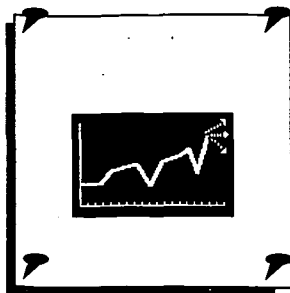


## TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS EN 1995 : progressions soutenues pour tous les modes



Ruth BERGEL, Jean-Christophe BLAIN

Les prévisions voyageurs de l'OEST pour l'année 1995 portent sur trois indicateurs : la circulation interurbaine sur le réseau national mesurée en parcours et en débit, le trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF, et le trafic aérien domestique.

Sur la base du cadrage macro-économique retenu par le BIPE pour 1995, qui table sur une forte croissance de l'économie soutenue par l'accélération de la consommation des ménages, la mobilité tous modes confondus devrait augmenter de manière plus importante en 1995 qu'en 1994. Les progressions attendues sont de 3,7% pour la circulation routière, mesurée en parcours, de 3,8% pour le trafic ferroviaire et de 4,2% pour le trafic aérien domestique.

### Poursuite en 1994 du report modal du fer sur la route

Pour l'année 1994, les évolutions attendues des indicateurs de trafic résultent d'une estimation, et publiée dans les Notes de synthèse de novembre. Elles confirment la poursuite du report modal du fer sur la route qui avait déjà marqué l'année 1993.

Pour le trafic ferroviaire de voyageurs du réseau principal (grandes lignes et services régionaux de voyageurs), la progression de 2% apparaît très modérée compte-tenu de l'évolution de la recette unitaire, qui devrait chuter de plus de 5 points en francs constants, et des effets d'offre (effet en année pleine du TGV-Nord, et des nouvelles offres TGV). Comme en 1993, nos modèles économétriques intégrant les effets de revenu, de prix et d'offre conduisent à une surestimation de l'évolution de cet indicateur : cette surestimation est de l'ordre de 3% en 1994, et succède à une surestimation de 6% en 1993. L'amélioration de la qualité de l'offre ferroviaire n'aura pas été suffisante pour induire sur l'ensemble de l'année 1994 un rattrapage de cette perte exceptionnelle de trafic qui est apparue en début d'année 1993 au moment de la mise en service du système de distribution Socrate et de la hausse tarifaire de février.

A l'inverse, la progression attendue de 3,6% de la circulation routière apparaît forte, mais suppose une poursuite au dernier trimestre de la croissance soutenue observée en début d'année. De fait, l'effet de l'augmentation de la TIPP aura été atténué par la diésélisation du parc, qui limite la hausse du prix pondéré des carburants voiture.

Quant au trafic domestique d'Air Inter, sa très faible progression, estimée à 1,0% après correction des effets circonstanciels de l'automne 1993, traduit surtout l'impact de la concurrence qui s'est intensifiée avec le réseau TGV.

croissances annuelles moyennes en % (F constants)

	93/92	94/93	95/94
PIB	-1,0	2,2	3,3
PIB marchand	-1,5	1,4	2,1
CFM	0,6	1,4	2,5
Prix de la CFM	2,0	2,5	2,2
Prix pondéré des carburants voiture	0,6	0,7	0,3
Recette unitaire SNCF sur le réseau principal	2,3	-5,4	-2,2
Recette unitaire Air Inter	-0,7	0,5	0,3

Sources: INSEE, BIPE(sept. 1994) et OEST

## PRÉVISIONS

	1993	(93/92)	1994	(94/93)	1995	(95/94)
<b>Circulation réseau national</b>						
Parcours (milliards de véh-km)	156,0	3,3%	161,6	3,6%	<b>167,6</b>	<b>3,7%</b>
Débit (mille véhicules/jour)	13,6	2,5%	14,0	2,9%	14,3	<b>2,2%</b>
<b>Trafic SNCF réseau princip</b> (milliards de voyageurs-km)						
	48,53	-7,0% (*)	49,50	2,0%	<b>51,40</b>	<b>3,8%</b>
<b>Trafic Air Inter intérieur</b> (milliards de passagers-km)						
	8,94	1,1%	9,19	2,8%	-	-
		2,8 (**)		1,0 (**)		
<b>Trafic aérien intérieur</b>						
	-	-	-	-	-	<b>4,2%</b>

(\*) après correction de l'affectation de recettes exceptionnelles de trafic à l'exercice 1992

(\*\*) après correction des écarts circonstanciels en 1993

### ***Une progression de la mobilité plus importante en 1995...***

Comme pour les prévisions de trafics de marchandises, le cadrage macro-économique retenu pour l'année 1995 est celui fourni par le BIPE à l'automne 1994. La vive croissance de l'économie (+3,3% après +2,2% en 1994) serait notamment soutenue par l'accélération de la consommation des ménages (+2,5% après +1,4%), avec une progression ralentie des prix à la consommation. La mobilité tous modes confondus, corrélée à la consommation des ménages et pour une moindre part au produit intérieur brut, devrait donc augmenter de manière plus importante en 1995 qu'en 1994.

### ***... quel que soit le mode***

Les prévisions par mode font apparaître des progressions voisines, et soutenues, des trois indicateurs de trafic intérieur, principalement en raison de la forte croissance économique attendue.

### ***L'application des modèles économétriques pour la SNCF...***

Avec 51,4 milliards de voyageurs-km, le trafic ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal augmenterait de 3,8% en 1995. Cette évolution résulte de l'application de nos modèles économétriques, sous les hypothèses d'une progression soutenue de la consommation des ménages et d'un maintien en francs courants de la recette unitaire du réseau principal. L'offre nouvelle de 1994, qui jouera en année pleine en 1995, s'inscrit dans la tendance d'amélioration structurelle sur le long terme. La prévision de 3,8% suppose que la dégradation supplémentaire du trafic, non prise en compte par nos modèles en 1993 et 1994, ne se renouvellera pas en 1995. A l'inverse, elle n'intègre pas l'effet des mesures que l'entreprise mettra en oeuvre pour reconquérir sa clientèle.

### ***... poursuite de la croissance soutenue de la route...***

Avec 167,6 milliards de véhicules-km, la circulation routière sur le réseau routier national (routes et autoroutes) augmenterait de 3,7% en 1995. Cette évolution confirme, pour la troisième année consécutive, la croissance soutenue du trafic routier. Elle résulte d'abord de l'hypothèse retenue de croissance économique, à laquelle s'ajoute l'effet de l'allongement sensible du réseau autoroutier au dernier trimestre 1994.

### ***...et progression minimale pour le trafic aérien***

Quant au trafic aérien domestique, le fait marquant de l'année prochaine est l'ouverture du marché français à la concurrence, qui rend difficile toute prévision d'activité par compagnie, en raison de l'adaptation nécessaire de l'offre à ce nouveau contexte. La prévision d'activité réalisée pour 1995 s'applique donc au trafic aérien domestique métropolitain, toutes compagnies confondues. Là encore, la progression de 4,2% résulte surtout de l'hypothèse de croissance économique, alors que la recette unitaire progresserait très faiblement, en francs constants. Néanmoins, une diminution de la recette unitaire d'ensemble sous l'effet d'une concurrence accrue, et une meilleure adaptation de l'offre des compagnies à la demande, pourraient tirer cette évolution à la hausse. ■