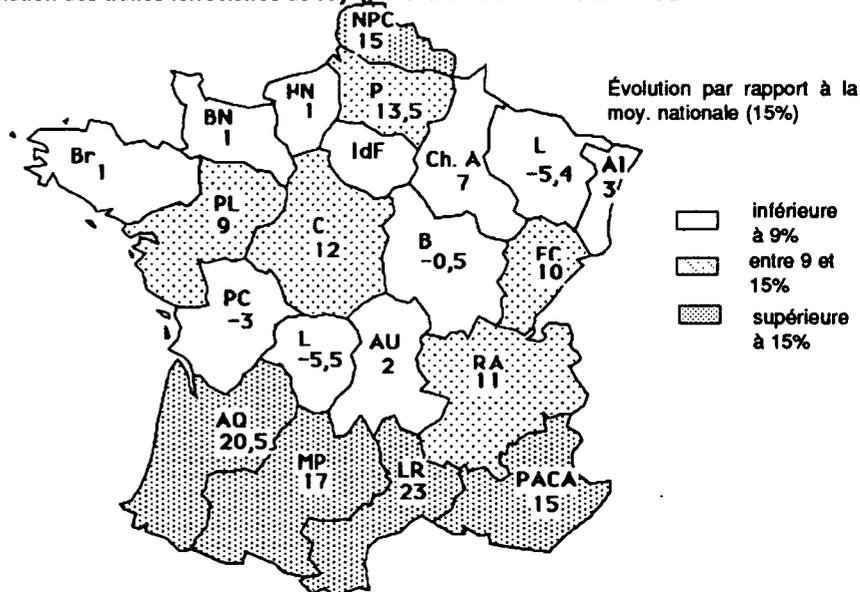
Evolution des transports de voyageurs par voies ferrées



Les voies ferrées ouvertes aux voyageurs n'ont notablement diminué qu'en Ile-de-France, Haute-Normandie, Bretagne, Champagne-Ardenne, Lorraine et Auvergne. Les effectifs de la SNCF baissent de 15%, d'une manière générale les baisses régionales d'effectifs sont groupées autour de la moyenne; les régions où la chute est plus importante que la moyenne sont la Champagne-Ardenne, la Basse-Normandie et le Languedoc-Roussillon.

Evolution d'autant plus rapide que la population croît vite et que les réseaux déjà en place sont importants.

Evolution des trafics ferroviaires de voyageurs-km entre 1986 et 1990 - O.E.S.T.



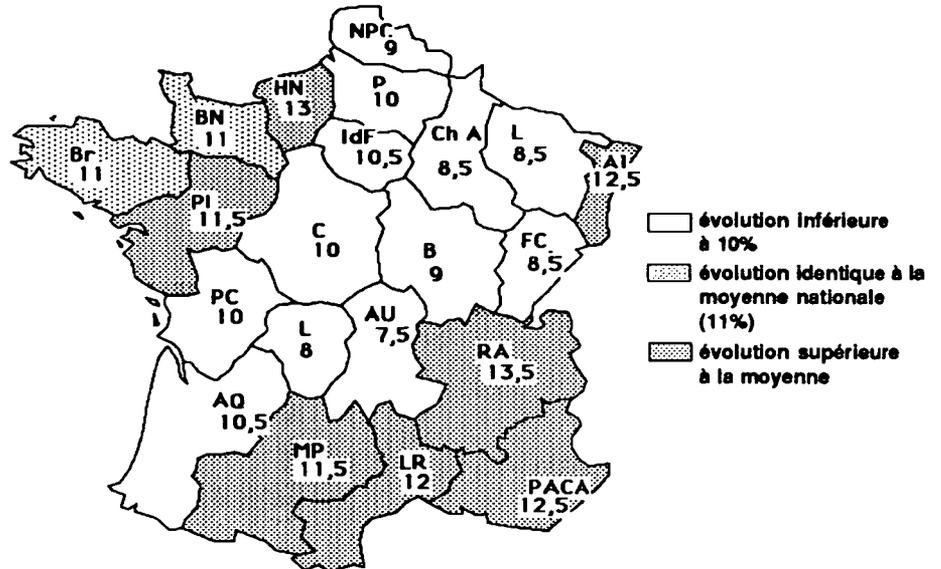
Le transport de voyageurs sur le réseau ferroviaire d'intérêt local a augmenté de 15% (soit près de 3% par an) de 1986 à 1990. Le sud de la France et le Nord-Pas-de-Calais enregistrent les plus fortes hausses. Il est difficile de corréliser les évolutions des trafics par région avec d'autres facteurs, tout au plus peut-on trouver une corrélation avec la population (le coefficient de corrélation entre les évolutions du trafic voy-km et de la population est de 0,72) et les réseaux en place (le coefficient de corrélation entre les évolutions de trafics et le niveau du trafic de voy-km est de 0,5).

Le parc de vignettes par habitant augmente en moyenne de 11% entre 1986 et 1990 soit 2,2 % par an. Les évolutions régionales se situent entre 7% (1,5% par an) et 13% (2,3% par an). Elles restent peu liées aux caractéristiques de la région, une corrélation négative (coefficient de corrélation de -0,62 entre la croissance par habitant des vignettes et le trafic ferroviaire par habitant) existe toutefois avec le mode ferroviaire.

REGIONS

Evolution du parc de vignettes entre 1986 et 1990-OEST-

Parc vignettes :
des croissances plus fortes à l'ouest-nord-ouest et au sud-sud-est.



Pour le parc par habitant, on observe une évolution plus rapide que la moyenne nationale au sud d'une ligne Basse-Normandie-Rhône-Alpes. A partir des données sur les immatriculations on peut calculer le rapport des immatriculations neuves sur celles de voitures d'occasion. Les résultats indiquent un rapport neuf/occasion plus élevé dans l'Est de la France.

Les services de transport par autobus et autocars ont augmenté de 11% (près de 1% par an) sur la période 1979-1991. Le tableau suivant donne les indices d'évolution par région, la base 100 étant l'année 1979 :

Indices d'évolution des services par autocars et autobus -base 100 en 1979

	Voyageurs-kilomètres		Véhicules-kilomètres	
	1990	1991	1990	1991
Nord-Pas-de Calais	120	131	121	136
Picardie	106	100	103	98
Ile-de-France	124	132	127	143
Centre	90	87	94	97
Haute Normandie	128	153	117	147
Basse Normandie	100	123	105	118
Bretagne	152	170	142	158
Pays de Loire	106	119	104	114
Poitou-Charentes	143	121	141	136
Limousin	86	86	100	97
Aquitaine	115	126	125	129
Midi-Pyrénées	96	85	89	90
Champagne-Ardennes	130	170	115	149
Lorraine	78	85	83	93
Alsace	87	87	93	91
Franche-Comté	81	81	92	87
Bourgogne	70	95	67	87
Auvergne	83	58	82	58
Rhône-Alpes	107	107	106	107
Languedoc-Roussillon	85	95	102	114
PACA-Corse	112	100	95	95
Total	107	111	106	113

Bus et cars :
une évolution d'ensemble médiocre, +1%.
Des évolutions régionales très différentes :
Bretagne Champagne-Ardenne : +5% par an
Auvergne : -3% par an

Les évolutions des trafics exprimés en voyageurs-kilomètres sont très dispersées selon les régions: les plus fortes augmentations concernent la Bretagne et la Champagne-Ardenne (70%), la plus forte baisse l'Auvergne (-40%).

Les évolutions de l'offre (véhicules-km) et de la demande (voyageurs-km) restent proches, tout au plus peut-on observer une évolution plus rapide de la demande que de l'offre pour 8 régions.

Sur la période 1986-1990 les disparités d'évolution sont importantes (-30% pour le Centre et 22% pour l'Alsace) comme le montre la carte des voyageurs-kilomètres suivante.

