



## PREMIER SEMESTRE 1991: LE SECTEUR DES TRANSPORTS ACCUSE LE CHOC.

Ruth BERGEL

Un exercice de projection des indicateurs d'activité du secteur des transports à l'horizon de juin 1991 a été réalisé par l'OEST en avril. Les dernières valeurs mensuelles connues à cette époque de l'année sont habituellement celles de février, voire janvier ou même décembre 1990.

Pour la majorité d'entre eux, nos indicateurs ont subi dès l'été les effets du nouveau contexte économique lié à la crise du Golfe ; depuis, la réduction de l'activité économique a été continue jusqu'à la fin de l'année, avec un niveau particulièrement faible pour la production industrielle en décembre, accentué, il est vrai, par des conditions météorologiques défavorables (chutes de neige abondantes qui ont perturbé la circulation pendant plus d'une semaine).

**Pas de reprise  
véritable avant le  
second semestre...**

L'amélioration de l'activité industrielle enregistrée en janvier 1991 ne semble pas devoir se poursuivre en février; compte-tenu des incertitudes actuelles, il semble raisonnable de supposer qu'un redémarrage de l'activité économique n'interviendra véritablement qu'au second semestre de l'année. Les évolutions simu-

	1er sem 1990	2e sem 1990	1er sem 1991 projection OEST
<b>Transport de voyageurs</b>			
Indice de circulation sur le réseau national	+2,6%	+0%	+2,3%
SNCF réseau principal	-0,7%	+0%	-2,1%
Air Inter	+3,3%	-3,1%	-3,9%
<b>Transport de marchandises</b>			
Ensemble des transports terrestres	+1,6%	-2,7%	-1,9%
Transport routier	+1,3%	-1,8%	-0,7%
Trafic poids lourds sur autoroute	+3,8%	+2,2%	+2,7%
Fret SNCF	+0,6%	-4,0%	-1,1%
<b>Economie du secteur</b>			
Immatriculations de voitures particulières	+7,6%	-9,8%	-3,9%
Livraisons d'essence et de super	+0,7%	-1,8%	+0,5%
Livraisons de gazole	+7,5%	+3,0%	+2,6%

lées pour le premier semestre 1991 sont cohérentes avec cette hypothèse, et représentent donc un scénario relativement pessimiste.

*Voyageurs : le climat d'insécurité touche lourdement l'aérien...*

Pour le transport de voyageurs, les réactions de nos trois indicateurs au changement de contexte diffèrent fortement, et les répercussions en sont d'ampleur très inégale.

La circulation interurbaine sur le réseau national, qui a connu un ralentissement très sensible depuis l'été, verra son rythme de croissance antérieur se rétablir sur l'ensemble du premier semestre 1991. Le facteur essentiel de son ralentissement, qu'a constitué pendant l'été la hausse des prix des carburants, se trouve maintenant neutralisé.

*et pénalise le ferroviaire...*

A l'inverse, le trafic ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal et le trafic aérien, qui ont subi plus tardivement les effets liés à la crise du Golfe, seront certainement en diminution sur l'ensemble du premier semestre. Après deux très bons mois en octobre et novembre liés à la mise en service du TGV Sud Ouest, le trafic ferroviaire enregistre à nouveau des niveaux très moyens, avec même un résultat assez faible en février malgré l'enneigement favorable aux sports d'hiver cette année. Les effets cumulés de la crainte des attentats, mais aussi de la hausse des tarifs (modulation tarifaire, suppléments,...) ont fortement pesé sur la tendance.

Quant au trafic aérien, la chute impressionnante de l'activité d'Air Inter, amorcée en novembre et permanente jusqu'en février, résulte de facteurs multiples, liés à la récession économique et au sentiment d'insécurité lié à la crise du Golfe. Les effets de modification de la structure du réseau (reprise de la ligne Paris-Nice à Air-France à partir du mois de mars) laissent espérer que cette chute soit enrayée à court terme.

*Marchandises : enrayement de la chute pour l'ensemble des trafics terrestres...*

Pour le transport de marchandises, la réduction de l'ensemble des trafics terrestres, qui a été très nette au cours du second semestre 1990, parallèlement à la baisse de la production industrielle, devrait se poursuivre en début d'année 1991, mais à un rythme atténué, bénéficiant du soutien de la consommation des ménages qui n'a pas été véritablement affectée par la crise. En fait, la tendance est à la stabilisation au cours du premier semestre, sans que l'on puisse espérer de reprise avant la fin d'année 1991, compte tenu des hypothèses d'environnement économique. Le transport routier devrait quasiment se stabiliser au niveau atteint en fin 1990 ; seul l'indicateur du trafic de poids lourds sur autoroute, représentatif des trafics internationaux et de transit, moins affecté par la dégradation de la conjoncture au second semestre 1990, continuera à progresser en 1991. La tendance reste au contraire orientée à la baisse pour le trafic ferroviaire de marchandises, plus directement touché par la réduction de l'activité industrielle, d'autant plus que la remontée des prix du transport routier en fin d'année 1990 ne se poursuit pas en début d'année 1991.

*Immatriculations : la dégradation s'accroît...*

Le marché des voitures neuves subit maintenant de plein fouet les effets cumulés de la récession et ceux de l'attentisme des ménages. Les niveaux d'immatriculations projetés pour le premier semestre se situent de fait à un niveau assez faible. On peut penser, d'après les enquêtes de l'INSEE sur les intentions d'achats des ménages, qu'un rattrapage interviendrait avant l'été, permettant d'améliorer ce résultat.

Enfin, s'agissant des consommations de carburants, une quasi-stagnation des livraisons est attendue pour l'essence et le supercarburant, ainsi qu'un mouvement de poursuite de la croissance des livraisons de gazole, mais à un rythme toutefois très atténué. □