



TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS EN 2000 : LA MOBILITÉ AU DIAPASON DE LA CROISSANCE

Olivier SIMON

L'activité économique, après un coup de frein temporaire amorcé au second semestre 1998 qui s'est poursuivi au début de l'année 1999, a fortement redémarré dès le deuxième trimestre 1999. Les ménages ont profité de cette reprise pour augmenter leur consommation, notamment celle des services de transports individuels et collectifs.

Pour l'année 2000, la forte propension à consommer des ménages devrait se maintenir, en raison de la bonne tenue du marché de l'emploi et de la faiblesse de l'inflation.

Dans ce contexte économique, le transport de voyageurs devrait connaître une nouvelle année de forte croissance. Le transport aérien (+ 6 %) et la circulation sur autoroutes concédées (+ 5 %), qui sont les modes les plus sensibles aux variations de la consommation des ménages, devraient bénéficier des croissances les plus fortes. La circulation sur l'ensemble du réseau routier national (+ 3,6 %) et le transport ferroviaire (+ 1,6 %) profiteront aussi de cet environnement économique favorable.

Les prévisions des transports intérieurs et interurbains de voyageurs présentées ici pour l'année 2000 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 le transport national de passagers des aéroports de Paris.

**Le moral
des ménages
au plus haut**

Le ralentissement de l'activité au cours du dernier trimestre de l'année 1998, a influé aussi sur les résultats du début de l'année 1999. Le deuxième trimestre a connu une nette amélioration de l'environnement économique. Au final, la croissance du PIB devrait s'établir au dessus de 2,5 %.

Comme l'analyse des enquêtes auprès des ménages le montre, une réelle confiance dans les perspectives à venir s'est installée, malgré une hausse très forte du prix des carburants. Il y a deux grandes raisons à cela : l'embellie du marché de l'emploi se confirme et l'Euro est garant d'une bonne maîtrise de l'inflation. En 2000, ces deux facteurs devraient engendrer à la fois une hausse du pouvoir d'achat des ménages et une baisse du taux d'épargne, favorisant ainsi une demande intérieure soutenue.

L'inflation pourrait néanmoins être plus forte qu'en 1999, tout en restant modérée (+ 0,9 % au lieu de + 0,5 %). Le revenu disponible brut augmenterait, quant à lui, de 2,7 % en termes réels. Le transport de voyageurs, généralement très sensible à l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages, profitera, tous modes confondus, de cette conjoncture et ce d'autant plus que les prix des transports ne devraient pas connaître de fluctuations trop fortes l'année prochaine.

Croissances annuelles moyennes en %

	1998	1999	2000
PIB	3,4	2,5 ⁽¹⁾	3,0
Consommation des ménages	3,4	2,3	3,0
Pouvoir d'achat du revenu	2,5	2,6	2,7
Prix relatif moyen des carburants	-4,8	3,4	0,1
Prix relatif des péages d'autoroutes	2,6	0,7	1,0
Produit moyen relatif ferroviaire	2,6	1,7	1,0
Autoroutes (km au 1er janvier)	8 763	9 195	9 336

Sources : INSEE, BIPE (dec. 1999), SES.

⁽¹⁾ Ces prévisions correspondent à une évaluation effectuée par le BIPE début décembre 1999 et qui ne prend pas en compte les dernières communications de l'INSEE. Ainsi, la croissance du PIB devrait s'établir autour de 2,8%.

**L'automobile
au cœur
de la mobilité**

Malgré une forte hausse du prix des carburants (+ 3,4 % en moyenne annuelle) qui s'est accélérée en cours d'année, la circulation routière a connu une forte croissance (+ 3,8 % sur l'ensemble du réseau routier national), notamment sur les autoroutes concédées (+ 6,1 %). La hausse du pouvoir d'achat des ménages (+ 2,6 %), la baisse du taux d'épargne et les mises en service de nouvelles infrastructures autoroutières (+ 4,9 %) ont en fait équilibré, pour partie, cette hausse des prix des carburants. De plus, les ménages qui auraient pu, dans un contexte économique plus morose, réagir en réduisant leurs déplacements semblent avoir minimisé cet effet prix, du moins en 1999.

En 2000, selon les prévisions du BIPE, le prix du baril de pétrole devrait se maintenir à un niveau assez haut. Cependant, les prévisions de baisse du dollar par rapport à l'Euro et la diffusion constante des véhicules Diesel dans le parc (40 % des immatriculations contre 31 % du parc) devraient limiter l'impact de la hausse du prix du pétrole brut sur celui des carburants.

La poursuite de la progression du pouvoir d'achat des ménages jouera à la hausse, par rapport à 1999, sur la croissance de la circulation. Cependant, le ralentissement de la croissance du linéaire d'infrastructures (+ 1,5 % en 1999 contre près de 5 % en 1998) limitera l'ampleur de la hausse.

Ainsi, si l'on considère tous ces paramètres, la croissance pourrait être respectivement de 3,6 % et 5 % pour les parcours sur le réseau national dans son ensemble et pour ceux sur autoroutes concédées.

**Croissance
modérée
du transport
ferroviaire**

En 1997 et 1998, la croissance sur le réseau principal avait résulté, en grande partie, des montées en charge des nouvelles offres sur le réseau ferroviaire à grande vitesse (notamment Thalys) et de la mise en place d'une politique tarifaire offensive sur certains segments de marché. Les progressions observées sur ces deux années constituaient des records depuis l'ouverture de ce réseau, au début des années quatre-vingt (+ 3,4 % en 1997 et + 4,7 % en 1998). En 1999, il est vraisemblable que l'épuisement de ces mesures explique, en tout état de cause, la croissance ralentie du transport ferroviaire de voyageurs.

En 2000, la vitalité de l'environnement économique devrait soutenir la demande (+ 1,6 %) mais, en l'absence d'offres nouvelles portant sur la qualité de service ou de tarifs plus attractifs, les niveaux records de croissance de 1997 et 1998 ne pourront être atteints.

**Le trafic intérieur
d'ADP continue
de croître
fortement**

En 1999, le trafic intérieur sur les aéroports de Paris (+ 6,0 %) a bénéficié à la fois de la bonne tenue de la consommation des ménages, d'une légère baisse des prix et d'une amélioration du climat social à Air France. La grève de juin 1998 a contribué en effet, à elle seule, à environ 1,5 point de croissance en 1999.

Pour 2000, le dynamisme de la demande des ménages devrait particulièrement profiter à ce mode de transport dont la sensibilité aux revenus des ménages est très grande, et cela d'autant plus que de fortes variations de prix sont à exclure dans un marché qui semble dorénavant stabilisé. La croissance du trafic sur les aéroports de Paris pourrait atteindre une nouvelle fois 6 %.

	1997	1998/1997	1999/1998	2000/1999	2000
Parcours sur réseau national (milliards de véhicules-km)	177,9	4,4%	3,8%	3,6%	199,7
Parcours sur autoroutes concédées (milliards de véhicules-km)	56,6	5,5%	6,1%	5,0%	66,5
SNCF réseau principal (milliards de voyageurs-km)	52,8	5,0%	1,6%	1,6%	57,2
Aéroports de Paris, trafic national (millions de voyageurs)	19,1	3,5%	6,0%	6,0%	22,2

Sources : SETRA, ASFA, SNCF, ADP.