



TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS EN 1999 SOUTENU PAR LA PROGRESSION DU POUVOIR D'ACHAT DES MÉNAGES

Olivier SIMON

Les prévisions des transports intérieurs et interurbains de voyageurs pour 1999 présentées ici portent sur trois indicateurs : la circulation automobile (sur le réseau national et sur les autoroutes concédées), le transport de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF et l'activité passagers des aéroports de Paris pour les vols intérieurs.

L'année 1998 a été caractérisée par un dynamisme fort pour tous les modes, dynamisme essentiellement engendré par l'environnement économique très favorable et en particulier par le comportement des ménages, plus enclins à consommer qu'à épargner.

En 1999, ce comportement devrait se confirmer. Le ralentissement attendu de l'économie française ne devrait donc pas freiner fortement la croissance des déplacements. C'est le transport aérien qui, après une période de fortes fluctuations en 1996 et 1997 et de grève en 1998, devrait profiter le plus de la croissance (+6%) alors que la circulation (+3,3% sur le réseau national et +4,3% sur les autoroutes concédées) et surtout le transport ferroviaire (+2,5%) connaîtraient des croissances fortes mais moindres qu'en 1998.

La croissance comme moteur de la mobilité

Si l'année 1999 devrait être marquée par un ralentissement de l'activité économique par rapport à 1998, il faut tout de même relativiser cette évolution, car selon les estimations du BIPE, la croissance devrait se maintenir à un niveau élevé (+2,3% pour le PIB) et en tout cas au-dessus du rythme du début des années 1990.

La forte croissance fut en 1998 engendrée en grande partie par la consommation des ménages elle-même entraînée par l'augmentation du pouvoir d'achat de leur revenu disponible brut (+3,2%) associée à une faible inflation (+0,8%). Si, en 1999, la croissance sera moindre, ses moteurs resteront les mêmes ; la croissance du pouvoir d'achat du revenu disponible brut (RdB) devrait être ainsi de 2,5%. La confiance des ménages ne sera donc pas trop affectée ce qui devrait bénéficier au secteur des transports de voyageurs généralement très sensible au comportement des agents économiques. Les prix des transports, qui pèsent sur le niveau de la demande ne devraient pas subir de fluctuations trop importantes en 1999. Il est d'ailleurs à noter que la forte hausse de la recette unitaire ferroviaire en 1998 résulte pour l'essentiel d'un effet de structure, en raison de la progression du transport par TGV, dont le prix kilométrique est plus élevé.

Croissances annualisées moyennes en %

	1997	1998	1999
PIB	2,3	3,2	2,3
Consommation des ménages	0,9	3,6	2,8
Pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages	2,4	3,2	2,5
Prix moyen des carburants	1,7	-4,2	-0,7
Prix des péages d'autoroutes	1,8	1,4	1,6
Produit moyen ferroviaire	-0,1	2,5	0,5
Autoroutes (km au 1er janv.)	8455	8763	9223

Sources : INSEE, BIPE (dec. 1998), SES

VOYAGEURS

Un environnement propice à la croissance de la circulation

En ce qui concerne l'automobile, le fait marquant de l'année 1998 est la forte baisse du prix des carburants, due à l'effondrement du prix du pétrole brut (en moyenne annuelle, le prix du baril est passé de 19,15 dollars à 13,6 dollars et se situe aux alentours de 10 dollars en décembre 1998). Si on ajoute à cela une hausse significative du pouvoir d'achat des ménages et une reprise des mises en service d'autoroutes (+3,5%), il n'est pas étonnant que la circulation ait connu une année de croissance forte, aussi bien sur le réseau routier national (+3,9%) que sur les autoroutes concédées (+4,5%).

Selon les prévisions du BIPE, le prix du baril de pétrole en dollar devrait subir une augmentation significative l'année prochaine (il passerait de 13,6 dollars le baril à 15,4 dollars) contrebalancée par une baisse de la parité dollar/franc (en moyenne annuelle, le dollar perdrait 10%). Ces anticipations, associées à la stabilité annoncée de la TIPP sur l'essence, à sa très faible hausse sur le gazole et à la poursuite de la diésélisation du parc automobile, devraient conduire à une légère baisse du prix moyen des carburants en 1999.

Le linéaire d'infrastructures autoroutières devrait, quant à lui, croître encore plus fortement en 1999 (+5,2%) qu'en 1998. Les taux d'épargne (financier et non financier) étant en baisse, le taux d'équipement automobile des ménages pourrait progresser.

Pour 1999, il est donc peu probable que l'on enregistre un ralentissement important des taux de croissance de la circulation ; il pourrait s'établir à 3,3% pour le réseau routier national et à 4% pour les autoroutes concédées.

Le transport ferroviaire en ralentissement relatif

Le redressement du transport sur le réseau principal SNCF observé en 1997 (+3,8%) s'est poursuivi en 1998 par une hausse record estimée avant la grève de décembre à 6,3%. Le transport ferroviaire sur le réseau principal SNCF a su bénéficier d'une part, de la reprise de l'activité économique, d'autre part des efforts tarifaires consentis depuis plus d'un an maintenant par la société nationale et enfin de l'effet d'appel que constituent les offres nouvelles (comme le TGV Thalys et les dessertes cadencées sur certaines liaisons).

En 1999, les nouvelles offres ayant quasiment atteint leur plein effet, elles n'auront plus tendance à doper la croissance des trafics comme ce fut le cas en 1998. De plus, il n'y aura pas de mise en service de nouvelles infrastructures durant cette année. La progression du transport ferroviaire devrait s'en trouver ralentie de façon notable, tout en restant à un niveau élevé (+2,5%), grâce au maintien d'une forte croissance du pouvoir d'achat.

Après deux années perturbées par les grèves, le trafic intérieur d'ADP devrait retrouver une forte croissance en 1999

Pour Aéroports de Paris, l'année 1998 a été marquée par un retour à la normale du marché après deux années très contrastées (+8,4% en 1996 ; -2% en 1997) où celui-ci était très dynamique avec une forte concurrence sur les prix et le développement de plates-formes d'échanges en province. La stabilisation du marché intérieur devrait conduire à une hausse de l'ordre de 4,5% en 1999 par rapport à une année 1998 sans grève. Si l'on admet que la grève des pilotes d'Air France a fait perdre de l'ordre de 1,5 point de croissance en 1998, la progression du trafic sur les aéroports de Paris en 1999 serait à majorer d'autant et pourrait donc avoisiner 6%.

	1996	97/96	98/97	99/98	1999
Parcours sur réseau national (milliards de véhicules-km)	172,4	3,2%	3,9%	3,3%	190,9
Parcours sur autoroutes concédées (milliards de véhicules-km)	54,1	4,6%	4,5%	4,0%	61,5
SNCF réseau principal (milliards de voyageurs-km)	50,9	3,8%	6,3%	2,5%	58,1
Aéroports de Paris, trafic national (millions de voyageurs)	19,5	-2,0%	2,7%	6,0%	20,8

Sources : SETRA, ASFA, SNCF, ADP