



RESULTATS 1991 : LA FAIBLE CROISSANCE DES TRAFICS TOUCHE SURTOUT LES VOYAGEURS

Ruth BERGEL – Pierre SELOSSE

Un exercice de projection des indicateurs d'activité du secteur des transports à l'horizon de décembre 1991 a été réalisé à l'OEST en octobre. Alors que les dernières valeurs mensuelles connues à cette époque de l'année sont, pour la plupart des indicateurs, celles d'août, voire de juillet, il nous est ainsi possible de fournir une première estimation des résultats d'activité attendus dans le secteur des transports pour l'ensemble de l'année 1991.

Le changement de contexte économique lié à la crise du Golfe, amorcé en août 1990 avec l'occupation du Koweït, s'est traduit par une réduction continue de l'activité industrielle au cours du second semestre 1990. Ce choc avait induit dans le secteur des transports des retournements de tendance en fin d'année, et un ralentissement sensible de sa croissance sur l'ensemble de l'année 1990.

**Un impact de la
crise du Golfe
différent selon les
secteurs**

Alors que les premiers signes d'une reprise n'apparaissent que tardivement en 1991, on constate que les différentes composantes du secteur ont diversement traversé la période de récession. Les transports de marchandises n'ont finalement pas été les plus touchés, bénéficiant de deux facteurs favorables. La consommation des ménages, qui n'a pas été véritablement affectée par la crise, a permis un maintien des trafics de biens de consommation, et des facteurs con-

	Résultats 90	Estimation 1991 (Projection OEST)
Transport de voyageurs		
Indice de circulation sur le réseau national	+3,4%	+2,4%
SNCF réseau principal	-0,7%	-3,1%
Air Inter	+3,8 %	+0,9%
Transport de marchandises		
Ensemble des transports terrestres	+0,7%	+0,9%
Transport routier	+2,2%	+1,6%
Trafic Poids Lourds sur autoroute	+6,6%	+5,2%
Fret SNCF	-3,4%	-0,6%
Economie du secteur		
Immatriculations de voitures particulières	+1,5%	-9,6%
Consommation d'essence et de super	-1,5%	-2,4%
Consommation de gazole	+10,3%	+6,3%

joncturels ont soutenu les trafics de produits pondéreux. Les transports de voyageurs ont à l'inverse été très touchés dès la mi-1990 par la hausse du prix des carburants, puis par le climat d'insécurité créé par la crise du Golfe, et par les effets de la concurrence modale.

Sur l'ensemble de l'année 1991, les évolutions de nos indicateurs seront globalement meilleures que ne pouvait le laisser penser le contexte économique du début d'année, exception faite de quelques secteurs particuliers, tels que celui du transport aérien et de la construction automobile, et dans une moindre mesure du transport routier international.

*Marchandises :
stabilisation
globale*

En transport de marchandises, l'ensemble des trafics terrestres devrait connaître une très légère croissance, du même ordre que celle enregistrée en 1990. On constate de plus que cette situation s'est traduite de manière équivalente pour tous les modes. La légère reprise des prix du transport routier, ainsi que des transports importants de charbon, et de céréales en fin d'année, devraient permettre à la SNCF de stabiliser sa part de marché. Le transport routier, pour sa part, devrait enregistrer une très faible croissance; cette évolution recouvre en fait une bonne tenue du trafic intérieur, mais surtout une érosion du trafic international, ce qui représente une modification sensible des évolutions constatées les années précédentes. De fait, notre indicateur de circulation des poids lourds sur autoroute, qui mesure pour une large part le transport international et de transit, connaîtra en 1991 une croissance très atténuée par rapport à celle des cinq années précédentes.

*Voyageurs :
la SNCF et
Air Inter très
affectées*

Le transport de voyageurs aura été plus marqué par la crise en 1991. De fait, la croissance annuelle du trafic d'Air Inter devrait être totalement stoppée. Ce marché aura subi une accumulation d'effets défavorables: hausse des prix des carburants, climat d'insécurité, ralentissement de l'activité économique; la reprise d'un rythme de croissance important à partir du deuxième trimestre, aura juste permis à Air Inter de compenser ses pertes de trafic de début d'année. Le trafic ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal devrait subir une diminution assez sensible. Le réseau du TGV Sud-Est sera lui aussi affecté par ce mouvement de baisse. Le seul TGV-Atlantique n'aura donc pas permis à la SNCF de maintenir une croissance sur l'ensemble du réseau principal. Enfin, la circulation interurbaine sur le réseau national connaîtra un rythme de croissance encore légèrement ralenti par rapport à l'année précédente, mais sera le seul marché à connaître une évolution positive.

*L'automobile reste
dynamique.*

*Immatriculations :
recul très sensible*

Cette croissance ralentie de la circulation est à relier à la chute sensible des immatriculations de voitures neuves. Il convient cependant de la relativiser: elle intervient après plusieurs années de croissance exceptionnelle, et le niveau d'immatriculations attendu en 1991, de l'ordre de 2,1 millions, reste bien supérieur à celui atteint lors de la récession des années 1984-1985. Toutefois, la reprise apparue pendant l'été ne pourra que faiblement atténuer un très mauvais premier semestre.

*Toujours plus de
gazole.*

Quant aux consommations de carburants, on constate toujours des évolutions différenciées entre supercarburant et gazole. L'apparition de l'essence sans plomb n'a pas enrayé la forte diffusion du diesel en France. Globalement, la croissance de la consommation totale enregistrera un ralentissement sensible, conforme à l'évolution de l'ensemble des trafics routiers.