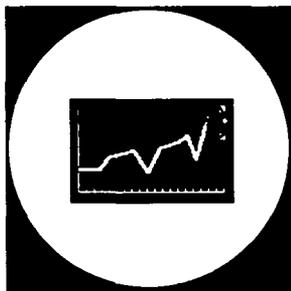


LES PREVISIONS DES TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS POUR 1991

Béatrice GASSER



Les prévisions voyageurs de l'OEST pour l'année 1991 portent sur quatre indicateurs : la circulation automobile interurbaine sur le réseau national (indice de débit du SETRA), la circulation en voiture particulière des ménages (parc VP des ménages x kilométrage annuel moyen), le trafic ferroviaire de voyageurs en trains rapides-express, et le trafic intérieur de passagers d'Air Inter.

Le scénario retenu pour 1991 est celui d'une croissance de l'économie ralentie (+2,0 % de croissance pour le Produit Intérieur Brut après +2,6 % en 1990, et +2,5 % pour la Consommation Finale des Ménages contre +2,8 % en 1990) et d'un parc automobile en moins forte augmentation, après une hausse de +1,5 % seulement des immatriculations de véhicules neufs en 1990.

L'hypothèse est faite en 1991 d'un baril de pétrole à 25 \$ et d'un dollar à 5,30 F. Il en résulte une croissance de +4,0 % pour le prix moyen des carburants (pondéré par les consommations des véhicules). On suppose de plus un maintien en francs constants du produit moyen ferroviaire du réseau principal, et une baisse de 1 % en francs constants de la recette unitaire d'Air Inter, après les hausses tarifaires d'octobre 1990.

Un ralentissement de la croissance des trafics en 1990 pour tous les modes.

L'année 1990 apparaît comme une année de retournement dans l'évolution des trafics voyageurs. Pour l'ensemble des modes la croissance se ralentit (+4,0 % pour l'indice de la circulation automobile sur le réseau national en 1990 contre +5,2 % en 1989, +4,0 % pour le trafic Air Inter après +14,4 % en 1989), voire disparaît, le trafic ferroviaire diminuant en 1990 de -0,6 % sur le réseau principal et de -1,4 % sur le réseau rapide-express.

La hausse du prix des carburants d'août à décembre 1990, les mauvaises conditions climatiques en décembre 1990, et le moindre renouvellement du parc expliquent la croissance plus faible de la circulation automobile, y compris sur les autoroutes.

Le trafic d'Air Inter a été sensible aux hausses tarifaires d'octobre liées aux variations du prix du baril, et à la moins bonne conjoncture générale.

La pression sur le pouvoir d'achat des ménages a entraîné une baisse de la fréquentation du réseau ferroviaire classique, qui n'a pas été compensée par la mise en service du TGV-Ouest et l'extension au réseau TGV Sud-Ouest.

Le ralentissement de l'activité économique devrait confirmer, voire accentuer ces tendances pour 1991.

Ainsi, pour la circulation automobile, malgré la stabilisation actuelle du prix des carburants, et compte tenu d'une moindre extension du parc de voitures particulières, la croissance prévue est de +3,5 % pour l'indice de débit sur le réseau national, et de +3,1 % pour la circulation des ménages.

Accentuation de cette tendance pour 1991

PREVISIONS

	1989	1990	(90/89)	1991	(91/89)
TRAFIC SNCF Rapides Express en milliards de voyageurs*km	48,64	48,35	-0,6 %	48,35	0,0 %
Trafic AIR INTER Intérieur en millions de passagers	16,19	16,84	4,0 %	17,35	3,0 %
CIRCULATION réseau national indice de débit, base 100 en 1970	2,00	2,08	4,0 %	2,15	3,5 %
CIRCULATION VP des ménages en milliards de véhicules*km	313,40	325,94	4,0 %	336,16	3,1 %

Le trafic ferroviaire devrait rester stable en 1991

La mise en service en année pleine du TGV-Ouest et l'extension au réseau Sud-Ouest n'ont pas eu en 1990 les effets d'augmentation de trafic auxquels on pouvait s'attendre, vraisemblablement en raison de la hausse des suppléments sur ces lignes express. L'évolution des réseaux Ouest et Sud-Est devrait être similaire en 1991, néanmoins l'induction de trafic sur la branche Sud-Ouest devrait permettre une augmentation supplémentaire de +0,5 % du trafic TGV total.

La croissance du trafic TGV compenserait la diminution plus importante de la fréquentation du réseau classique en 1991 et le trafic ferroviaire rapide-express devrait rester stable.

Le trafic d'Air Inter augmenterait de 2 à 3 % en 1991

Le transport aérien est le mode dont l'élasticité à la consommation des ménages est la plus élevée (+2,22 selon les estimations de l'OEST). Le seul effet du ralentissement économique donnerait une croissance de +3,7 % en 1991 pour le trafic d'Air Inter.

Néanmoins cette prévision doit être minorée. Les lignes du réseau Ouest ont été très affectées par la concurrence du TGV Atlantique. De plus, le climat d'insécurité lié à la guerre du Golfe, ainsi que l'augmentation des temps d'enregistrement ont entraîné une diminution de 30 % environ des trafics de janvier-février 1991 par rapport à 1990. La croissance du trafic annuel ne devrait pas excéder 3 % en 1991. ■

