



**TRAFICS INTÉRIEURS
DE VOYAGEURS EN 1996 :
PROGRESSIONS RALENTIES
POUR LA ROUTE ET L'AÉRIEN,
HAUSSE APPARENTE POUR LE FERROVIAIRE**

Jean-Christophe BLAIN

Les prévisions des trafics intérieurs de voyageurs pour 1996 portent sur trois indicateurs : la circulation interurbaine sur le réseau national, le trafic ferroviaire sur le réseau principal de la SNCF, et le trafic national de passagers des aéroports de Paris.

L'ensemble des instituts de prévisions macroéconomiques annoncent désormais une croissance modérée de l'économie française pour l'année 1996. Dans un scénario où le produit intérieur brut augmenterait de 1,5% et la consommation finale des ménages de 1,2%, la mobilité des voyageurs, tous modes confondus, progresserait de 2,5% en 1996, mais cette augmentation est due pour partie à l'effet des grèves de décembre dernier qui ont réduit le niveau de trafic en 1995; sans l'effet des grèves, la progression de la mobilité n'aurait été que de 1,6%. Le parcours routier pourrait croître de 1,7%, le trafic ferroviaire de 7,0% et le trafic national des aéroports de Paris de 3,5%.

Une croissance économique faible, mais une hausse de la mobilité plus forte par simple retour à la normale après les grèves

Les prévisions de trafic de voyageurs pour 1996 s'appuient sur les hypothèses d'une croissance du produit intérieur brut (PIB) de 1,5% cette année, d'une augmentation de la consommation des ménages (CFM) de 1,2%, et d'une hausse des prix de 2,0%. Ces hypothèses sont des valeurs proches de celles retenues, au mois de janvier, par divers instituts de prévisions macroéconomiques.

L'augmentation de la mobilité qui, avec cette croissance, aurait pu être de 1,6% dans un contexte normal, avec cette croissance annoncée de l'économie, pourrait se chiffrer à +2,5% sous l'effet des pertes de trafic en 1995 pendant les grèves. Comme l'ensemble de l'économie, après le retour à la normale en tout début d'année, la mobilité resterait quasiment stable pendant le premier semestre 1996 puis progresserait sur un rythme plus soutenu au cours du second semestre.

La circulation routière, peu sensible aux grèves en 1995, augmenterait faiblement en 1996

La circulation sur le réseau national vient d'enregistrer trois années de croissance forte à un rythme moyen de 3,2% par an. En 1993, elle a bénéficié, par simple report modal, de la chute du trafic ferroviaire (ainsi que du contrecoup de la grève des routiers de 1992 qui avait paralysé la circulation), et en 1994, de la reprise économique. La croissance de la circulation en 1995 par rapport à l'année précédente (+3,0%) résulte pour une part importante du niveau élevé de trafic atteint dès la fin de 1994.

Malgré une augmentation sensible du trafic autoroutier au cours du mois de décembre, la circulation est restée peu sensible globalement aux mouvements de grève dont les conséquences ont été ressenties surtout dans les grandes villes, et notamment à Paris. La consommation totale de carburant et la consommation des essences ont conservé sur l'ensemble de l'année les évolutions constatées sur les dix premiers mois. Le taux de croissance de la circulation en 1996 ne sera donc pas sensiblement affecté par les grèves.

Dans une situation de croissance économique modérée proche de celle de 1992 (PIB : +1,3% et CFM : +1,4%) où la circulation avait augmenté de 1,5% (malgré la grève des routiers), et pour une hausse, en 1996, du prix relatif moyen des carburants de 1,0% compte tenu de la diésélisation progressive du parc, la circulation routière sur le réseau national pourrait croître de +1,7%.

La SNCF évalue la perte due aux grèves, pour ce qui est du trafic de voyageurs sur le réseau principal, à 3,6 milliards de voyageur-kilomètres, sur un trafic constaté de 47,0 milliards de voyageur-kilomètres en 1995. Après une très mauvaise année 1993 (-7,9%) suite à la mise en oeuvre de Socrate, puis au difficile redémarrage de 1994 (+1,4%), la société nationale enregistre une nouvelle baisse forte de son trafic (-5,0%) en 1995. Contrairement aux transports

PRÉVISIONS

Une forte hausse du trafic ferroviaire due, pour l'essentiel, au mauvais résultat de 1995

de marchandises qui, pour certains d'entre eux, peuvent être retardés, les trafics de voyageurs non réalisés pendant les grèves ne donneront pas lieu à rattrapage. De plus, le transport de voyageurs risque de souffrir, au moins à court terme, d'un phénomène de désaffection que l'on a pu observer après la grève des cheminots de fin 1986 et début 1987 : le trafic de voyageurs du deuxième trimestre 1987 était très en deçà de la tendance naturelle du trafic calculé par un modèle économétrique estimé sur données trimestrielles sur la période 1976.1-1992.4. D'après les premiers résultats de 1996, le trafic sur le réseau principal serait d'ailleurs en baisse de 2% pour le mois de janvier 1996 par rapport au même mois de 1995, alors qu'il devrait avoir légèrement augmenté compte tenu des évolutions économiques en volume et en prix. Le seul effet des grèves pourrait donc se traduire par une augmentation du trafic de 6,0% en 1996, dont +7,5% par simple retour à la normale et -1,5% comme hypothèse de pertes de trafic par effet de désaffection.

Pour reconquérir sa clientèle, la SNCF multiplie les réductions tarifaires exceptionnelles (comme les réductions sur la première classe, ou la campagne de promotion de la Saint-Valentin), ce qui, combiné au développement du trafic à longue distance et à la dégressivité kilométrique du prix du billet, a pour effet de réduire l'augmentation du prix moyen de transport au kilomètre (recette unitaire) par rapport à l'augmentation moyenne affichée des tarifs depuis 1994. Aussi la recette unitaire nominale est supposée croître de 1,5% cette année, alors que l'augmentation affichée des tarifs a été de 1,9% au 28 janvier. En francs constants, le prix moyen kilométrique devrait donc diminuer de 0,5%.

Enfin, le réseau TGV (et notamment Eurostar) continuera sa montée en puissance, en confirmant la hausse de trafic de 9,3% enregistrée sur les dix premiers mois de l'année 1995 par rapport à la même période de 1994.

L'évolution économique, la baisse moyenne des prix relatifs et l'amélioration de l'offre ferroviaire devrait permettre à la SNCF de gagner 1,0% de trafic supplémentaire malgré la concurrence des compagnies aériennes. Au total, compte tenu de l'effet des grèves, le trafic ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal pourrait donc augmenter de +7,0% en 1996.

Après une mauvaise année 1995, le trafic national des aéroports de Paris augmenterait sensiblement

Le transport aérien national est marqué par la déréglementation et l'ouverture à la concurrence du ciel français. Le trafic domestique d'Air Inter, qui représentait la quasi-totalité du trafic national jusqu'aux années récentes, ne constitue plus un indicateur satisfaisant du marché. Le système statistique est en cours d'adaptation; pour le moment, le trafic national en passager-kilomètres et les évolutions du prix moyen du transport aérien sont mal connus.

Le trafic national de passagers des aéroports de Paris (vols à destination métropolitaine) révèle les difficultés que traverse actuellement le transport aérien. Il a diminué de 0,2% en 1995 après trois années de hausses consécutives. Cette baisse du trafic, par rapport à une croissance tendancielle proche de 3%, serait imputable pour environ 1,3% aux divers mouvements sociaux qui ont émaillé l'année 1995 dans le secteur du transport aérien, pour 1,1% à la concurrence tarifaire exercée par la SNCF, et pour 0,5% à l'amélioration du réseau TGV. Les grèves de fin 1995 ont eu une incidence légèrement négative sur le trafic qui a d'abord profité d'un report modal en provenance du mode ferroviaire pendant la première semaine de grève, mais a souffert ensuite des conflits sociaux dans les aéroports et d'annulation de nombreux déplacements. Parmi les trois facteurs qui ont causé la baisse du trafic national des aéroports de Paris en 1995, l'effet TGV serait peu sensible en 1996 sur le seul trafic national, et la poursuite des mouvements de grève est imprévisible; la concurrence des prix entre le ferroviaire et l'aérien devrait encore avoir une influence sur le trafic aérien en 1996. Air Inter vient d'ailleurs de lancer une campagne de fortes promotions sur onze destinations entre Paris et la province. Si on retient ainsi l'hypothèse vraisemblable d'une baisse de 1,5% en 1996 du prix moyen relatif du transport aérien intérieur, la croissance du trafic national des aéroports de Paris pourrait être de +3,5% cette année.

	94/93	1994	95/94	1995	96/95	1996
Parcours réseau national (milliards de véhicule-km)	3,5%	161,6	3,0%	166,4	1,7%	169,2
SNCF réseau principal (milliards de voyageur-km)	1,4%	49,5	-5,0%	47,0	7,0%	50,3
		Hors grèves :	2,4%	50,6	1,0%	51,1
Aéroports de Paris, trafic national (millions de voyageurs)	2,8%	18,0	-0,2%	18,0	3,5%	18,6