



## PREMIERS INDICATEURS POUR 1990 : UN NET FLECHISSEMENT DE LA CROISSANCE

Ruth BERGEL – Pierre SELOSSE

Les projections réalisées par l'OEST à la fin du mois de septembre portent sur le deuxième semestre de l'année, et fournissent ainsi une première estimation de l'activité du secteur des transports pour l'ensemble de l'année 1990.

Les effets résultant du nouveau contexte économique lié à la hausse récente des prix des carburants n'ont pas encore été décelés dans des statistiques qui, pour la plupart, ne couvrent encore que les mois de juillet ou d'août. Aussi, les modèles utilisés pour estimer l'évolution des indicateurs d'activité transport d'ici la fin de l'année n'ont-ils que très peu pris en compte ce nouvel environnement.

**Un infléchissement  
pour l'ensemble  
des transports...**

Malgré cela, on note une inflexion quasi générale des indicateurs du transport. Cela est à rapprocher du net ralentissement de la production industrielle qui est apparu après l'été 1989 et qui se prolonge sur tout le premier semestre de 1990, ainsi que de la moindre croissance de la consommation des ménages. La croissance de l'activité du secteur des transports s'est donc nettement infléchie avant même que les effets de la crise du Golfe ne se fassent sentir.

	Résultats 89	Estimation 1990 projections OEST
<b>Transport de voyageurs</b>		
Indice de circulation sur le réseau national	+5,1%	+4,8%
SNCF réseau principal	+1,8%	-0,4%
Air Inter	+14,4%	+7,5%
<b>Transport de marchandises</b>		
Ensemble des transports terrestres	+3,6%	+1,8%
Transport routier	+4,5%	+2,4%
Trafic Poids Lourds sur autoroute	+9,6%	+8,0%
Fret SNCF	+1,9%	+0,0%
Novatrans	+3,6%	+0,4%
<b>Economie du secteur</b>		
Immatriculations de voitures particulières	+2,6%	+5,9%
Consommation d'essence et de super	-1,5%	+1,8%
Consommation de gazole	+10,6%	+12,6%

*Marchandises :  
un coup de frein  
général...*

Pour les transports de marchandises, il faut surtout noter le ralentissement de l'ensemble des trafics terrestres qui se produit après trois années de croissance exceptionnelle. Si ce ralentissement affecte tous les modes, à l'exception de la voie d'eau qui bénéficie pleinement de la reprise des importations de charbon, il ne s'est pas produit pour chacun au même moment. Ainsi, le chemin de fer avait été affecté très tôt par la baisse de la production industrielle et avait connu une très mauvaise fin d'année 1989. Le résultat, stable sur l'ensemble de 1990, traduit en fait un rétablissement du trafic ferroviaire de marchandises depuis le printemps, particulièrement sensible en transport international. De plus, la SNCF ne devrait voir ses coûts de production que peu influencés par la hausse du pétrole et se verrait ainsi avantagée. Pour sa part, le transport routier a été pleinement touché en 1990 par la réduction de l'activité économique. Après plusieurs années exceptionnelles, le trafic routier de marchandises s'est quasiment stabilisé ; pour l'ensemble de l'année 1990, il augmenterait de 2,4%, bénéficiant de sa lancée de la fin 1989, mais cela traduit en fait un très net infléchissement. En revanche, l'indicateur du trafic de poids lourds sur autoroute, représentatif des transports internationaux et de transit, continuerait de progresser fortement (+8%), il apparaît cependant lui aussi en recul par rapport à 1989, le ralentissement de l'économie touchant également, voire plus fortement, nos partenaires européens. Enfin, il faut noter la stagnation du trafic de Novatrans qui s'explique pour partie seulement par des effets externes (mouvements sociaux en Italie, à la SNCF...). Plus globalement, il semble que la baisse des prix de traction routière ait fortement pesé sur le développement du transport combiné.

*Voyageurs :  
toujours la route et  
l'aérien...*

Pour les voyageurs, le ralentissement apparaît aussi, mais de manière beaucoup moins sensible. Pour la circulation des voitures, tout d'abord, la progression s'infléchit à peine par rapport aux deux années précédentes ; mais on peut penser que cet indicateur sera probablement le plus sensible à la hausse du prix des carburants, qui pourrait peser sur sa tendance en fin d'année. Pour le ferroviaire, en revanche, la croissance escomptée du trafic à la suite de la mise en service de la première branche du TGV Atlantique ne s'est pas produite : la politique de modulation tarifaire de la SNCF (suppléments) a modifié les données initiales de la concurrence et la hausse du trafic sur le réseau Ouest n'a pu que compenser la baisse du trafic sur le réseau traditionnel. Enfin, la progression de l'activité d'Air Inter qui apparaît en net retrait comparativement à celle de 1989 est à relativiser : la croissance annuelle de 1989 était artificiellement élevée pour cause de grèves en 1988. En fait, on assiste à un léger ralentissement par rapport à la moyenne des deux dernières années, le ralentissement de l'activité économique ayant eu un impact non négligeable sur les voyages d'affaires.

*Immatriculations :  
un dernier record,  
avant l'essouffle-  
ment?*

En ce qui concerne les immatriculations de voitures neuves, il semble que l'on s'oriente vers un nouveau record en 1990, avec une progression de près de 6% du marché. Il faut cependant rappeler que la grève des préfectures de décembre 1989 avait reporté 60 000 enregistrements de décembre sur janvier : corrigée de cet effet, la progression du marché ne dépasserait pas 1%. Par ailleurs, l'expérience des chocs pétroliers précédents montre que cet indicateur est très sensible aux hausses des prix des carburants : on estime cependant que la baisse de la TVA et l'impact du Mondial de l'automobile à Paris pourront compenser cet effet d'ici la fin de l'année. Enfin, en ce qui concerne les consommations de carburants, au delà des effets de stockage constatés pendant l'été, les indicateurs n'ont pas encore été influencés par les modifications de prix et on constate toujours une quasi stagnation des consommations d'essence et de super et une explosion de la consommation de gazole, liée pour partie seulement à la diésélisation du parc de voitures particulières.