



L'EVOLUTION DES TRAFICS VOYAGEURS DANS TROIS SCENARIOS DE CRISE

Béatrice GASSER

Le secteur des transports consomme près de 50% des produits pétroliers importés. Pour évaluer l'impact de la crise du golfe sur le trafic de voyageurs, 3 scénarios de crise ont été élaborés pour l'année 1990 et 1991: prix du baril à 25 \$, 30 \$ et 35 \$, depuis le mois d'août 1990 et en moyenne annuelle en 1991, sous l'hypothèse d'un taux de change moyen du dollar à 5,30F.

Des élasticités au prix des carburants de -0,25 pour la circulation automobile et de +0,16 pour le trafic ferroviaire

La hausse du prix des carburants joue de manière immédiate sur la circulation automobile et la mobilité des voyageurs. Des effets "revenu" interviennent ensuite sur la mobilité des ménages avec un certain décalage.

Les trafics de voyageurs aérien, ferroviaire et automobile ont été modélisés en fonction d'effets "revenu" et d'effets "prix relatifs" traduisant la concurrence entre les différents modes.

Des élasticités de -0,25 au prix des carburants et de 1,6 au Produit Intérieur Brut Marchand ont été retenues pour les parcours automobiles sur le réseau national.

Le trafic ferroviaire de voyageurs (en voyageurs x km) a été modélisé en fonction de la Consommation Finale des Ménages, du produit moyen SNCF, et du prix des carburants.

L'élasticité par rapport à la Consommation Finale des Ménages retenue est de 0,73. Le trafic ferroviaire a une élasticité de -0,34 par rapport au produit moyen SNCF (en francs constants de 1980) et de 0,16 par rapport au prix moyen des carburants. Cette dernière élasticité rend compte du report modal sur le fer dû à l'augmentation du prix des carburants.

On peut penser que la hausse du prix des carburants aura peu d'influence sur les tarifs de la SNCF, l'énergie de traction utilisée étant essentiellement électrique. L'hypothèse choisie a été une augmentation de 1% du produit moyen SNCF (hors taxes en francs constants) pour les 3 scénarios de crise.

Le trafic d'Air Inter dépend fortement des variations tarifaires qui résulteront de l'augmentation du prix du carburéacteur

Le trafic d'Air Inter, en nombre de passagers, a été modélisé en fonction de la Consommation Finale des Ménages (élasticité de 2,24), du produit moyen d'Air Inter en francs constants (élasticité de -0,98) et du produit moyen SNCF (en francs constants de 1980) avec une élasticité de 0,68, traduisant la concurrence avec les lignes de TGV.

L'hypothèse a été faite que 10% de la hausse du prix du carburéacteur était répercutée sur le produit moyen, le poste carburants représentant 10% du Chiffre d'Affaires d'Air Inter.

variations en moyenne annuelle

	25\$/baril		30\$/baril		35\$/baril	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991
PRIX CARBUREACTEUR	3,5 %	9,4 %	12,9 %	20,3 %	22,3 %	29,5 %

TRAFICS

Des différences par rapport aux projections OEST liées à la prise en compte de la hausse des prix des carburants

Les hypothèses de cadrage macroéconomique sont celles retenues dans le cadre de la présentation du Budget. Les variantes à 30 et 35 \$ ont été extrapolées à partir des prévisions OFCE et Direction de la Prévision.

Les prévisions de trafics, obtenues à partir de ces estimations économétriques annuelles, diffèrent sensiblement des projections réalisées précédemment par l'OEST, même pour le scénario à 25 \$ le baril, puisqu'elles intègrent les effets de la hausse du prix des carburants, de manière directe (hausse des prix et des tarifs) et indirecte (moindre croissance de la consommation des ménages).

Cadrage macroéconomique	25\$/baril		30\$/baril		35\$/baril	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991
CFM en volume	+3,3 %	+2,6 %	+3,2 %	+2,3 %	+3,1 %	+2,0 %
Prix de la CFM	+3,2 %	+2,8 %	+3,4 %	+3,4 %	+3,6 %	+4,0 %
PIB en volume	+2,8 %	+2,7 %	+2,7 %	+2,4 %	+2,6 %	+2,1 %
Produit moyen Réseau Principal HT base 100 en 80 - centimes 80	+1,0 %	+1,0 %	+1,0 %	+1,0 %	+1,0 %	+1,0 %
Prix moyen des carburants - F80	-0,5 %	+2,7 %	+2,3 %	+6,4 %	+5,2 %	+9,0 %
Produit moyen Air Inter - F80 - b.100 en 80	-0,7 %	-0,3 %	-0,1 %	+0,7 %	+0,9 %	+1,5 %

RESULTATS DES MODELES	1990	1991	1990	1991	1990	1991
TRAFIC AIR INTER en passagers	+7,0 %	+5,0 %	+5,9 %	+3,0 %	+4,5 %	+1,3 %
TRAFIC SNCF Réseau Principal en passagers x km	+2,0 %	+2,0 %	+2,4 %	+2,3 %	+2,8 %	+2,5 %
CIRCULATION AUTOMOBILE parcours sur le réseau national	+4,5 %	+3,6 %	+3,7 %	+2,2 %	+2,8 %	+1,1 %

La circulation automobile continue d'augmenter, dans le scénario à 25 \$, mais ralentit sa croissance, initialement prévue à 4,8 % en 1990. Ce n'est qu'à partir d'une augmentation de 14 % du prix moyen des carburants en 1991 que la croissance du trafic routier s'annulerait.

Le trafic ferroviaire devrait varier en réalité de 1 à 2 % selon les scénarios

Les variations du trafic SNCF voyageurs devraient être plus faibles que celles obtenues par le modèle de régression. La hausse du prix des carburants devrait induire mécaniquement une augmentation de 2 à 2,8 % en 1990 du trafic SNCF voyageurs, par un report de l'automobile vers le transport ferroviaire. Néanmoins le trafic du TGV Sud-Est, qui entraînait la croissance globale, se stabilise, et la mise en service du TGV Atlantique n'a pas produit en 1990 l'effet d'induction de trafic escompté. Ceci s'expliquerait en partie par la politique tarifaire de la SNCF (suppléments importants pour le TGV Atlantique). L'augmentation du trafic Réseau Principal a ainsi été de +1,9 % en 1989 et s'annule pour les 6 premiers mois de 1990. On peut estimer que le trafic ferroviaire ne progresserait en réalité que de 1 à 2 % selon les scénarios.

Le trafic d'Air Inter est très lié aux variations tarifaires et sa croissance pourrait se ralentir si les augmentations tarifaires en 1990 et 1991 sont supérieures à celles que nous avons retenues. ■