



TRAFICS INTERIEURS DE VOYAGEURS EN 1994 : un rattrapage important pour la SNCF, et des progressions très modérées pour la route et pour Air Inter

Ruth BERGEL - Jean-Christophe BLAIN

Les prévisions voyageurs de l'OEST pour l'année 1994 portent sur trois indicateurs : la circulation interurbaine sur le réseau national mesurée en parcours et en débit, le trafic de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF, et le trafic intérieur de passagers d'Air Inter.

Comme pour les prévisions de trafics de marchandises, le cadrage macro-économique retenu pour 1994 est celui proposé par le BIPE en décembre dernier. Il table sur un léger redémarrage de l'économie, avec un maintien d'une légère progression de la consommation des ménages. La mobilité globale, tous modes confondus, qui s'en déduit, devrait donc légèrement progresser.

Compte tenu de l'importance de la perte de part de marché de la SNCF en 1993, les prévisions 1994 reposent sur l'hypothèse d'un rattrapage important de la part de marché du fer, qui se cumule avec la mise en service de nouvelles lignes de TGV. Les évolutions attendues pour les trois indicateurs modaux sont de +0,8% pour le parcours routier, de +5,5% pour le trafic SNCF et de +1,6% pour le trafic d'Air Inter.

Une légère progression d'ensemble en 1994 ...

Dans ses prévisions macro-économiques pour 1994, le BIPE affiche une croissance de 1,0% du PIB et de 0,8% de la consommation des ménages (après des évolutions de -0,7% et +0,8% respectivement en 1993), et une hausse des prix à la consommation de 2,4%. La mobilité tous modes confondus, corrélée à la consommation des ménages, devrait donc progresser légèrement en 1994, comme en 1993, mais à un rythme plus soutenu en raison de la reprise probable des voyages d'affaires qui résultera de la croissance du PIB.

...et un partage modal qui repose sur une hypothèse sensible de la part modale de la SNCF en 1994

Les prévisions par mode sont entachées de l'incertitude liée au niveau de rattrapage de la perte de part modale qu'a connue la SNCF l'année dernière, et que nos modèles économétriques intégrant les effets de revenu, de prix et d'offre, n'expliquent pas (soit environ 6% sur les 7% de chute du trafic de voyageurs sur le réseau principal) et qui traduit pour l'essentiel une dégradation de la qualité de l'offre ferroviaire en 1993.

Cette perte de part modale de la SNCF, très forte en début d'année au moment de la mise en place du nouveau système de distribution Socrate et de la hausse tarifaire de février, s'est ensuite stabilisée à la fin du premier semestre, et devrait être fortement atténuée en 1994, compte tenu des efforts commerciaux réalisés par l'entreprise vis-à-vis de sa clientèle. Cette dernière hypothèse se traduira par une nette augmentation du trafic ferroviaire en 1994 aux dépens des trafics routier et aérien qui ont bénéficié l'an dernier d'un report modal en provenance du fer, et qui à l'inverse devraient croître plus modérément cette année.

Les évolutions attendues pour les trois indicateurs modaux en 1994, et détaillées ci-après, intègrent à hauteur de +3,3% pour la SNCF, et à l'inverse de -0,7% et -0,2% pour la route et pour Air Inter, notre hypothèse de rattrapage de la qualité de l'offre ferroviaire.

Par ailleurs, les hypothèses d'évolution tarifaire retenues par mode de transport sont une quasi-stagnation du prix moyen des carburants voiture pondéré par leurs consommations respectives, une légère diminution du produit moyen ferroviaire sur le réseau principal et une légère progression de la recette unitaire d'Air Inter sur son réseau domestique (soit +0,2%, -0,5% et +0,6% respectivement en francs constants).

PRÉVISIONS

	1992	(92/91)	1993	(93/92)	1994	(94/93)
Circulation réseau national						
Parcours (milliards de véh-km)	151,0	1,5%	156,0	3,3%	157,2	0,8%
Débit (véhicules/jour)	13263	0,4%	13555	2,2%	13570	0,1%
Trafic SNCF réseau principal						
(milliards de voyageurs-km)	52,93	1,1%	48,53	-8,3%	51,20	5,5%
	52,17(*)	-1,8%(*)		-7,0%(*)		
Trafic intérieur AIR INTER						
(milliards de passagers-km)	8,95	1,1%	9,05	1,1%	9,24	1,6%
				2,4%**		0,3**)

(*) : après correction de l'affectation de recettes exceptionnelles de trafic à l'exercice 1992.

(**) après correction des écarts circonstanciels en 1993

Un rattrapage important du trafic de la SNCF....

Avec 51,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 1994, le trafic ferroviaire sur le réseau principal (grandes lignes et services régionaux de voyageurs) progresserait de 5,5%, sans pour autant compenser la chute de 8,3% de 1993 (de 7,0% en fait, si on corrige les résultats de 1992 des recettes exceptionnelles de trafic affectées à cet exercice). La hausse très modérée des tarifs dans le cadre d'une nouvelle politique commerciale (offre promotionnelle sur les Carissimo, cartes kiwi, cartes vermeil, baisse tarifaire sur certains TGV) devrait contribuer cette année à cette progression. Mais le rattrapage du trafic devrait d'abord résulter de l'amélioration de la qualité de l'offre, par une information accrue et un meilleur accueil des voyageurs dans les gares, puis de l'offre elle-même, par l'ouverture de nouvelles lignes de TGV : achèvement du contournement de Lyon jusqu'à Valence, mise en service du contournement de Paris (qui permettra la jonction des deux lignes de TGV Sud-Est et Nord), de nouvelles gares TGV dont notamment celles de Roissy et de Lyon-Satolas, et enfin du TGV Nord-Europe qui va jouer en année pleine en 1994 et sera renforcé par l'ouverture du tunnel sous la Manche. On soulignera d'ailleurs que ce rattrapage du trafic sur le réseau principal proviendra en 1994 du trafic grandes lignes et non du trafic régional qui devrait stagner.

...aux dépens de la route d'abord...

La croissance de la circulation interurbaine sur le réseau national routier et autoroutier, tous véhicules confondus, devrait être limitée à 0,8% pour le parcours en 1994, soit à 157,2 milliards de véhicules-kilomètres, et à 0,1% seulement pour le débit. Ces évolutions contrastent avec celles de 1993 : +3,3% pour le parcours et +2,2% pour le débit.

L'hypothèse de rattrapage sensible de la part de marché du fer, qui joue en défaveur de la route en 1994, réduit de moitié la progression attendue de la circulation routière. De plus, l'allongement du réseau autoroutier, de 202 kilomètres en janvier 1994 contre 330 kilomètres en janvier 1993, aura cette année un effet moins favorable sur l'augmentation du trafic. Enfin, la mise en place progressive début 1992 du nouveau système de comptage SIREDO de la circulation sur le réseau national peut être à l'origine d'une sous-estimation de sa mesure en 1992, et donc d'une surestimation de son évolution en 1993, ce qui invalide la comparaison des évolutions en 1993 et en 1994.

...puis du trafic d'Air Inter.

Avec 9,2 milliards de passagers-kilomètres, le trafic domestique d'Air Inter devrait croître de 1,6% en 1994, après avoir progressé de 1,1% en 1993. Si on les corrige des effets du conflit social de l'automne dernier et des conditions météorologiques défavorables du mois de novembre, ces évolutions seraient de +0,3% en 1994, après +2,4% en 1993. Ce nouveau ralentissement de l'activité d'Air Inter sur son réseau domestique en 1994 est à imputer à la hausse tarifaire importante intervenue en début d'année, ainsi qu'à l'amélioration du réseau TGV : la mise en place du contournement de Paris va permettre à la SNCF de concurrencer davantage Air Inter sur des liaisons transversales (de province à province) et l'ouverture des gares de Roissy et de Lyon-Satolas de capter une partie des passagers en transit d'un aéroport à l'autre.