

LES POINTES DE TRAFICS DES DIFFERENTS MODES (sur une base mensuelle)

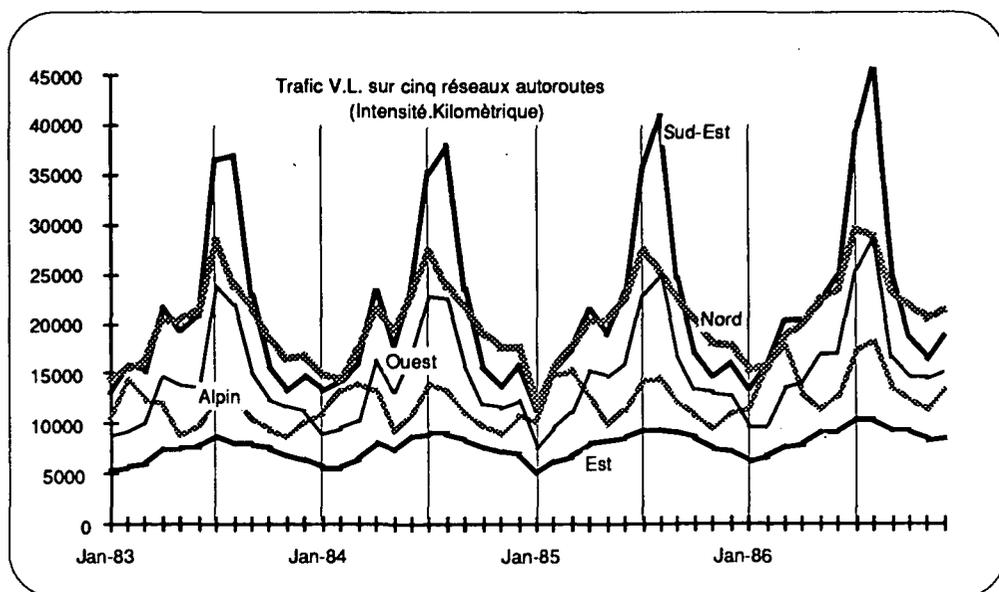
Les travaux de conjoncture s'attachent en général à dégager des tendances corrigées des variations saisonnières; les phénomènes sont lissés pour permettre une comparaison des évolutions d'activité d'un mois ou d'un trimestre sur le précédent.

En transport, toutefois, l'activité conjoncturelle des pointes et des creux de trafic présente un intérêt tout particulier; les pointes conditionnent le dimensionnement des infrastructures et les phénomènes de congestion qui leur sont directement liés méritent aussi d'être suivis.

L'objet de cette note est donc d'initier un autre éclairage de la conjoncture, à partir de séries mensuelles, en s'efforçant de dégager, suivant les périodes, l'ampleur des fluctuations et leur évolution: cette démarche reste encore partielle et il est bien évident qu'elle devrait être prolongée par une analyse des données journalières afin de refléter de manière plus exacte des problèmes d'encombrement de certaines périodes.

**Autoroutes :
une forte
saisonnalité ...**

Mis à part le réseau Est, les autoroutes sont soumises à une forte saisonnalité, avec un mois creux en Janvier et des pointes en Juillet et en Août, manifestement liées aux migrations touristiques. Il existe, toutefois, des disparités entre les réseaux : les amplitudes maximales de variation des trafics sont dans un rapport de 1 à 3 pour le Sud-Est, de 1 à 2,5 pour l'Ouest et de 1 à 2 pour le Nord. Pour le réseau Alpin, la situation est particulière et les pointes se situent en Février, Mars et en Juillet, Août, l'amplitude de variation étant dans un rapport de 1 à 1,7.

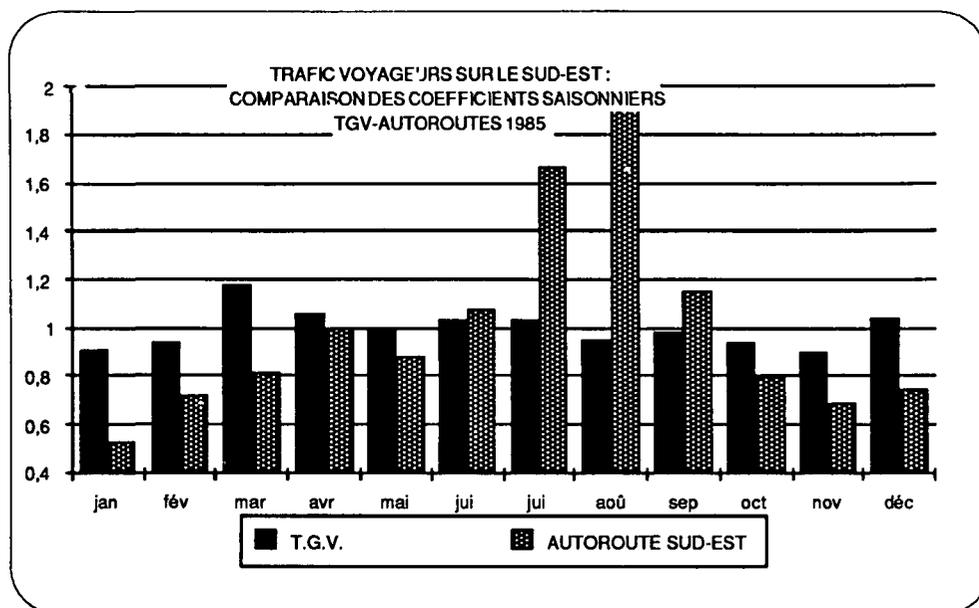


Décembre 1987

Croissance relative de Mars et baisse des mois d'été ...

Depuis 1979, la physionomie des pointes s'est modifiée : le poids relatifs de Mars croît régulièrement sur le réseau Alpin et augmente depuis 1983 sur les réseaux Nord et Sud-Est. Sur ces deux derniers réseaux les mois de Juillet et Aout ont une part relative dans l'activité annuelle plus faible qu'elle ne l'était au début des années 80.

La croissance des trafics autoroutiers de ces dernières années ne s'est pas accompagnée d'un changement de la répartition de l'activité dans l'année. Il est assez remarquable que cette croissance s'est produite dans la même proportion pour tous les mois, c'est à dire que les coefficients saisonniers affectés à chaque mois de l'année n'ont pratiquement pas évolué depuis 1983.



**S.N.C.F. :
des fluctuations
moins fortes surtout
pour le TGV**

L'amplitude maximale de variation du trafic sur l'ensemble du réseau, en Voyageur-kilomètre mensuel, est beaucoup plus faible, dans un rapport de 1 à 1,4, avec un mois creux en Février et des pointes en Juin, Juillet, Mars et Décembre. Le rapport d'amplitude pour les autres mois est de 1,12. Depuis 1980, le mois de Décembre à un poids relatif qui décroît dans l'activité annuelle et le poids du mois de Janvier croît dans la même proportion. Comme pour les autoroutes, depuis 1983, la cinquième semaine de congés induit un trafic plus fort en Mars.

Le profil mensuel du trafic TGV est moins fluctuant que celui de l'ensemble du réseau Rapide-Express : en 1985, l'amplitude maximale varie dans un rapport de 1 à 1,25, avec une pointe en Mars et un creux en Novembre. Ceci peut s'expliquer par le fait que le TGV a une clientèle plus professionnelle, et donc que ses trafics sont moins soumis aux migrations touristiques.

Il est certain que ces observations ne sont valables que pour des trafics pris sur une base mensuelle, car l'affluence des voyageurs les jours de départ en vacances montre bien que le fer, comme la route, connaissent des phénomènes de "super-pointes" pour lesquels l'analyse statistique est tout aussi intéressante.

Décembre 1987