



TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES EN 1993 : DES PREVISIONS REVUES A LA BAISSSE.

J.-C. BLAIN, R. BERGEL et M. GIRAULT

Les révisions successives des cadrages macroéconomiques des conjoncturistes français pour l'année 1993 et la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) annoncée récemment pour le 12 juillet prochain par le gouvernement nous conduisent à corriger nos prévisions(*) de trafics de voyageurs et de marchandises publiées dans le numéro d'avril des Notes de Synthèse.

Le cadrage alors retenu affichait une croissance de +0,8% en volume pour le PIB marchand et de +1,8% pour la consommation finale des ménages. Les dernières prévisions de la Commission des Comptes de la Nation tablent sur des évolutions de -0,4% et +1,1% respectivement pour ces deux indicateurs. Le nouveau cadrage du BIPE est encore plus pessimiste : -0,9% pour le PIB marchand et +0,3% seulement pour la consommation des ménages.

Ces corrections impliquent une révision à la baisse des trafics à laquelle vient s'ajouter une redistribution modale entre la route et le chemin de fer due à la nouvelle augmentation de la fiscalité des carburants.

(*) L'exercice présenté dans cet article ne constitue pas à proprement parler un travail de prévision au sens où il ne cherche pas à estimer l'évolution la plus probable en 1993. En effet, compte tenu de la date de réalisation, il devrait intégrer fortement l'information déjà disponible sur les quatre premiers mois de l'année. Or tel n'est pas le cas. En fait, la simulation présentée consiste à utiliser les relations économétriques liant les variables de trafic aux variables macroéconomiques, et à les faire fonctionner avec les nouveaux cadrages. Il s'agit donc d'un travail mécanique. La connaissance des évolutions des trafics au cours des quatre premiers mois n'est utilisée que pour commenter les résultats des simulations.

TRAFIC DE VOYAGEURS : forte révision pour la route et l'aérien

Outre les hypothèses des deux scénarios macroéconomiques retenus, nous supposons que le prix du billet SNCF ("produit moyen") augmentera de 1% en francs constants cette année, et celui d'AIR INTER restera stable. De plus, nous évaluons à +5,6% la hausse en moyenne annuelle du prix relatif des carburants pondéré de leurs consommations respectives.

	91/90	92/91	Commission des		
			Bipe (fév. 93)	Comptes (mai 93)	Bipe (mai 93)
			93/92	93/92	93/92
PIB marchand	0,3%	1,1%	0,8%	-0,4%	-0,9%
Consommation des ménages	1,2%	1,5%	1,8%	1,1%	0,3%
Prix pondéré des carburants	-3,9%	-5,8%		5,6%	
Produit moyen SNCF	2,3%	1,6%		1,0%	
Prod. moyen AIR INTER int.	-0,9%	-0,7%		0,0%	

croissances annuelles moyennes en volume

PREVISIONS

AVEC LE CADRAGE DE LA COMMISSION DES COMPTES DE LA NATION :

Des trafics de voyageurs stables ou en faible croissance

Grâce au soutien apporté par la consommation des ménages qui progresserait en 1993 contrairement au PIB, le trafic intérieur de voyageurs serait moins touché par la crise que celui des marchandises.

Les évolutions des trafics des trois modes considérés (air, route, fer) devraient rester positives en 1993, sous les hypothèses du cadrage des Comptes de la Nation.

Le parcours routier, qui tient compte de l'allongement du réseau, devrait alors augmenter de +0,6% cette année, et le débit de +0,1% seulement. Malgré un premier trimestre assez dynamique, l'évolution de la circulation routière sera en effet affectée par le prélèvement de la CSG sur le revenu des ménages et par la nouvelle mesure fiscale touchant les carburants, dont nous estimons l'incidence à 0,5 point sur l'ensemble de l'année.

Le trafic ferroviaire, quant à lui, devrait progresser de +1,3%. On notera cependant que la hausse du prix des carburants contribue à hauteur de 0,8 point à cette croissance, et la relativise. La simulation apparaît de ce fait optimiste dans la mesure où elle suppose un ajustement rapide des agents à cette modification des prix qui n'intervient qu'à partir du 12 juillet. De plus, elle contraste avec la chute très importante du trafic enregistrée au premier trimestre simultanément à la mise en place du système SOCRATE.

Enfin, le trafic domestique d'Air Inter devrait stagner en 1993 (+0,1%) du fait de la part prépondérante des passagers d'affaires qui représentent environ 60% de la clientèle.

AVEC LE NOUVEAU CADRAGE DU BIPE :

Recul des trafics routier et aérien, légère progression du ferroviaire

Contrairement au scénario précédent, les hypothèses plus pessimistes du BIPE conduiraient à une régression des trafics routier (-0,2% pour le parcours, -0,5% pour le débit) et aérien (-1,0%). Seul le ferroviaire pourrait progresser de +0,8%, mais là encore uniquement grâce à la nouvelle hausse de la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers).

	Cadrage utilisé:		Commission des		
	91/90	92/91	Bipe (fév. 93)	Comptes (mai)	Bipe (mai 93)
	91/90	92/91	93/92	93/92	93/92
Circulation réseau national					
Parcours	3,4%	1,5%	2,0%	0,6%	-0,2%
Débit	2,8%	1,1%	1,4%	0,1%	-0,5%
Trafic SNCF réseau principal	-2,6%	1,1%	1,0%	1,3%	0,8%
Trafic intérieur AIR INTER	-0,9%	2,8%	1,2%	0,1%	-1,0%

croissances annuelles moyennes selon l'OEST

TRAFIC DE MARCHANDISES : une baisse encore plus prononcée

La Commission des Comptes de la Nation n'a pas fourni de prévisions des productions industrielle et du BTP lors de son dernier exercice. Compte-tenu des cadrages du BIPE, nous supposons que les évolutions de ces deux variables auraient pu être chiffrées à -1,2% et -2,1% respectivement en 1993 par la Commission des Comptes.

			Bipe (fév. 93)	Comptes (mai 93)	Bipe (mai 93)
	91/90	92/91	93/92	93/92	93/92
PIB marchand	0,3%	1,1%	0,8%	-0,4%	-0,9%
Importations	2,9%	3,8%	2,8%	2,7%	-0,7%
Exportations	3,6%	7,0%	2,9%	1,7%	-1,4%
Production industrielle	-0,1%	0,3%	-0,7%	-1,2%	-1,5%
Production du BTP	0,4%	-1,1%	-2,0%	-2,1%	-2,2%
Prix du transport routier	-1,9%	-2,8%	0,0%	1,1%	1,1%

Croissances annuelles moyennes en volume. En italique: source OEST.

AVEC LE CADRAGE DE LA COMMISSION DES COMPTES DE LA NATION

Des trafics de marchandises en régression

Le transport de marchandises qui, lui, dépend directement du PIB devrait subir la récession de plein fouet, d'autant plus que les phénomènes de déstockage des entreprises en période de difficultés économiques amplifie les évolutions du trafic à la baisse. Les trois indicateurs retenus par l'OEST (transport terrestre tous modes, route pour compte d'autrui et fret SNCF) conduisent à des résultats très négatifs quel que soit le cadrage envisagé.

Le trafic terrestre total devrait diminuer de -2,5% en 1993, après six années de croissance ininterrompue. La chute très forte de -10% enregistrée au premier trimestre par rapport aux trois premiers mois de l'année 1992 devrait donc être suivie d'une reprise sensible avant la fin de l'année, pour que la simulation se réalise.

Après une croissance soutenue de l'ordre de +6% par an en moyenne pendant les dix dernières années, le transport routier pour compte d'autrui pourrait connaître un recul important de -2,8% en 1993. Celle-ci n'aurait été que de -1,8% sans l'augmentation de la TIPP et donc du prix du gazole.

Cette augmentation va, par effet de concurrence modale, être favorable au trafic ferroviaire de marchandises à hauteur de 0,7 point selon nos simulations, et lui permettre de réaliser un moins mauvais résultat que la route. Le fret SNCF devrait ainsi diminuer de -2,3% cette année.

PREVISIONS

AVEC LE NOUVEAU CADRAGE DU BIPE :

Les répercussions de la baisse du commerce extérieur

Le cadrage du BIPE diffère notamment de celui de la Commission des Comptes pour le commerce extérieur. Ces hypothèses affectent d'autant plus le trafic terrestre de marchandises que ce sont les exportations françaises à destination de nos voisins européens qui risquent de diminuer le plus, après les récentes dévaluations de leurs monnaies.

Dans ces conditions, le transport terrestre pourrait chuter de -3,4% en 1993. Le trafic routier pour compte d'autrui serait le plus touché avec une diminution de -3,8%, tandis que le trafic ferroviaire diminuerait de -3,2%. ■

	Cadrage utilisé:		Bipe (fév.93)	Comptes (mai)	Bipe (mai)
	91/90	92/91	93/92	93/92	93/92
Trafic tous modes (en milliards de t-km)	1,2%	1,4%	-1,1%	-2,5%	-3,4%
Trafic routier compte d'autrui (en milliards de t-km)	1,5%	3,5%	-0,9%	-2,8%	-3,8%
Trafic ferroviaire (en milliards de t-km)	-0,1%	-2,2%	-1,6%	-2,3%	-3,2%

croissances annuelles moyennes selon l'OEST