



TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN 1997 :

**CROISSANCE FORTE POUR L'AÉRIEN,
FAIBLE POUR LE FERROVIAIRE
ET REPRISE POUR LES AUTOROUTES CONCÉDÉES**

Jean-Christophe BLAIN

Les prévisions de transport de voyageurs pour 1997 portent, comme les années précédentes, sur quatre des principaux indicateurs : la circulation sur le réseau national, la circulation sur les autoroutes concédées, le transport ferroviaire sur le réseau principal de la SNCF et le trafic national de passagers des aéroports de Paris.

L'ensemble des instituts de prévisions macro-économiques, prolongeant la reprise légère qui s'est amorcée en milieu d'année 1996, prévoient une croissance modérée de l'économie française en 1997. Dans un scénario peut-être optimiste, où le produit intérieur brut augmenterait de 2,5% et la consommation finale des ménages de 1,8%, la mobilité interurbaine des voyageurs, tous modes confondus, progresserait de 2,7% en 1997¹. Après quelques années atypiques, on devrait retrouver le même ordre de progression des modes que pendant les années 1980, caractérisé par une croissance forte du transport aérien domestique (+4,0% du trafic national de passagers à Paris), une circulation routière interurbaine en hausse sensible (+3,0%), notamment sur autoroutes concédées (+3,8%) et une moindre progression du transport ferroviaire (+1,0%).

Une croissance économique assez soutenue mais une consommation des ménages qui progresserait moins qu'en 1996

Les prévisions de trafic de voyageurs pour 1997 s'appuient sur les hypothèses d'une croissance du produit intérieur brut (PIB) de 2,5% et d'une hausse plus modérée de la consommation des ménages (CFM) de 1,8%. Celle-ci progresserait donc moins qu'en 1996 (+2,3%) contrairement au PIB qui enregistrerait une accélération en 1997 (+1,2% en 1996). Ces hypothèses élaborées par le BIPE sont des valeurs proches, bien que légèrement plus optimistes, de celles retenues actuellement par la direction de la prévision (budgets économiques) et divers instituts.

Croissances annuelles moyennes en %

	1995	1996	1997
PIB	2,2	1,1	2,5
Consommation des ménages	1,8	2,3	1,8
Prix de la cons. des ménages	1,6	2,2	1,6
Prix moyen des carburants (*)	0,7	0,0	-1,0
Prix des péages d'autoroutes	0,7	3,0	5,1
Produit moyen ferroviaire	0,3	0,2	0,0
Autoroutes (km au 1er janv.)	8030	8247	8657

(*) La hausse du prix du pétrole observée fin 1996 n'est pas prise en compte car supposée temporaire.
Sources : INSEE, BIPE (oct. 1996), MELTT

Malgré l'augmentation annoncée de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), le prix moyen relatif de l'ensemble des carburants consommés par les voitures devrait diminuer en 1997 d'environ 1% par effet de structure, en raison de la progression des consommations de gazole et super sans plomb moins chers que le super.

La recette unitaire kilométrique des péages autoroutiers augmenterait fortement en 1997 (+5%) comme en 1996, sous l'effet de l'application progressive de la taxe d'aménagement du territoire sur les sociétés d'autoroutes.

Enfin, la hausse du produit moyen relatif ferroviaire (recette unitaire kilométrique), plus rapide que celle des tarifs depuis quelques années, serait nulle par hypothèse en 1997 suite à la nouvelle politique tarifaire de la SNCF qui multiplierait les promotions.

¹ Les prévisions des transports pour 1997 sont effectuées à l'aide de modèles économétriques comportant des variables explicatives exogènes. Pour l'année 1996, elles sont obtenues en confrontant les estimations des modèles ARIMA, qui prolongent mathématiquement les tendances enregistrées sur les neuf premiers mois de l'année, aux estimations des modèles économétriques à variables exogènes.

PRÉVISION

La circulation sur les autoroutes concédées devrait redémarrer en 1997

De 1990 à 1996, la croissance annuelle moyenne de la circulation **sur le réseau routier national** aura été d'environ 2,9%. La hausse attendue de la circulation pour 1996 est un peu inférieure (2,5%) mais l'année 1997 devrait s'inscrire dans la tendance de moyen terme avec une croissance prévue de la circulation de 3,0%. Elle sera soutenue par la baisse du prix moyen des carburants et la mise en service de 400 km d'autoroutes concédées et non concédées en 1996 qui prendront leur effet en année pleine en 1997.

La circulation **sur les autoroutes concédées** enregistrerait une croissance historiquement faible, de 1,1% seulement en 1996, alors qu'elle a augmenté de 4,6% par an en moyenne de 1990 à 1995. Néanmoins, cette très faible progression ne témoigne pas d'une rupture de tendance mais simplement de la coïncidence de facteurs explicatifs conjoncturels : faible croissance du PIB en 1996, forte hausse du prix des péages, allongement lui aussi historiquement faible du réseau autoroutier concédé en 1995, qui prend son effet en année pleine en 1996. En 1997, la circulation sur les autoroutes concédées devrait retrouver son rythme de croissance de long terme. Elle pourrait progresser de 3,8% malgré une nouvelle forte hausse du prix des péages, sous l'effet de la croissance économique un peu plus forte, du développement important du réseau en 1996 et, dans une moindre mesure, de la baisse du prix moyen des carburants.

Le ralentissement de la CFM et l'absence de nouveau TGV défavorisent le train

Le transport ferroviaire sur le réseau principal de la SNCF aura enregistré en 1996 une très forte progression, estimée à 9,3%, qui correspond à une augmentation de 1,7% après correction de l'effet de grève des cheminots de la fin de 1995. Après les pertes importantes de trafic en 1993, le difficile redémarrage de 1994 et la grève de 1995, c'est-à-dire après trois années de rupture par rapport aux tendances passées, le transport ferroviaire renouerait ainsi en 1996 avec un rythme de croissance cohérent avec celui de la période des années 1980, dans un tel contexte macro-économique. L'incendie dans le tunnel sous la Manche aura une incidence sensible sur le trafic d'Eurostar mais de second ordre pour l'ensemble du trafic sur le réseau principal ; il n'a donc pas été pris en compte dans ces prévisions.

En 1997, la croissance du transport ferroviaire de voyageurs pourrait s'établir à 1,0%. Elle s'infléchirait donc à nouveau en raison du ralentissement de la croissance de la consommation des ménages (1,8% en 1997 contre 2,3% en 1996), de l'absence de mise en service de lignes nouvelles de TGV et, plus marginalement, de la baisse du prix moyen des carburants qui favorise la voiture.

Après une excellente année 1996, le trafic national des aéroports de Paris augmenterait encore fortement en 1997

Les évolutions un peu heurtées du trafic national de passagers des aéroports de Paris (vols d'origine ou à destination métropolitaine) témoignent des bouleversements actuels du transport aérien marqué par les conséquences de la déréglementation et de l'ouverture à la concurrence du ciel français. Après avoir diminué de 0,2% en 1995, le trafic national pourrait ainsi croître de presque 9% en 1996. Cette progression est très forte même si elle est due pour partie à la grève de fin 1995 qui a aussi touché l'aérien (effet estimé au minimum à 1,1% par AdP). L'ouverture à la concurrence a provoqué une amélioration de l'offre aérienne par augmentation des fréquences et une forte baisse des prix. Si l'on cherche à expliquer l'évolution du trafic par la croissance de l'activité économique et par le prix moyen relatif du transport aérien intérieur, on constate que l'évolution de ce trafic entre 1995 et 1996 correspond à une baisse des prix de l'ordre de 4%.

L'ouverture du ciel français à l'ensemble des compagnies européennes en avril 1997 aura-t-elle pour conséquence une nouvelle chute des prix ? La situation financière des compagnies laisse à penser que la baisse tarifaire restera modérée mais la concurrence se traduira par une augmentation des fréquences. Dans ce contexte, le trafic national des aéroports de Paris pourrait progresser de 6% en 1997.

	95/94	1995	96/95	1996	97/96	1997
Parcours sur réseau national (milliards de véhicules-km)	3,0%	166,47	2,5%	170,5	3,0%	175,7
Parcours sur autoroutes concédées (milliards de véhicules-km)	4,1%	51,4	1,1%	52,0	3,8%	53,9
SNCF réseau principal (milliards de voyageurs-km)	réel	-4,8%	47,1	9,3%	51,5	1,0%
	hors grève	2,3%	50,6	1,7%		52,0
Aéroports de Paris, trafic national (millions de voyageurs)	-0,2%	18,0	8,7%	19,6	6%	20,7