



ACTIVITE TRANSPORT EN 1993 : une chute de la part modale du fer, très marquée pour les voyageurs, et concentrée en début d'année

Ruth BERGEL, Jean-Christophe BLAIN

Une première estimation des principaux indicateurs représentatifs des transports de voyageurs et de marchandises pour l'ensemble de l'année 1993 vient d'être réalisée à l'OEST(*).

Le fait marquant de l'année 1993 est la chute importante des trafics de la SNCF, tant de voyageurs sur son réseau principal que de fret.

Pour le fret, cette chute s'explique par une conjoncture particulièrement défavorable qui s'ajoute à la diminution tendancielle de sa part de marché; mais pour les voyageurs, le ralentissement de la consommation des ménages ne suffit pas à expliquer la chute du trafic sur le réseau principal, et la perte de compétitivité de l'entreprise n'est pas saisie par nos modèles économétriques.

**Une conjoncture
très dégradée
en 1993,
mais une légère
progression de la
consommation
des ménages**

Le recul important de l'activité qui a marqué la fin de l'année 1992 s'est prolongé au premier trimestre de 1993, puis a été suivi d'un rattrapage rapide dès le printemps, conforté par la forte progression de la consommation des ménages en produits manufacturés au troisième trimestre. L'activité s'est stabilisée en fin d'année, sans encore déboucher sur une nette reprise.

Pour l'ensemble de l'année 1993, les évolutions attendues pour les agrégats macro-économiques en volume s'établissent selon l'INSEE à +0,9% pour la consommation des ménages, à -0,7% pour le PIB (dont -1,2% pour le seul PIB marchand), et à -3,1% pour la production industrielle, selon le BIPE; à l'exception de la consommation des ménages, ces résultats sont en retrait sensible par rapport aux scénarios retenus par les conjoncturistes en début d'année 1993 et qui avaient servi de base à nos prévisions de trafics.

**Voyageurs :
des évolutions...**

Pour les transports intérieurs de voyageurs, les évolutions divergent fortement en début d'année entre les trois indicateurs modaux, simultanément à la contraction

	Résultats 1992	Estimation 1993 (*)		
		1er Sem.93	2nd Sem.93	année
Transport de voyageurs				
Indice de circulation (débit) sur le réseau national	+1,1%	+2,5%	-0,5%	+2,2%
SNCF réseau principal	+1,1%	-6,8%	-1,2%	-8,1%
Air Inter domestique	+2,9%	+2,3%	-3,1%	+1,2%
Transport de marchandises				
Ensemble des transports terrestres	+0,9%	-4,3%	+2,8%	-4,8%
Transport routier	+2,1%	-1,8%	+0,9%	-3,4%
Trafic Poids Lourds sur autoroute	+2,3%	+0,3%	+0,4%	-1,0%
Fret SNCF	-2,1%	-8,5%	+3,9%	-8,7%

(*) Cette estimation des évolutions annuelles 1993 résulte d'une agrégation de statistiques mensuelles, encore provisoires pour les derniers mois de l'année, ou non disponibles pour décembre 1993 pour quelques indicateurs.

Les évolutions semestrielles (données désaisonnalisées cumulées sur six mois, et rapportées au semestre immédiatement précédent) ne sont pas des évolutions en glissement, on ne peut donc pas en déduire directement l'évolution annuelle 1993.

*...divergentes
en début d'année...*

de la consommation des ménages. Le fait marquant est la chute du trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF, qui s'est intensifiée, alors même que la circulation interurbaine sur le réseau national et le trafic domestique d'Air Inter enregistraient une croissance soutenue. Cette chute du trafic ferroviaire de voyageurs, qui est intervenue au moment de la mise en place du nouveau système de distribution Socrate et de la hausse tarifaire du début février, a été enrayée à la mi-année.

*...et qui le restent
sur l'ensemble
de l'année*

Sur l'ensemble de l'année, les évolutions sont estimées à -8,1% pour le fer (soit -7,0% après correction de régularisation de recettes exceptionnelles de trafic affectées à l'exercice 1992), +2,2% pour la route et +1,2% pour l'aérien. Pour l'aérien, cette évolution est estimée à +2,4% après correction des effets du conflit d'Air France en octobre et des effets des conditions météorologiques défavorables de novembre.

*Une chute du fer
inexpliquée
par les modèles,
et un report probable
sur les autres modes*

L'hypothèse d'un report important du trafic ferroviaire sur les deux autres modes est vraisemblable, car la mobilité globale, rapportée à la consommation des ménages, ne semble pas inhabituelle en 1993. Nos modèles économétriques, utilisés avec les valeurs actuellement disponibles des variables explicatives pour 1993, relatives au cadrage macro-économique et aux prix de chaque mode de transport, ne contribuent à expliquer qu'une partie des variations des trois indicateurs modaux. Ils surestiment le trafic SNCF de 6%, et sous-estiment les trafics routier et aérien de 1,5% et 2% environ. La diminution du trafic ferroviaire non expliquée économétriquement traduit une détérioration de la qualité de l'offre (modification du système de distribution simultanément à une hausse des tarifs, ...) entraînant une probable modification du comportement du consommateur.

*Marchandises :
une forte
diminution
des trafics,
plus marquée
pour le fret SNCF,*

Pour les transports de marchandises, les chutes importantes de la production agricole (-3,8%), de l'activité industrielle (-3,1%) et du BTP (-2,8%) sur l'ensemble de l'année auront fortement marqué l'ensemble des indicateurs. La diminution de 4,8% de l'ensemble des trafics terrestres de marchandises en 1993 serait de 3,4% pour le transport routier de marchandises et de 8,7% pour le fret SNCF. La chute des trafics est, là aussi, concentrée en début d'année, et se trouve enrayée à mi-année.

A l'inverse de ce que l'on observe pour les voyageurs, la part modale du trafic de fret SNCF n'aura chuté que d'un point en 1993, soit au même rythme que celui enregistré les années précédentes; des transports importants de céréales et de minerais au second semestre ont en effet permis à la SNCF d'inverser la tendance de début d'année, malgré la baisse continue des prix du transport routier. Par ailleurs, nos modèles économétriques, utilisés avec le chiffreage actuellement disponible des variables exogènes, expliquent l'essentiel de la chute de fret en 1993: ce sont les baisses de la production agricole (-3,8%), de la production des biens intermédiaires (-5,2%), plus importantes que les diminutions prévues dans les scénarios retenus au début de 1993, qui expliquent cette chute

*et un résultat
médiocre pour le
trafic poids lourds
sur autoroute*

La diminution du transport routier de marchandises apparaît moins marquée sur l'ensemble de l'année, en raison d'un redressement plus rapide du secteur du BTP, de la bonne tenue des trafics de produits alimentaires et de la reprise des trafics de produits manufacturés; mais on soulignera le résultat médiocre du trafic de poids lourds sur autoroute (-1% en 1993), en raison du recul important du commerce extérieur (-4,3% pour les importations et -4,6% pour les exportations) qui a affecté notre trafic international et de transit, et en particulier nos échanges avec l'Allemagne et l'Europe du Sud.