

## TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS : une progression qui restera faible en 1993

Ruth BERGEL - Jean Christophe BLAIN



Les prévisions voyageurs de l'OEST pour l'année 1993 portent sur trois indicateurs : la circulation automobile sur le réseau national (mesurée en débit et en parcours), le trafic ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal, et le trafic intérieur(\*) de passagers d'Air Inter.

Le cadrage macro-économique retenu pour 1993 est celui proposé par le BIPE(\*\*) en février. Il table sur une croissance de l'économie sensiblement ralentie, avec cependant un maintien du rythme de croissance de la consommation des ménages (CFM). Sous ces hypothèses, la circulation routière sur le réseau national augmenterait en 1993 de 1,4% pour le débit, et de 2,0% pour le parcours, le trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF de 1%, et le trafic intérieur d'Air Inter de 1,2%.

L'hypothèse favorable d'une croissance soutenue en 1993 de la consommation des ménages, retenue pour l'ajustement de la route et du fer, avantage ces deux modes, au détriment de l'aérien, plus dépendant du PIB. La réduction d'un demi-point par exemple de la croissance de la CFM en 1993 a pour effet de limiter à 0,9% pour le débit et 1,4% pour le parcours la progression attendue de la circulation routière, et à 0,6% celle du trafic ferroviaire.

### Un rattrapage des trafics en 1992 pour la SNCF et Air Inter ...

Après une année 1991 marquée jusqu'au printemps par les effets de la guerre du Golfe, 1992 aura été une année de rattrapage des trafics pour les transports ferroviaire et aérien, même si pour ce dernier l'évolution 92/91 est bien inférieure à celles d'avant la crise. Ces deux modes de transport collectif auront plus directement souffert en 1990, puis en 1991, du climat d'insécurité, avec une sensibilité plus forte du trafic aérien à la réduction de l'activité économique.

En revanche, la circulation interurbaine, qui a enregistré un ralentissement de croissance dès la mi-1990, aura été moins affectée en 1991 par la crise du Golfe que les deux autres modes, grâce à un redémarrage plus précoce. Elle aura par ailleurs bénéficié en 1991 d'un report de trafic en provenance du train.

L'année 1992 se solde pour le transport intérieur d'Air Inter par une augmentation de trafic (+2,8% après -0,9% en 1991) qui, outre l'effet de rattrapage de la crise du Golfe, résulte de la croissance de l'activité économique sur l'ensemble de l'année et des réductions tarifaires nouvelles mises en place avec le programme d'été.

Le trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF a légèrement progressé, sans pour autant compenser la diminution importante enregistrée en 1991 (+1,1% en 1992 après -2,7%); les augmentations tarifaires et la diminution du prix des carburants expliquent ce résultat médiocre.

(\*) On prend en compte uniquement le trafic domestique d'Air Inter à l'exclusion des lignes européennes.

(\*\*) Bureau d'Informations et de Prévisions Economiques.

## PREVISIONS

Pour la circulation routière, les estimations du SETRA font état d'une progression sensiblement ralentie en 1992 (+1,1% après +3,0% en 1991 pour le débit, et +1,5% après +3,4% pour le parcours qui tient compte de l'allongement du réseau). De fait, ce ralentissement du rythme de croissance de la circulation routière en 1992 est à relativiser, comparativement à une année 1991 qui apparaît pour ce mode comme une année de rattrapage du trafic.

On rappellera par ailleurs que les estimations des données de circulation routière pour 1992 résultent d'un nouveau système de comptage, et que les évolutions 1992/1991 qui en résultent peuvent en être biaisées.

	1991	(91/90)	1992	(92/91)	1993	(93/92) Cadrage BIPE (*)
<b>Circulation routière réseau national</b>						
Débit (véhicules/jour)	13200	3,0%	13350	1,1%	13540	1,4%
Parcours (milliards de véh-km)	148,7	3,4%	151,0	1,5%	154,1	2,0%
<b>Trafic SNCF réseau principal (milliards de voyageurs-km)</b>						
	52,35	-2,7%	52,93	1,1%	53,44	1,0%
<b>Trafic intérieur AIR INTER (milliards de passagers-km)</b>						
	8,62	-0,9%	8,86	2,8%	8,97	1,2%

(\*) Le cadrage macro-économique retenu pour 1993 est celui proposé par le BIPE en février. Il table sur une croissance de l'économie sensiblement ralentie (+0,8% pour le PIB en volume après +1,8% en 1992), avec cependant un maintien du rythme de croissance de la consommation (+1,8% en volume pour la consommation finale des ménages en 1993, comme en 1992), et une réduction de l'inflation (+2,3% après +2,8% en moyenne en 1992).

Le ralentissement de la croissance du parc devrait se poursuivre en 1993; les hypothèses retenues pour le calcul du prix des carburants sont celles d'un baril de pétrole à 19,50\$ et d'un dollar à 5,59F en moyenne sur l'ensemble de l'année : compte-tenu de l'augmentation attendue de la TIPP, le prix moyen, pondéré par les parts respectives de consommation de supercarburant, de super sans plomb et de gazole, augmenterait de 2,4% en francs constants. Par ailleurs, le produit moyen ferroviaire sur le réseau principal augmenterait de 1% en francs constants, alors que celui d'Air Inter resterait stable.

**Une légère  
progression  
d'ensemble  
en 1993,  
des évolutions peu  
différenciées par  
mode...**

© O E S T  
Synthèse. Avril 1993

Pour 1993, l'on devrait assister à une légère progression d'ensemble des trafics intérieurs de voyageurs, et à des évolutions peu différenciées selon le mode de transport.

Le ralentissement sensible de la croissance attendu pour 1993 touchera en premier lieu le trafic aérien, dont la progression serait limitée à 1,2%. En revanche, le maintien d'une croissance forte de la consommation des ménages soutiendra la circulation routière, qui augmenterait de 1,4% pour le débit et de

## PREVISIONS

2,0% pour le parcours, et le trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF, qui augmenterait d'environ 1%, hors incidence du TGV Nord, qui devrait cependant être faible en 1993.

On soulignera que l'hypothèse d'une hausse du prix relatif pondéré des carburants retenue pour 1993, qui tranche avec les évolutions observées les années récentes (-4,0% et -6,1% en 1991 et 1992), a pour effet de réduire la progression de la route et joue en faveur du fer.

Pour ce qui concerne les effets tarifaires, la progression du trafic voyageurs de la SNCF sera freinée par l'augmentation du produit moyen ferroviaire, qui se poursuivra en 1993; de même, la progression de l'activité domestique d'Air Inter sera certainement limitée par l'évolution de sa recette unitaire, qui est ici supposée rester stable en francs constants. ■

