

TRAFICS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES EN 2003



Michael CANALES, Pierre NORMAND

L'année 2003 devrait marquer un redémarrage de l'activité économique. Dans l'hypothèse d'une stabilisation du prix du baril autour de 25 dollars, le prix des carburants pourrait décroître à nouveau à la faveur d'un euro fort. Dans ce contexte, le trafic routier de voyageurs pourrait augmenter de 3,5 % sur le réseau routier national et de 5 % sur les autoroutes concédées. De son côté, le mode ferroviaire pourrait souffrir de l'absence de mise en service de nouveaux TGV et de la baisse du prix des carburants : la croissance du trafic de voyageurs sur le réseau principal ne devrait alors pas dépasser + 1,5 %. Enfin, sous l'hypothèse de la poursuite des activités d'Air Liberté, la fréquentation d'Aéroports de Paris sur des liaisons domestiques se stabiliserait (- 0,7 %) après deux années de fortes baisses. Quant au transport de marchandises, dans ce même contexte, il pourrait croître de 1,5 % à 2 % avec une augmentation du transport pour compte d'autrui de 1 %. Le transport ferroviaire progresserait de 1,5 % à 2 % en profitant de l'arrêt de la baisse des coûts routiers résultant des accords passés entre syndicats et patronat sur l'augmentation du salaire des routiers.

Après une année 2002 morose, l'activité économique devrait se redresser en 2003 : le produit intérieur brut devrait ainsi progresser de 1,8 % contre seulement + 1 % l'année précédente¹. La France se situerait alors dans la moyenne européenne. La consommation des ménages (+ 1,8 %) serait à nouveau le moteur le plus actif de cette croissance et ce, malgré des facteurs négatifs comme la médiocre situation du marché de l'emploi et la montée prévue du chômage. La relative résistance de la consommation serait en revanche facilitée par les baisses d'impôts, une hausse des prestations sociales et une inflation maîtrisée, inférieure à 2 %. La combinaison de ces derniers phénomènes devrait permettre au pouvoir d'achat des ménages de croître de 1,5 %.

Tableau 1 : Taux de croissances annuels moyens de certaines variables explicatives de la demande de transport intérieur de voyageurs

	2001	2002 (p)	2003 (p)
Produit intérieur brut	1,8 %	1,0 %	1,8 %
Dépense de consommation des ménages	2,7 %	1,7 %	1,8 %
Pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages	3,2 %	1,7 %	1,5 %
Prix moyen pondéré des carburants VP (en €/L)	-7,8 %	-4,4 %	-4,8 %
Produit moyen ferroviaire*	0,9 %	1,1 %	1,2 %
Autoroutes concédées (km au premier janvier)	7 310	7 578	7 637

Sources : BIPE (décembre 2002), évaluations SES, SNCF, ASFA.

(p) : prévisions.

* : recettes sur trafic total.

¹ Les prévisions macro-économiques pour 2002 et 2003 ainsi que les hypothèses sous jacentes sont celles du scénario central prévu par le bureau d'informations et de prévisions économiques (BIPE) au 26 novembre 2002.



TRAFICS

La situation en Irak, où un possible conflit pourrait avoir des conséquences sur le marché du pétrole, constitue une des incertitudes les plus fortes concernant l'année à venir. Dans son scénario central, le bureau d'informations et de prévisions économiques (BIPE) prévoit une stabilisation du baril de pétrole aux alentours de 25 \$, soit à un niveau équivalent à celui de 2002 (en moyenne) en pariant sur l'absence de conflit en Irak². Un euro fort en 2003 (le BIPE prévoit un cours de 1 € = 1,03 \$) devrait faire baisser le prix du baril en euro car, en 2002, la monnaie européenne ne s'est appréciée qu'à partir du mois de juin.

Tableau 2 : Prix du pétrole selon le scénario central du BIPE

	2001	2002 (p)	2003 (p)
Prix du baril en \$	25	25,1	24,8
Taux de change 1 € = ..\$	0,9	0,94	1,03
Prix du baril en €	27,8	26,7	24,1
Variation du prix du baril en €	-9,9 %	-3,9 %	-9,8 %

Source : BIPE .

(p) : prévisions.

Circulation routière : la dynamique de 2002 conservée

Concernant les circulations automobiles sur le réseau routier national et sur le réseau autoroutier concédé, on remarque que les indicateurs généralement retenus pour prévoir les comportements des usagers devraient croître en 2003 à des rythmes proches de ceux observés en 2002.

En effet, si l'activité économique redémarre en 2003, les ménages devraient bénéficier d'une hausse de pouvoir d'achat (+ 1,5 %) et augmenter leur consommation (+ 1,7 %) dans des proportions quasiment identiques à celles connues en 2002 (voir tableau 1).

Pour la troisième année consécutive, le prix moyen des carburants devrait diminuer (- 4,8 % prévus) et revenir à des niveaux proches de ceux enregistrés en 1999 avant le « mini-choc » pétrolier intervenu en 2000. Même si, on l'a vu en 2000 et 2001, la réaction des consommateurs vis-à-vis des variations de prix de carburants a été modérée par rapport à leur ampleur, la répétition des baisses devrait tout de même produire son effet.

Dans un climat qui s'améliore après le point bas constaté en 2002, on estime que la progression du trafic sur le réseau routier national devrait être légèrement plus élevée qu'en 2002 et atteindre + 3,5 % en 2003.

Sur les autoroutes concédées, la croissance du trafic devrait être plus forte que sur le reste du réseau. Grâce à une élasticité au prix des carburants supérieure sur autoroutes, la baisse prévue du prix moyen des carburants devrait influencer davantage sur la circulation sur les autoroutes concédées. De plus, tout comme en 2002, on s'attend à une hausse modérée du prix des péages. On devrait donc retrouver en 2003 une croissance de 5 % de la circulation sur autoroutes concédées, proche de celle observée en 2002.

Transport ferroviaire : une croissance moins vive

Concernant un axe majeur de circulation en France, la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001 a été un important vecteur de trafic qui a fortement contribué à la croissance du fer ces deux dernières années (+ 2,7 % en 2001 et + 2,6 % sur 10 mois en 2002).

Cette mise en service a également affecté les modes de transport concurrents. Le transport aérien intérieur de voyageurs a particulièrement souffert d'un report de trafic vers le mode ferroviaire. En raison de sa mise en service en milieu

² En cas de conflit, le BIPE n'exclut pas que le prix du baril puisse atteindre 40 \$.

TRAFICS

d'année 2001, les effets du TGV Méditerranée ont été répartis sur les années 2001 et 2002. L'absence de mise en service significative et la poursuite de la baisse du prix des carburants devraient se traduire par un ralentissement de la croissance du trafic voyageurs sur le réseau principal SNCF en 2003. Il subsiste cependant certains facteurs susceptibles de jouer en faveur du mode ferroviaire. Les premiers effets de la régionalisation du TER, une politique de prix plus agressive grâce à des méthodes empruntées aux compagnies aériennes à bas coûts pourraient être de nature à dynamiser le trafic.

Néanmoins, il ressort que la croissance du trafic devrait être moins dynamique et ne devrait pas dépasser + 1,5 % sur le réseau principal SNCF en 2003.

Aérien intérieur : toujours pas de croissance en vue en 2003

Dans un contexte de forte concurrence de la route et du fer sur le marché intérieur, le trafic intérieur d'Aéroports de Paris ne devrait pas augmenter en 2003. Dans un scénario d'absence de conflit en Irak et de poursuite d'activité d'Air Liberté, le trafic intérieur d'Aéroports de Paris pourrait toutefois se stabiliser (- 0,7 %). Si l'une de ces deux hypothèses n'était pas vérifiée, il connaîtrait vraisemblablement une forte baisse pour la troisième année consécutive.

Tableau 3 : Récapitulatif des taux de croissance des trafics intérieurs de voyageurs

	2001	2002 (*)	2003 (p)
Parcours sur le réseau national en milliards de véhicules-kilomètre	+3,3 %	+2,8 %	+3,5 %
Parcours sur autoroutes concédées en milliards de véhicules-kilomètre	+5,3 %	+4,8 %	+5,0 %
SNCF réseau principal en milliards de voyageurs-kilomètre	+2,5 %	+2,6 %	+1,5 %
Aéroports de Paris, trafic national en millions de voyageurs	-9,5 %	-6,6 %	-0,7 %

Sources : croissances 2001 SETRA, ASFA, SNCF, ADP.

(*) croissances 2002 : moyennes sur 9 mois pour la route et 10 mois pour le fer et l'aérien.

(p) croissances 2003 : évaluation SES sauf aérien source ADP.

Transport de marchandises : une légère reprise pour chacun des modes

D'après le BIPE³, les croissances en 2003 pour les secteurs intéressant le plus les transports de marchandises devraient être supérieures à celles observées en 2002 à l'exception du secteur de la construction : la production de biens intermédiaires devrait connaître une croissance de l'ordre de 1,3 % contre 0,4 % en 2002 ; la croissance de la production industrielle, en fort repli en 2002 (- 0,8 %), devrait s'établir à 1,1 % en 2003 ; le secteur de la construction, également fortement consommateur de transport, devrait connaître une stabilisation de son activité en 2003, après une légère progression en 2002 (+ 0,5 %). Le commerce extérieur devrait, après l'atonie de 2002, croître plus fortement en 2003, avec respectivement 4,2 % et 4,7 % de croissance pour les importations et les exportations.

Dans ce contexte, le transport intérieur de marchandises effectué sous pavillon français pourrait augmenter de 1,5 % à 2 % et la croissance du trafic routier pour compte d'autrui pourrait, elle, être de l'ordre de 1 %.

³ L'utilisation des prévisions du BIPE se justifie ici par la cohérence entre les prévisions sectorielles utilisées dans le domaine des marchandises et celles des grands agrégats aussi utilisées pour le transport de voyageurs, et par le fait que ces prévisions sont annuelles.

TRAFICS

La baisse du fret ferroviaire en 2002 était très liée à la conjoncture économique. Avec une conjoncture plus favorable en 2003, on peut envisager une croissance de 1,5 % à 2 % d'autant qu'il ne devrait pas y avoir de baisse des prix du transport routier, ceux-ci étant soumis à deux effets inverses : une augmentation des salaires résultant des accords récents entre patronat et syndicats et une baisse du prix des carburants en l'absence de tensions internationales.

Tableau 4 : Taux de croissance annuels moyens en % (Euros 1995) des variables déterminant la demande de transport de marchandises

	2000	2001	2002 (p)	2003 (p)
Importations de biens	15	0,8	1,2	4,2
Exportations de biens	13,6	1,5	1,6	4,7
Production industrielle (hors construction)	5,8	1,9	-0,8	1,1
Production de biens intermédiaires	6,4	-0,4	0,4	1,3
Production de la construction	7	2	0,5	0
Prix relatif des transports routiers (zone longue)	5,5	3,5	-0,5	0

p : prévision

Tableau 5 : Récapitulatif des taux de croissance annuels moyens prévisionnels des transports de marchandises

	2000	2001	2002	2003 (p)
Transport intérieur tous modes pavillon français	2,8	1,7	0,7 (sur 8 mois)	1,5 à 2
Transport routier pour compte d'autrui	2,4	2	-0,8 (sur 9 mois)	1
Transport ferroviaire transit inclus	5,5	-8,7	-1,1 (sur 9 mois)	1,5 à 2

