



RESULTATS 1990 : UNE FIN D'ANNEE EN NET REPLI

Ruth BERGEL – Pierre SELOSSE

Lors de la note de novembre 1990, l'O.E.S.T. avait fourni de premières estimations des principaux indicateurs du secteur des transports grâce à ses modèles de projections. A cette époque, les dernières données statistiques connues portaient sur le mois de juillet et ne prenaient donc pas en compte le choc lié à l'augmentation du prix du pétrole. Cependant, un net infléchissement de la croissance apparaissait déjà pour la plupart des indicateurs transports, en liaison avec un ralentissement général de l'économie.

Avant même d'avoir les résultats définitifs pour l'année 1990, il nous est apparu important de refaire une estimation prenant en compte le changement de contexte économique qui est apparu au mois d'août. Aussi, le tableau ci-dessous n'est encore qu'une estimation de ce que sera l'évolution annuelle, plusieurs indicateurs n'étant disponibles que jusqu'en septembre ou octobre.

**Une conjoncture
très dégradée au
second semestre...**

Cependant, le ralentissement de la croissance de l'activité transport apparaît très nettement pour tous les indicateurs. La conjoncture, déjà médiocre au premier semestre, s'est encore dégradée en fin d'année. Si la plupart des indicateurs sont encore en croissance sur l'ensemble de l'année, le retournement de tendance apparaît en fin d'année.

	Résultats 89	Estimation 1990 *
Transport de voyageurs		
Indice de circulation sur le réseau national	+5,1%	+4,0%
SNCF réseau principal	+1,8%	-0,6%
Air Inter	+14,4%	+4,0%
Transport de marchandises		
Ensemble des transports terrestres	+3,6%	+1,0%
Transport routier	+4,5%	+1,5%
Trafic Poids Lourds sur autoroute	+9,6%	+6,8%
Fret SNCF	+1,9%	-3,4%
Novatrans	+3,6%	+0,9%
Economie du secteur		
Immatriculations de voitures particulières	+2,6%	+1,6%
Consommation d'essence et de super	-1,5%	-0,8%
Consommation de gazole	+10,6%	+10,4%

*Marchandises :
le ralentissement
devient retourne-
ment après cinq
années de crois-
sance continue...*

Pour les transports de marchandises, le ralentissement de la croissance apparaissait déjà nettement au moment de la note précédente. Mais la dégradation de la production industrielle à partir de septembre a confirmé ce retournement de tendance qui touche tous les modes de transports. Ce ralentissement de l'activité déjà sensible dans le BTP au premier semestre s'est confirmé dans la plupart des secteurs, en particulier dans celui des biens intermédiaires et de la production automobile. Les conséquences en sont très nettes pour les modes de transport. Le transport routier de marchandises est directement touché par le fort ralentissement des transports de produit manufacturés et de matériaux de construction. Pour la première fois, après cinq années de croissance continue et forte, la courbe s'inverse et le trafic diminue en fin d'année, ce qui se traduit par une faible croissance en moyenne annuelle. Pour le transport ferroviaire, le rétablissement opéré au premier semestre a été complètement inversé à partir du mois de septembre. La chute de trafic sur l'ensemble de l'année serait ainsi de plus de 3%. Même le trafic international et de transit apparaît en net ralentissement. De plus on assiste à un redéploiement géographique important : les trafics avec l'Allemagne restent très dynamiques alors que les échanges avec l'Europe du Sud, qui avaient porté la croissance depuis plusieurs années, plafonnent, voire se dégradent.

*Voyageurs :
hausse des prix du
carburant = ralen-
tissement pour
tous les modes...*

En transport de voyageurs aussi les indicateurs subissent un net coup de frein. Si le premier semestre était satisfaisant, l'effet prix du pétrole a nettement joué à partir du mois d'août. Les déplacements automobiles, directement touchés par l'augmentation du prix des carburants, mais aussi par le ralentissement des ventes d'automobiles verront leur croissance réduite de plus d'un point par rapport à celle des années précédentes. Le trafic d'Air Inter a été sensible à l'augmentation des tarifs et a de plus été marqué par la tendance des entreprises à réduire leurs frais généraux en fin d'année et par la mauvaise conjoncture générale. Enfin, la mise en service de la branche sud-ouest du TGV Atlantique a pesé sur certaines relations d'Air Inter. Pour sa part, la SNCF est beaucoup moins sensible aux variations du prix du pétrole, mais le mauvais environnement économique général et la pression sur le pouvoir d'achat des ménages se sont traduits par un léger ralentissement du trafic ferroviaire sur l'ensemble de l'année. Ainsi, la mise en service du TGV sud-ouest et la croissance sur la branche sud-est n'ont pas pu compenser l'effritement constaté sur le réseau classique.

*Immatriculations :
le retournement est
net en fin d'année...*

Enfin, en ce qui concerne les immatriculations de voitures, le ralentissement qui apparaissait depuis le premier semestre se confirme en fin d'année, probablement accentué par un effet psychologique lié à la hausse du prix des carburants. Cela apparaît d'autant plus nettement que la forte chute des immatriculations en fin d'année a surtout porté sur les modèles à essence. Les immatriculations de voitures diesel conservent pour leur part un niveau élevé. Cette modification n'est pas sans conséquence sur les performances des différents constructeurs. Il faut rappeler que la grève dans les préfectures en décembre 1989 avait provoqué un report sur janvier. Cela explique la croissance de 1,6% sur l'ensemble de l'année. Hors cet effet, la baisse serait de l'ordre de 3%.

*Plus de gazole que
d'essence...*

Quant aux livraisons de carburants, la conjoncture défavorable liée à la crise du Golfe fait suite à l'augmentation au premier semestre. Sur l'ensemble de l'année, la croissance reste très proche de celle de 1989 : plafonnement pour l'essence et le super et forte croissance pour la gazole. A partir du mois de septembre 1990, les livraisons de gazole deviennent, pour la première fois, plus importantes que les livraisons d'essence et de supercarburant. □