

## QUELS TRAFICS EN 1993 ?

Patrice SALINI - Michel HOUEE - Ruth BERGEL

*L'OEST a mené pour le Conseil National des Transports (CNT) une première réflexion sur l'évolution quantitative du secteur des transports à l'horizon de 1993. Ces premiers éléments ont été versés au débat qui doit permettre au Conseil de remettre à Michel DELEBARRE, Ministre des Transports et de la Mer, conformément à sa demande, un document de réflexion stratégique sur la période du X<sup>e</sup> Plan. La note qui suit est une synthèse de ces éléments.*

Au moment de réfléchir sur les 1 500 jours qui nous séparent de 1993 - et de poser ainsi les termes des stratégies possibles pour aborder le grand marché unique - il convient de tracer les grandes lignes de l'évolution économique de cette période. S'il est vrai que nombre d'enjeux, nombre de problèmes, sont d'ores et déjà clairement identifiables, le cheminement économique qui nous mène au 1er janvier 1993 pèsera sans conteste de tout son poids.

Les cinq années passées soulignent l'importance du contexte économique. La reprise de l'activité - depuis le début 1987 - et son fort contenu industriel en 1988, dans un contexte marqué par une inflation réduite, ont surpris et rendent incrédules les prévisionnistes. Ces quelques points de croissance «en plus» - indubitablement liés au «contre choc pétrolier» de 85/86 ont radicalement changé l'image de la décennie.

### Quelle croissance ?

Il y a d'abord la croissance : la question centrale se résume ici à trois hypothèses (relatives au long terme) envisagées par le BIPE (in «*La France dans l'Europe de 1993 - BIPE - juin 1988*»).

**La première hypothèse est celle de la persistance de la crise** et finalement de l'intensification des contradictions sociales et économiques et du **dualisme**.

**La seconde est celle d'une croissance lente**, plus solidaire, en Europe - mais régulière et toujours dualiste.

**La troisième est celle d'une croissance rapide** et d'une revitalisation des secteurs traditionnels... permise par le condominium Nippo - Américain.

### Vers un cycle haussier... mais quand ?

Le scénario central du BIPE pour la période 87-93 résulte en fait du jeu conjoint des trois logiques. Il table sur une reprise de la croissance au début des années 90.

La question ouverte est cependant assez simple : pour notre part elle nous semble être de savoir si la reprise que nous connaissons est ou non **l'amorce** d'un nouveau cycle succédant à une vingtaine d'années du cycle baissier. Si oui, il s'agit dès lors de s'interroger sur le contenu de la nouvelle période de prospérité qui s'ouvre.

### Le problème du rééquilibrage américain

De ce strict point de vue, le scénario central du BIPE est une transition - relativement maussade en raison de l'environnement international - vers une période d'expansion.

Ce pessimisme relatif, par deux fois démenti (87 et 88), repose sur l'hypothèse d'un rééquilibrage de la demande mondiale en raison de l'assainissement de la situation des Etats-Unis.

Formellement, le «retard» de ce rééquilibrage, qui fonde le pessimisme des prévisionnistes pour 1989, devrait provoquer - dans la logique du scénario - un

coup d'arrêt de la reprise engagée depuis deux ans.  
Il en résulterait un décalage. Les bons résultats de 88 compensant le report de la phase d'expansion.

Au total, dans cette hypothèse, **le PIB pourrait croître au sein de la CEE à un rythme voisin de celui de la période 82-87 (= + 2,2 %).**

Ce scénario conduirait à une croissance inférieure en France à 2 % (de l'ordre de 1,9 %). L'investissement et le commerce extérieur continueraient de croître plus vite que le PIB, laissant la consommation des ménages (+ 1,8 %) et des administrations évoluer à un rythme légèrement plus lent.

L'utilisation du modèle DMS par le BIPE donne des résultats légèrement plus favorables.

Un tel scénario est peu favorable aux transports autres qu'internationaux.

1- la croissance faible des revenus entamerait celle des trafics voyageurs, plus sensibles à une revalorisation du pétrole.

2 - Le contenu - trop faiblement industriel de la croissance - pèserait sur l'évolution des transports de marchandises.

Mais, en l'absence de choc extérieur, la période demeurerait une période de croissance. Pour autant, les réunions dites de «cadrage» effectuées par l'OEST font ressortir un certain scepticisme des acteurs par rapport à des hypothèses considérées comme assez pessimistes.

## LES MARCHANDISES

### RESULTATS DES EXERCICES DE PREVISION

<b>TRAFICS</b>		<b>1993</b>
<i>Milliards de t.km</i>		
Route intérieur		119,00
Route international		15,54
Route Total		134,54
SNCF		48,56
Voie d'eau		6,99
<b>TOTAL</b>		<b>190,09</b>
<b>TAUX DE CROISSANCE ANNUELS MOYENS 1989-1993</b>		
<i>Taux de croissance (%) croissance (%)</i>		
	<i>annuel moyen</i>	<i>1993/1987</i>
Route intérieur	3,5	34,58
Route international	4,1	34,18
Route Total	3,6	34,54
SNCF	-1,7	-5,39
Voie d'eau	0,3	-5,08
<b>TOTAL</b>	<b>2,1</b>	<b>19,78</b>
PREVISIONS DE TRAFIC MARCHANDISES (Source OEST)		

Cette évolution des trafics conduirait à une part de marché du rail proche de 25 %.

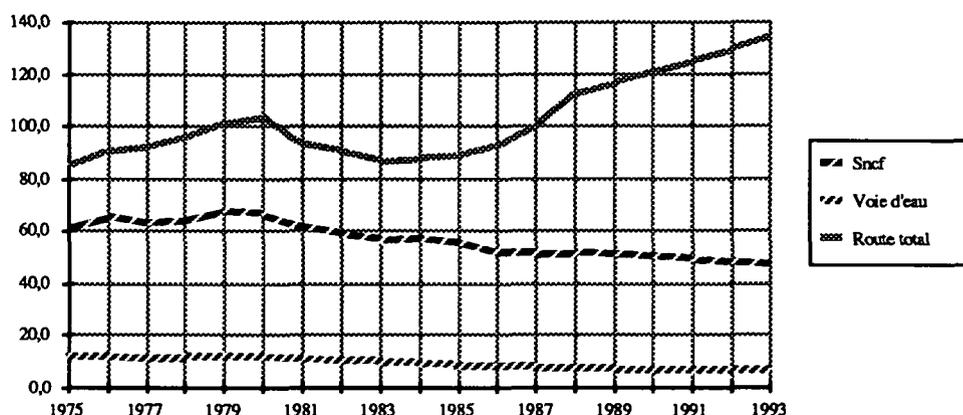
Les trafics autoroutiers de poids lourds continueraient de croître plus vite (+ 5,4 %) que l'ensemble du trafic, mais à un rythme moins soutenu que dans la dernière période.

Le marché de nos exportations routières vers l'Espagne continuerait d'être le plus dynamique.

L'évolution du marché poids lourds est discutée. Deux facteurs jouent de manière contradictoire :

- l'évolution de la productivité et des prix laisse envisager une faible augmentation de la capacité
- la recherche d'une optimisation des flottes dans la perspective de 1993 est loin d'être achevée et constitue un facteur de demande accrue.

HYPOTHESES DE CROISSANCE DES TRAFICS



Il nous semble qu'au delà des cycles traditionnels du marché, l'absence de choc relatif aux coûts de production, devrait permettre de maintenir un bon rythme de croissance de la production.

## VOYAGEURS :

## RESULTATS DES EXERCICES DE PREVISION

	Croissance ann.moy. (en %)	TRAFICS 1993 (en milliard)
Circulation totale (véhicules - kilomètre)	2	329,7
SNCF Rapide-Express (voyageurs - kilomètres)	3,6	57,2
dont effet TGV Atlantique		2,5
dont effet TGV Nord		2,9
Air Inter (passagers - kilomètre)	5,6	10,2
dont impact TGV A		0,6

PREVISIONS DE TRAFIC VOYAGEURS (Source OEST)

**La circulation :  
quelle différen-  
ciation selon les  
réseaux ?**

La prise en compte d'une croissance modérée de la consommation finale des ménages (C.F.M.) à 1,8% l'an conjuguée à une hypothèse de stabilité du prix relatif des carburants amène à retenir une progression annuelle moyenne de la circulation totale des voitures particulières françaises (qui représente de l'ordre des 4/5 des voyageurs-kilomètres parcourus en trafic intérieur) autour de 2%, essentiellement alimentée par la croissance du parc.

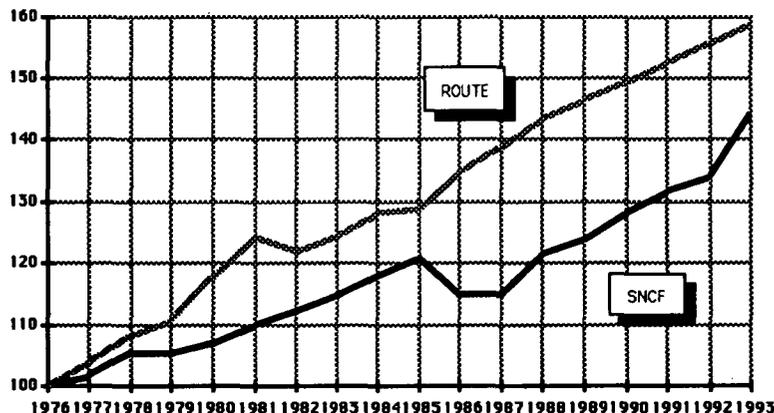
Il convient toutefois de considérer que les travaux récemment confiés au CRE-DOC pour éclairer la circulation sur le réseau national à l'horizon 2010 de réalisation du nouveau schéma autoroutier, conduisent sur la base d'hypothèses identiques pour le prix des carburants et légèrement plus favorables pour la C.F.M. (2% jusqu'à 92, 2,5% au delà) à retenir des taux de croissance sensiblement plus élevés : 5% pour les autoroutes et 3,2% sur le réseau national en moyenne sur la période 90-95.

Par ailleurs, la sensibilité à l'évolution du prix relatif des carburants entachée d'incertitudes multiples (prix du brut, parité franc-dollar, part de la fiscalité) n'est pas négligeable : une amplitude de variation de -2,3% à +2,3% du prix à la pompe représente un différentiel d'un point de taux de croissance sur autoroutes, et de 0,7 point sur l'ensemble du réseau.

Au delà des différences de champ entre les deux approches (inclusion des poids lourds et des véhicules étrangers dans la circulation sur le réseau national), on ne peut donc exclure un effet spécifique lié à la voirie rapide sur la croissance globale, sauf à admettre un fort ralentissement de la croissance sur les réseaux locaux et urbains, notamment généré par une aggravation de la congestion et des difficultés de stationnement en centre-ville.

**Le ferroviaire :  
l'effet TGV**

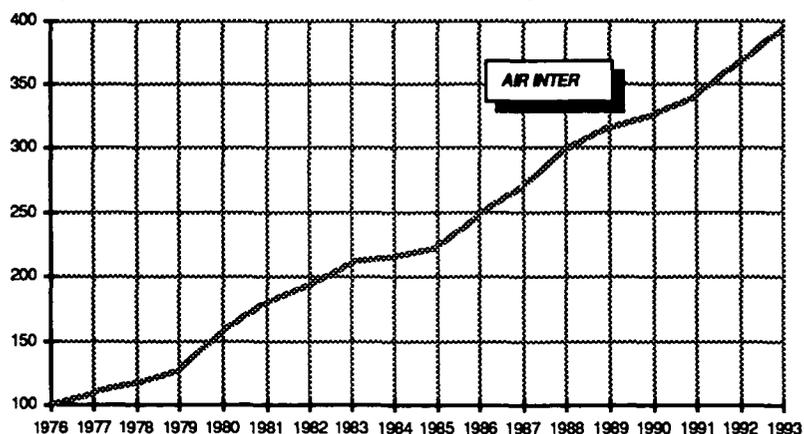
Les prévisions ferroviaires, réalisées dans l'hypothèse d'une stabilité du prix relatif du fer, mettent en évidence le rôle décisif joué par le réseau T.G.V. dans la croissance : environ les 2/3 des 3,6% de croissance moyenne annuelle découlent de l'induction des T.G.V. nouveaux (Atlantique dès 89 et Nord à partir de 93), l'essentiel de la tendance résiduelle (1,4 %) pouvant être imputée à la poursuite de l'induction du T.G.V. Sud-Est.



**L'aérien :  
d'importantes  
mutations**

L'évolution du transport aérien intérieur (5,6% par an de 88 à 93 une fois corrigé l'effet des grèves 88) intègre une hypothèse prudente de poursuite, à un rythme ralenti par rapport à la période antérieure, de la baisse de la recette unitaire moyenne au passager-kilomètre, à raison d'1% par an. Elle tient compte d'un impact de la concurrence exercée par le T.G.V. Atlantique qui affecte de 1,2% à l'horizon 93 la croissance.

L'adoption d'hypothèses plus audacieuses en matière d'évolution tarifaire ainsi que de pénétration du marché européen et la prise en compte d'un effort commercial plus important en lien avec le développement d'une offre charter, seraient évidemment susceptibles d'infléchir à la hausse ces prévisions



Les analyses modales qui précèdent apparaissent relativement convergentes, quant à l'émergence d'une dynamique de croissance spécifique **aux réseaux à grandes vitesses**. Ce constat désigne sans doute une voie d'approfondissement en direction de nouvelles formes de mobilité dans le cadre européen ■