

LES PREVISIONS DES TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS POUR 1990

Ruth BERGEL

Les prévisions de l'OEST pour l'année 1990 portent sur trois indicateurs : la circulation interurbaine sur le réseau national (indice de débit du SETRA), le trafic ferroviaire de voyageurs en trains rapides-express, et le trafic intérieur de passagers d'Air Inter.

Dans le cadre d'un scénario de croissance soutenue, en léger retrait par rapport à celle de 1989 (+3,1% après +3,7% pour le PIBM, et +2,5% après +2,9% pour la CFM), et d'un maintien d'une croissance vigoureuse du parc, les hypothèses d'évolution des prix retenues par l'OEST sont celles d'un maintien en francs constants du prix des carburants et du produit moyen ferroviaire du réseau principal, et d'une baisse de 1% de la recette unitaire d'Air Inter.

Ainsi, l'effet de la mise en service en année pleine du TGV-Atlantique sur sa tranche Ouest en 1990 est de réduire très sensiblement le différentiel de croissance entre les modes de transport.

Des évolutions contrastées en 1989

Les résultats des trafics, pour l'année 1989, font apparaître des progressions soutenues pour le trafic aérien intérieur et pour l'indice de circulation sur le réseau national (+14,4% et +5,2% respectivement), et une croissance très modérée du trafic ferroviaire (+1,8%).

La forte progression du trafic d'Air Inter doit être relativisée du fait des mouvements sociaux intervenus l'année précédente ; la correction de leur impact réduirait cette progression d'environ 3 points, la ramenant à un niveau voisin de celui observé avant la période affectée par ces conflits sociaux.

En revanche, la persistance de la croissance de la circulation routière, et la faiblesse de celle des trafics ferroviaires de voyageurs, dans un environnement économique de croissance soutenue, demande une interprétation plus complexe.

Une circulation routière en fait très soutenue depuis plusieurs années

En fait, la croissance soutenue de la circulation sur le réseau national observée ces dernières années s'explique par de multiples facteurs : des conditions climatiques favorables depuis quelques années, le niveau élevé des immatriculations, le rajeunissement du parc de voitures et l'effet persistant, depuis 1986, de la baisse des prix des carburants. Il convient aussi de prendre en compte les effets de la dieselisation du parc, qui nous ont conduit à constituer un indice de prix moyen des carburants "voitures" pondéré par les consommations respectives des voitures en essences (super et ordinaire) et en gazole. Au surplus, il ne faut pas oublier que le réseau national achemine une partie importante de trafic régional, à relativement courte distance, et qui se développe à un rythme important.

Pour 1990, nous retiendrons une progression plus modérée de 4%, qui tient compte de la légère diminution de croissance de la CFM reteue pour 1990, ainsi que d'un ralentissement probable du renouvellement du parc.

VOYAGEURS

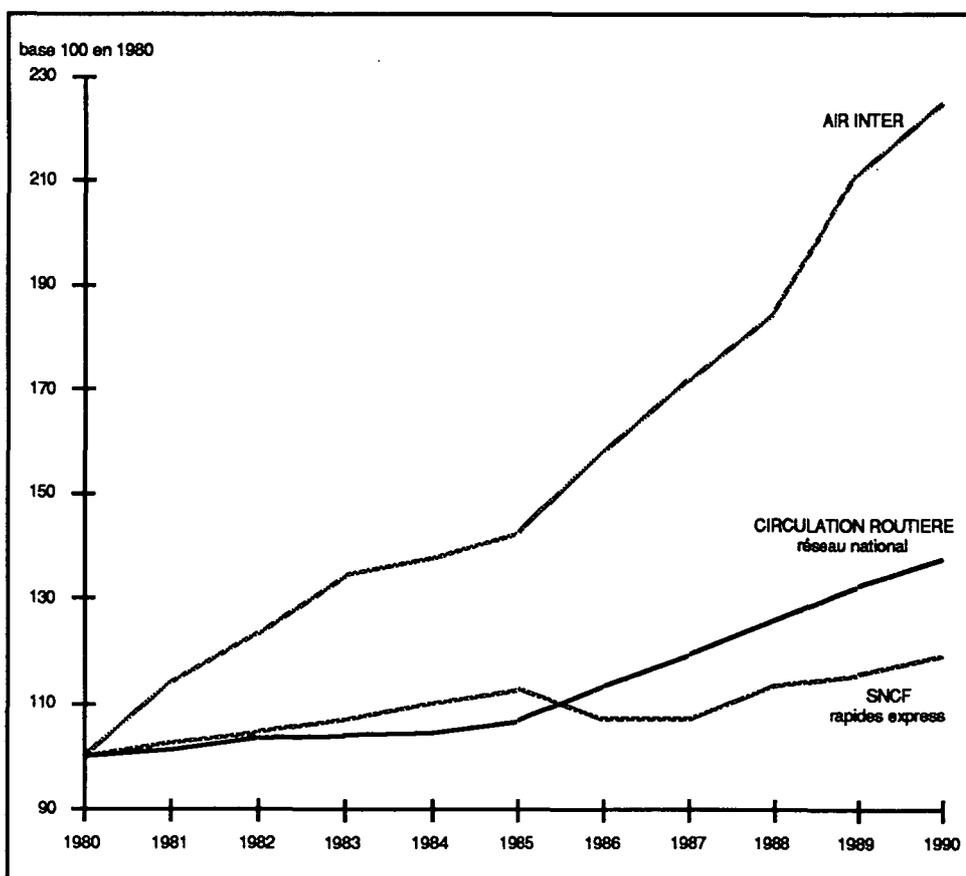
	1988	1989	(89/88)	1990	(90/89)
(1) TRAFIC SNCF Rapides-Express, dont effet induit TGV A	47,8	48,68	1,8	50,17	3,1
R.E. hors effet induit TGV A, dont :		0,26		1,31	
TGV Sud-Est	10,49	48,42	1,3	48,86	0,9
autres R.E.	37,31	10,98	4,7	11,42	4,0
		37,44	0,3	37,44	0,0
(2) TRAFIC AIR INTER intérieur, dont hors effet induit TGV A	7492	8568	14,4	9128	6,5
effet induit TGV A		8608	14,9	9348	8,6
		-40		-220	
(3) CIRCULATION réseau national	190,2	200	5,2	208	4,0

Unités : (1) : milliards de vkm - (2) millions de pkm - (3) : indice de débit, base 100 en 1970

Nota : Les données affichées en italique sont affectées par les mouvements sociaux. Les travaux de prévision ont été réalisés sur des données corrigés de ces effets, pour les trafics ferroviaire et aérien.

Le TGV Atlantique moteur de la croissance

La croissance enregistrée en 1989 pour le trafic ferroviaire tient déjà compte de la mise en service d'une partie du TGV Atlantique en fin d'année 1989. Si l'on enlève l'effet induit par cette nouvelle offre, la progression du trafic se trouve réduite à 1,3% ce qui correspond à une quasi stabilité du trafic sur le réseau "rapides express" classique et une progression de 4,7% du trafic sur le TGV Sud Est, bien inférieure au taux observés les années précédentes, car il n'a plus bénéficié en 1989 d'un développement de l'offre.



Par ailleurs, il ne faut pas oublier que le trafic ferroviaire sur le réseau régional connaît un développement rapide bénéficiant des effets du conventionnement sur l'offre T.E.R. (domaine non couvert par l'indicateur retenu pour les travaux de prévision).

Pour 1990, la croissance du trafic ferroviaire, hors effet induit du au TGV Atlantique, resterait limitée à environ 1% dans le prolongement de celle de 1989 ; l'essentiel de la croissance sera due à l'effet induit par la mise en service, en année pleine, du TGV Atlantique, ce qui porterait la croissance totale à un peu plus de 3%.

Léger ralentissement de la croissance pour Air Inter

Enfin, la progression de 8,6% du trafic d'Air Inter sur les lignes intérieures, avant prise en compte de l'effet induit par le TGV Atlantique, apparaît faible pour 1990, sur la base d'une hypothèse de diminution de 1% de la recette unitaire. Compte tenu de l'impact du TGV Atlantique, la croissance globale serait en fait limitée à 6,5%. On peut cependant s'attendre à une réaction commerciale ou tarifaire qui permettrait à Air Inter de conserver un taux de croissance un peu plus soutenu.