

CONSOMMATION D'ENERGIE A L'HORIZON 2000: PREVISIONS DE TRAFIC VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Ces prévisions de trafic visent à définir la demande d'énergie du secteur des transports à moyen et long terme, en 1990, 1995 et 2000. D'un point de vue transport, il s'agit d'un exercice exploratoire qui sera précisé dans le cadre des travaux de "prospectives transport 2005" et qui seront publiés ultérieurement. Les premiers résultats sont néanmoins significatifs, malgré un degré certain d'incertitude.

Deux scénarios économiques contrastés...

Le Ministère de l'Industrie a défini deux types de scénarios :

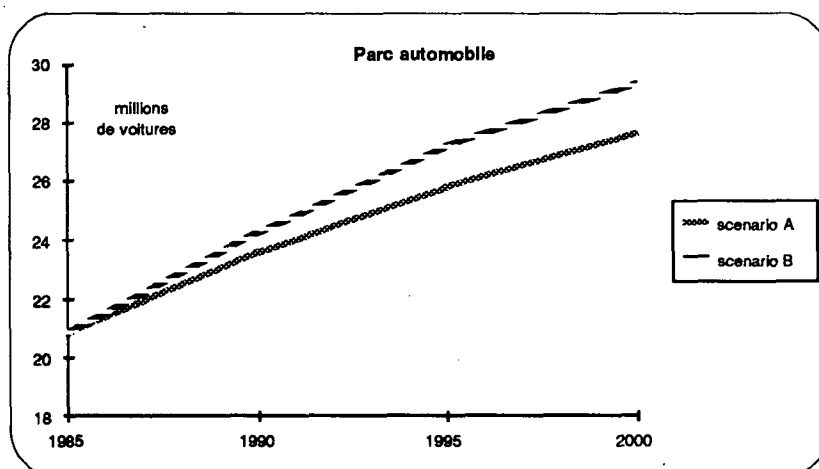
- Un scénario A de croissance lente, avec un taux de croissance annuel moyen du PIB marchand de + 1,5% de 1986 à 1990 et de + 1,2% sur la période 1990-2000, associé à une hypothèse de prix élevés de l'énergie.
- Un scénario B de croissance rapide avec un taux de croissance annuel moyen du PIB de + 3% jusqu'en 1990, puis de + 3,3% sur la dernière période, le prix du pétrole se maintenant à environ 15 \$ le baril.

Ces scénarios précisent des hypothèses d'évolution des différents secteurs économiques et industriels. La consommation finale des ménages est supposée croître au même rythme que le PIB marchand.

Un parc automobile en forte croissance...

Plus que la croissance de la population (+5% en 15 ans) c'est l'augmentation du nombre de ménages (+16%) qui constitue un premier facteur d'évolution du parc automobile. Deuxième facteur, le taux d'équipement des ménages qui pourrait atteindre 79% en 2000 dans le scénario A ou 84% dans le scénario B. (En 1985, 73% des ménages disposent d'au moins une voiture).

Le parc total, y compris le parc hors ménages, compterait alors 27,6 millions de véhicules dans le premier scénario ou 29,4 millions dans le deuxième, la croissance annuelle moyenne du parc en 15 ans étant respectivement de 1,9% ou 2,5%.



Le kilométrage annuel moyen des automobiles augmentait de 2% par an jusqu'en 1973. Depuis lors il a très peu diminué, malgré les deux chocs pétroliers et le choc dollar qui ont considérablement augmenté le prix du carburant jusqu'en 1985.

Le kilométrage annuel, devrait se stabiliser à son niveau de 1985 si le prix du pétrole retrouve un niveau élevé (30 à 35 \$ par baril), ou croître lentement (+0,6% par an en moyenne) si le prix du pétrole reste à son niveau actuel (15 à 20 \$ le baril).

En définitive la circulation automobile augmenterait de 1,9% par an dans le scénario A ou 3,1% par an dans le scénario B.

Un trafic ferroviaire de voyageurs entraîné par l'extension du réseau TGV.

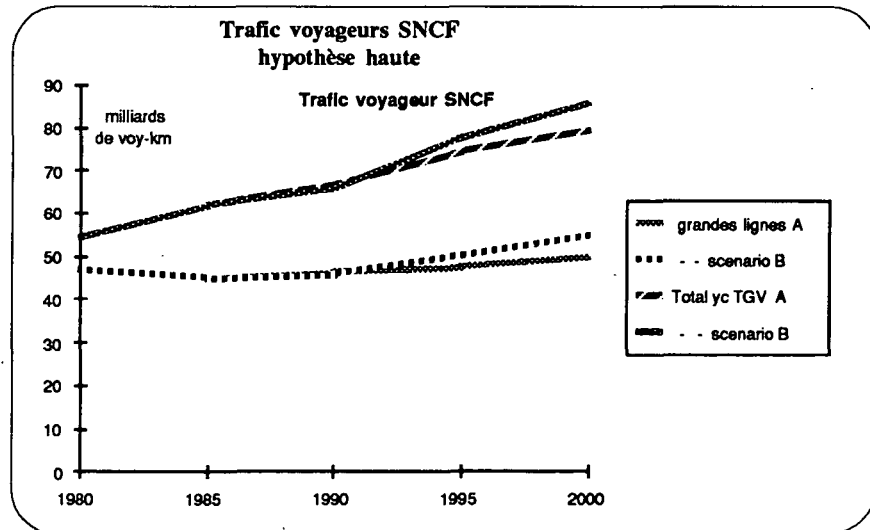
Sur le réseau grandes lignes hors TGV, l'évolution du trafic est très dépendante du revenu des ménages, du prix des carburants et des tarifs SNCF : ceci détermine une base de croissance du trafic de 0,7% ou 1,5% par an selon les scénarios A ou B. En ajoutant l'incidence des TGV et celle de la banlieue parisienne le trafic total de la SNCF croîtrait de 1,7 à 2,2% par an (1). Cette première prévision constitue une fourchette haute. Elle

1- Un modèle économétrique permet de définir la prévision pour les trafics grandes lignes, hors effet T.G.V. Ce dernier est pris en compte en l'assimilant à un trend de 1% par an.

est complétée par une fourchette basse prenant en compte l'incidence à venir de la dérèglementation et d'une plus grande concurrence : charters intérieurs, autocars... Dans cette hypothèse, le trafic augmenterait de 1 à 1,6% par an.

Trafic voyageurs (en milliards de voyageurs-km)

ANNEES	1985	2000	2000
		hypothèse A	hypothèse B
Grandes lignes hors effet TGV	45	50	55
TGV Sud Est] 8,7	18,5	20
Supplément de trafic des TGV Atlantique, Nord et du transmanche			
Banlieue parisienne			
Total hypothèse haute	61,9	78,5	86
Impact concurrence et dérèglementation		-6	-7
Total hypothèse basse		72,5	79



Les transports par autobus verraient leur trafic augmenter de 0,7% à 2,4% selon les scénarios, sous l'influence de la croissance des transports urbains et surtout touristiques ou occasionnels.

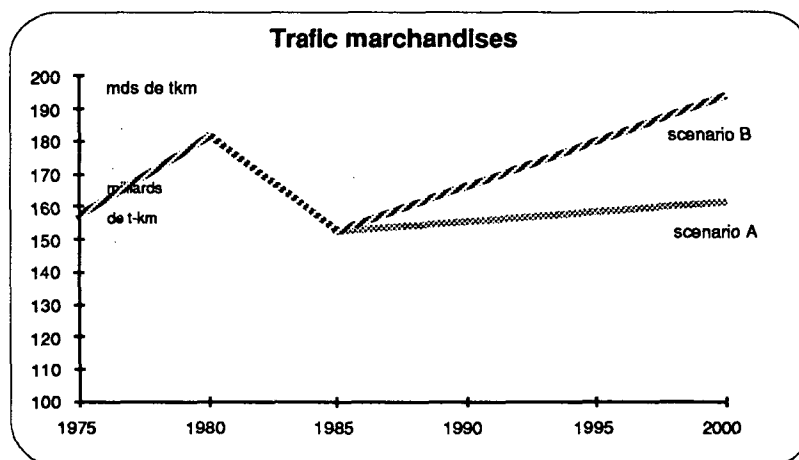
Les transports de marchandises devraient retrouver une croissance ralentie ou modérée...

La croissance du trafic des véhicules utilitaires légers devrait se poursuivre à un rythme voisin de 2 à 4% par an, en liaison avec le développement des activités de service.

Le transport de marchandises proprement dit, pour l'ensemble des modes routier, ferroviaire et fluvial, dépend de la nature de la croissance économique. Celle-ci proviendrait surtout des industries agro-alimentaires et manufacturières ainsi que de l'industrie chimique, du bâtiment et des travaux publics. Inversement les trafics de charbon et de minerais continueraient à décroître.

En définitive, une nouvelle diminution du trafic total des trois modes terrestres, comme celle de 1979 à 1983, apparaît comme très improbable dans le scénario A de croissance lente ; ce trafic total devrait plutôt stagner ou croître lentement (+0,4% par an).

Dans le scénario B de croissance économique plus rapide, le rythme d'augmentation resterait modéré, de l'ordre de 1,6% par an.



Au delà des t-km, l'activité dépend des transports de volume, de la qualité de service (par exemple les transports express), et des prestations complémentaires au transport.

Le partage modal est fonction de l'environnement et de la demande mais également des politiques d'offre; les capacités d'adaptation des différents modes peuvent très largement conditionner ce partage à l'horizon 2000.

Un éventail de prévisions de consommations d'énergie

Compte tenu de l'évolution des consommations unitaires, la consommation d'énergie du secteur transport à l'horizon 2000 pourrait diminuer de -0,3% par an, ou augmenter de plus de 1% par an, selon les hypothèses retenues par l'Observatoire de l'Énergie.