

LA FRANCE ET LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE PERSONNES

Michel Houée

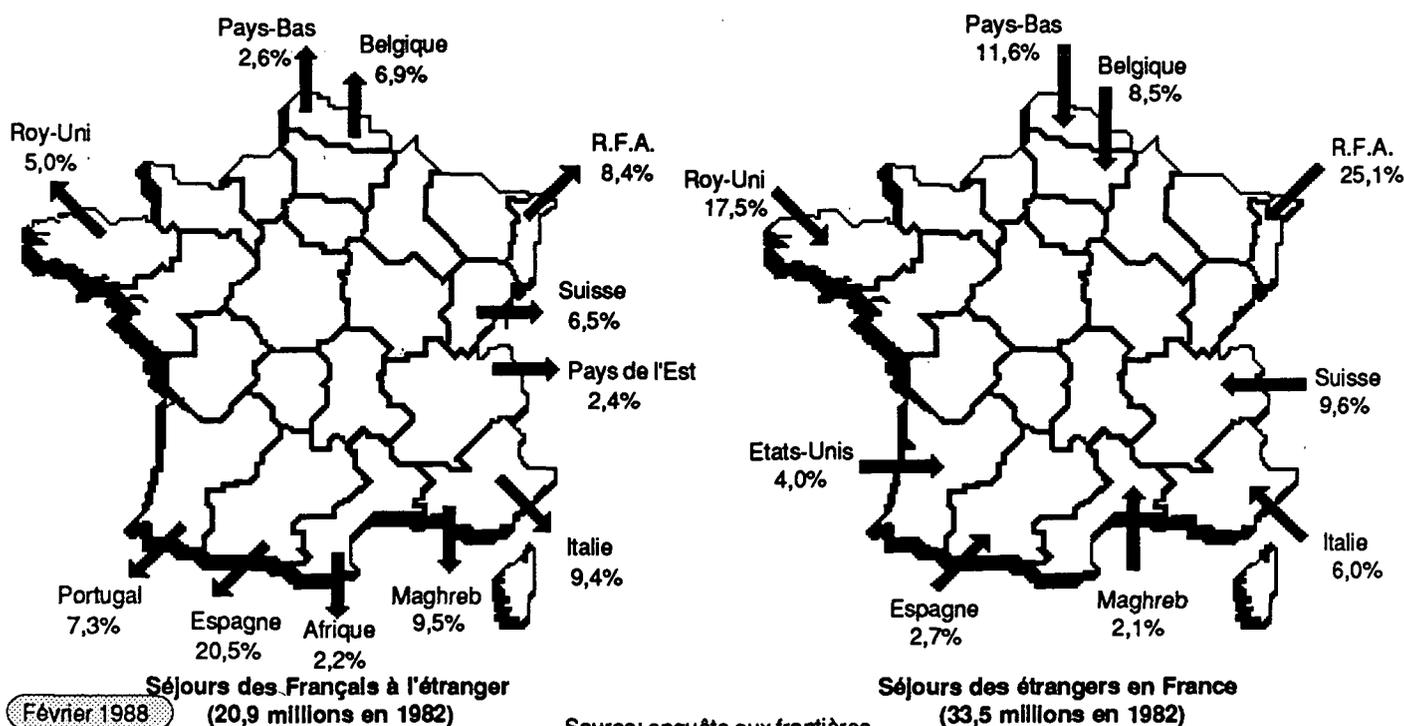
Des français peu enclins à sortir de leurs frontières en comparaison de leurs voisins, une France pays de transit plus que de destination pour nombre d'européens, une offre de transport insuffisamment compétitive et handicapée par un marché peu favorable aux voyages de groupe, autant de symptômes inquiétants dont il est de plus en plus fréquemment fait état à la veille de l'instauration du marché unique européen et alors que le transport à longue distance tend à se banaliser avec la démocratisation du transport aérien et l'apparition des réseaux terrestres à grande vitesse. Qu'en est-il exactement, et tout d'abord que savons-nous de ce domaine trop longtemps négligé de l'économie des transports?

Une place prépondérante de nos voisins européens dans les flux

Globalement, les séjours d'étrangers en France (environ 33,5 millions) l'emporteraient d'environ 60% sur les séjours de français à l'étranger (environ 21 millions) si l'on se réfère à des sources remontant à 5 ans. Pour les français, ceci représenterait moins de 10 % de leurs déplacements à longue distance, mais plus du quart des distances parcourues pour ce type de déplacements. Près de 85 % à 90 % de ces déplacements internationaux seraient effectués pour motif personnel, qu'il s'agisse des français ou des étrangers.

Les français se rendant à l'étranger accordaient en 1982 leurs faveurs par priorité à nos voisins, méditerranéens surtout : globalement, près des 2/3 des séjours sont faits dans des pays limitrophes (en considérant le Benelux comme une entité, et en incluant le Royaume-Uni). Parmi les autres destinations, le Maghreb occupe une place à part, avec près de 10 % des déplacements.

Les étrangers venant en France en font en très large majorité une de leurs destinations (dont 55 % leur destination exclusive). 5 % seulement déclarent y être en simple transit. Trois provenances dominent largement : l'Allemagne (25 %) le Benelux (20 %) et le Royaume-Uni (17,5 %), la communauté européenne dans son ensemble représentant les trois quarts des séjours.



**Un partage modal
qui reste favorable
à la voiture
particulière**

Quant aux modes utilisés, la voiture reste largement dominante, globalement autour de 60 % pour les français se rendant à l'étranger et de 70% pour les étrangers venant en France. L'avion arrive en seconde position avec environ 20 % pour les français et 13 % pour les étrangers. Le rail représente un peu plus de 10 % pour les français et de 12 % pour les étrangers, l'autocar à l'encontre d'une idée répandue occupant une part du marché plus importante pour les français (8,5 % de leurs déplacements internationaux) que pour les étrangers venant en France (à peine plus de 2 % du total). Enfin, l'importance du marché des touristes étrangers venant de Grande Bretagne explique la part élevée du maritime dans les entrées d'étrangers (environ 8 % du total).

**Partage modal des déplacements des français
à l'étranger selon le motif (en %)**

(voyageurs totaux en milliers) - (voyageurs x km totaux en millions)

	voiture	train	avion	car	autres	total
voyageurs-personnel	63,0	10,1	15,4	9,3	2,2	36041
-professionnel	27,4	13,8	52,1	2,1	4,6	4516
ensemble	59,0	10,5	19,5	8,5	2,5	40557
voyag x km-personnel	36,3	11,3	45,0	5,8	1,6	32624
-professionnel	6,6	4,0	87,8	1,0	0,6	8118
ensemble	30,4	9,8	53,5	4,9	1,4	40742

Source: enquête transport 81/82

Mais le partage modal est évidemment très sensible au type de pays de résidence concerné. Ainsi la part de la voiture atteint jusqu'à 85 % chez nos visiteurs allemands ou néerlandais, alors que l'avion représente plus des trois quarts du marché des visiteurs maghrebins, et si l'avion n'atteint pas la moitié du marché des visiteurs nord-américains, c'est qu'une partie importante de ceux-ci entrent en Europe par un autre pays à commencer par la Grande-Bretagne.

Le motif exerce également une influence déterminante: les voyageurs professionnels sont plus de la moitié à prendre l'avion, et à peine plus du quart à utiliser la voiture pour se rendre à l'étranger.

**Partage modal des déplacements des étrangers
venant en France selon le pays de résidence (en %)**
(réponses multiples incluses)

	voiture	air	fer	mer	autocar	autres	n.disp.	total
R.F.A.	84,0	4,5	6,8	1,5	1,2	1,3	4,4	103,7
Royaume-Uni	70,4	12,8	10,4	35,0	4,8	4,3	3,6	141,3
Pays-bas	85,0	3,7	5,4	0,4	1,0	0,8	6,2	101,5
Suisse	71,7	6,4	21,4	1,1	1,1	1,2	1,6	104,5
Belgique	82,0	5,3	11,7	0,8	0,6	0,7	2,7	103,8
Italie	52,0	16,1	25,7	3,8	1,0	1,7	6,5	106,8
C.E.E.	74,2	8,3	10,3	9,3	2,2	1,9	4,3	110,5
Ensemble	68,4	14,4	13,4	8,2	2,4	2,0	4,2	113,0

Source: enquête aux frontières 1982

Ce partage modal est également sensiblement modifié lorsqu'on raisonne en voyageurs-kilomètre : ainsi pour les déplacements internationaux des français, l'avion devient dominant avec 53,5 % des déplacements, la part de la voiture chutant au contraire à environ 30 %.

Pour disposer d'informations plus fréquentes et plus récentes, on doit se tourner vers les statistiques relatives aux divers modes, mais c'est alors au prix d'une disponibilité et d'une fiabilité très inégale : satisfaisantes en ce qui concerne le transport aérien français et le transport ferroviaire où l'on dispose des enquêtes auprès des voyageurs et des données de la billetterie, médiocres en ce qui concerne le transport par autocar où l'on ne connaît que l'activité des véhicules français, mauvaises pour le transport individuel où l'information est très parcellaire.

Un marché aérien important mais difficile

En 1986, les deux Compagnies Air France et UTA ont représenté un marché de 10,84 millions de voyageurs internationaux. Un peu plus de la moitié de ce trafic intéresse l'Europe dont près de 11 % pour la Grande Bretagne et 7,5 % pour l'Allemagne. L'Afrique pèse également d'un poids important (27 %), particulièrement le Maghreb (16 %). Si ce marché a connu en dépit d'un contexte économique difficile une croissance soutenue au cours de la première moitié de la dernière décennie (+ 34,6 % de 1976 à 1981), il tend à stagner depuis (+ 3,4 % de 1981 à 1986).

Voyageurs aériens hors Métropole des compagnies françaises (en millions)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Royaume-Uni	1,29	1,29	1,33	1,38	1,47	1,16
R.F.A.	0,64	0,64	0,69	0,71	0,78	0,81
Autres Europe	3,31	3,26	3,13	3,17	3,19	3,54
Maghreb	1,97	1,88	1,87	2,03	2,23	1,75
Autres Afrique	1,04	1,11	1,13	1,15	1,14	1,16
Proche Orient	0,32	0,34	0,32	0,28	0,33	0,29
Extrême Orient	0,58	0,57	0,61	0,58	0,58	0,59
Amérique du Nord	0,90	0,88	0,86	0,84	0,86	0,74
Antilles/Caraïbes	0,86	0,96	1,01	0,96	0,96	1,00
Autres	0,54	0,48	0,51	0,44	0,43	0,48
Total	11,46	11,41	11,46	11,54	11,97	11,52

Source: D.G.A.C

Le rail dispose d'atouts avec la grande vitesse

En comparaison, la SNCF assure un trafic international de 14,92 millions de voyageurs en 1986, dont 22,5 % en direction de l'Italie, 16 % de la Suisse, et 12,5 % de l'Allemagne. Si la croissance de ce trafic au demeurant irrégulière, reste modérée au cours des dix dernières années (en exceptant l'année 1986 fortement affectée par les grèves), l'exemple de la Suisse (41 % de croissance depuis 1981) montre l'impact possible de la grande vitesse sur le trafic international, ce que confirment les prévisions effectuées à propos du projet de TGV-Nord (environ 2/3 de trafic supplémentaire à l'horizon 2000 entre la France et la Belgique).

Voyageurs S.N.C.F Internationaux (en millions)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Belgique	2,35	2,31	1,96	2,09	2,01	
Italie	3,36	3,45	3,53	3,76	3,43	3,34
Royaume-Uni	1,65	1,69	1,60	1,69	1,53	1,43
R.F.A	2,22	2,20	1,87	1,96	1,98	1,86
Suisse	1,68	2,04	2,25	2,32	2,38	2,37
Pays-Bas	0,64	0,62	0,54	0,58	0,58	0,57
Luxembourg	0,27	0,28	0,28	0,28	0,30	0,29
Espagne	0,86	1,27	1,28	1,36	1,23	1,36
Total	16,47	16,25	15,81	16,24	16,22	14,92
Dont 1 ^{ere} classe	2,90	2,87	2,74	2,65	2,65	2,40

Source: S.N.C.F

Un potentiel important pour l'autocar

Les autocars français pour leur part ont transporté en 1986 quelques 17 millions de voyageurs internationaux, dont environ 12 millions en transport occasionnel d'après l'enquête sur l'utilisation des autocars. Le cadre réglementaire conduit à dissocier trois catégories de services : les lignes régulières qui semblent avoir accru le nombre de leurs usagers de manière sensible depuis le début de la décennie, la part des travailleurs immigrés diminuant au profit des déplacements touristiques ; les navettes, assurant périodiquement le transport de groupes dans le cadre de prestations touristiques, pour lesquelles la croissance du nombre de services autorisés est très importante; le transport occasionnel proprement dit, qui constitue le secteur le plus important et sans doute le plus dynamique, à la faveur notamment d'un intérêt croissant de la clientèle du troisième âge pour les destinations étrangères.

On ne sait enfin à peu près rien à un niveau global des trafics internationaux engendrés par la voiture particulière, sauf qu'ils sont importants si l'on en juge par la proportion des recettes sur véhicules étrangers des sociétés d'autoroute, de l'ordre de 20%, et par leur importance dans la mobilité automobile à longue distance des français (14% des voyageurs x kilomètre)

Un système d'information à développer

Il est essentiel compte tenu de l'importance croissante qu'est amenée à prendre la mobilité internationale et des enjeux de part de marché pour les différents modes, d'améliorer notre connaissance de ce secteur.

En matière de clientèle modale, il convient de rendre plus accessible l'information relative aux transports aériens et ferroviaires, en la complétant pour les exploitants étrangers. . Un véritable observatoire des flux reste à créer pour le transport par autocar, en prenant appui sur les informations des transporteurs et les outils publics existants.

En matière de mobilité, les enquêtes auprès des voyageurs ont d'évidentes limites, notamment pour les flux routiers, et la suppression des contrôles tendra à rendre plus délicate la réalisation de nouvelles enquêtes aux frontières, même s'il en est prévue une en 1988-1989. Quant aux enquêtes-ménages, elles sont peu fréquentes, insuffisamment dimensionnées pour bien cerner la mobilité internationale et difficilement comparables d'un pays à l'autre .

La suggestion est de ce fait avancée au niveau de la Communauté, ou un groupe de travail (Cost 305) a réfléchi au problème, de réaliser une enquête permanente sur la mobilité internationale qui permettrait de caler au niveau des flux de grande région à grande région, une matrice origine-destination plus désagrégée estimée à partir des données éparses disponibles recueillies notamment à l'occasion des projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures. ■