

MINISTERE DE L'URBANISME ,DU LOGEMENT
ET DES TRANSPORTS.

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE
ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

OBSERVATIONS ET PERSPECTIVES
DU
MARCHE DES TRANSPORTS
MARCHANDISES

Exposé de C.Reynaud
Chargé de l'Observatoire Economique et Statistique
des transports.

Séance d'ouverture
3 ème Semaine Nationale du Transport
7 Janvier 1986

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION
N° 10

7844

OBSERVATIONS ET PERSPECTIVES DU MARCHÉ DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Depuis déjà trois ans une présentation est faite sur l'évolution et les perspectives du transport de marchandises lors de la première journée de la Convention Nationale du Transport.

Cette année, ce thème revêt un intérêt particulier dans la mesure où chacun s'accorde pour observer une amélioration d'un certain nombre d'indicateurs économiques et où il apparaît clairement que le transport aura un rôle particulièrement important à jouer dans les mutations futures, qu'il s'agisse aussi bien du développement des échanges internationaux ou du recours aux technologies nouvelles de l'informatique et de la communication.

Mais cet exposé est également l'occasion de présenter les travaux du nouvel organisme administratif qu'est l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, créé le 2 juillet 1985 et qui regroupe pour l'ensemble de ce secteur les statistiques et les études.

A travers l'analyse des différents indicateurs, il sera alors intéressant non seulement de commenter les chiffres obtenus mais également de s'interroger sur le dispositif d'observation actuel du marché du transport afin d'en faire un ensemble aussi pertinent que possible et qui soit accessible dans les meilleures conditions aux différents partenaires du monde des transports ; l'ouverture sur l'extérieur, le développement du dispositif d'analyse, telles sont les deux missions fondamentales qui ont été confiées à l'O.E.S.T.

I - LES OUTILS D'OBSERVATION ET LA CONJONCTURE A LA FIN DE L'ANNEE 1985

Il est désormais commun de dire que le marché du transport est particulièrement complexe et qu'il reflète une diversité de situations économiques.

A cette difficulté s'ajoute celle de déceler à travers les variations saisonnières les tendances sous-jacentes qui permettent une véritable appréciation de la situation.

Par ailleurs, une observation conjoncturelle utile pour les hommes d'études et les professionnels n'est véritablement utile que si elle traduit dans des délais suffisamment rapides la variété et la richesse des situations.

L'observation de la conjoncture ne peut donc se faire qu'à partir d'un faisceau d'indicateurs et d'une diversité de démarches depuis l'utilisation des modèles de désaisonnalisation les plus sophistiqués jusqu'au jugement de l'"homme de terrain" et de les confronter.

Si à la fin de l'année 1985, il n'y a pas à proprement parler de grandes difficultés d'appréciation dans la mesure où la plupart des indicateurs s'accordent pour décrire une situation à la hausse avec la reprise de l'activité industrielle du 3e trimestre, il n'en demeure pas moins la nécessité d'affiner le dispositif d'observation conjoncturelle en vue notamment de mieux préciser l'impact de l'environnement économique sur les performances des entreprises.

1. Un faisceau d'indicateurs qui s'accordent sur une orientation à la hausse des activités de transport.

Les principales sources d'information conjoncturelles sont :

1.1. La note de conjoncture de l'OEST qui reprend les principaux indicateurs mensuels disponibles relatifs au secteur des transports et certaines informations d'économie générale.

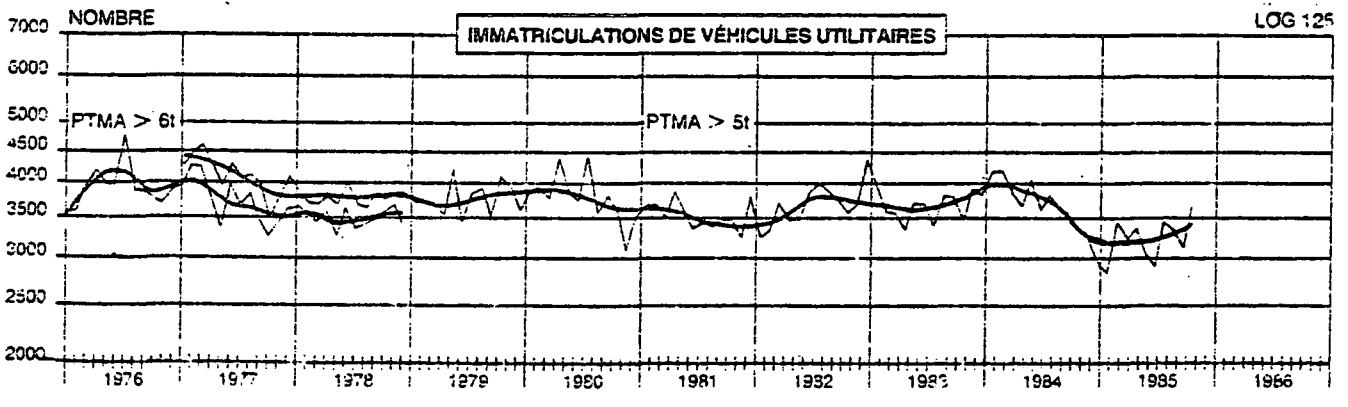
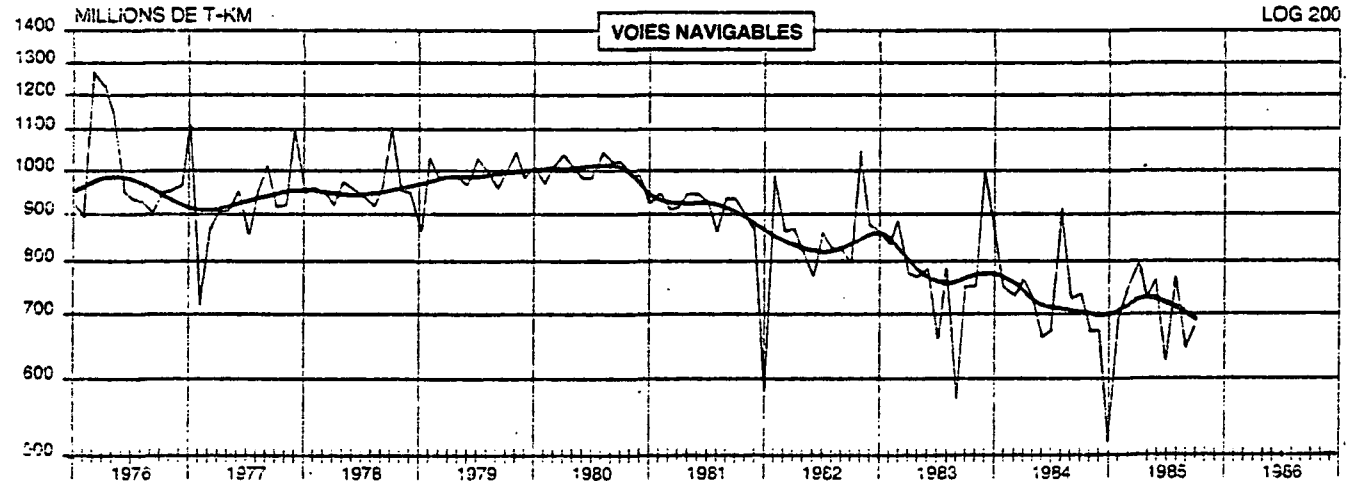
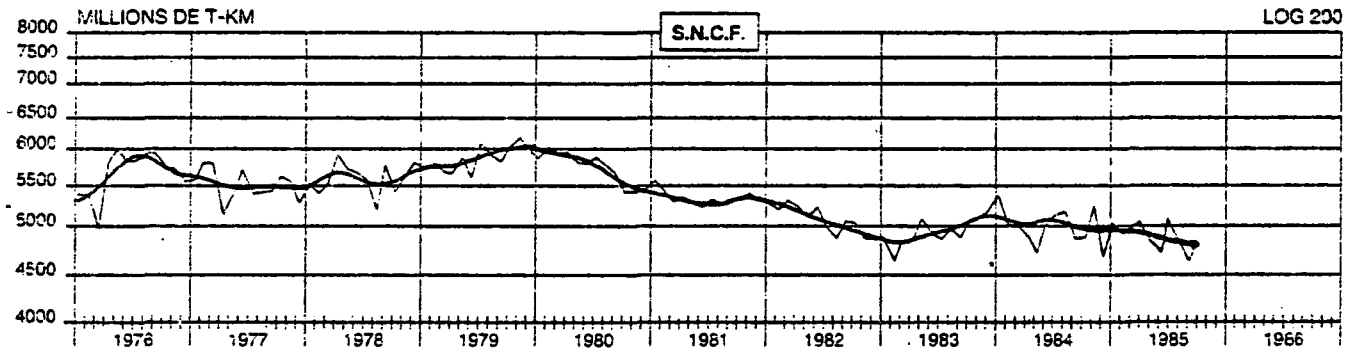
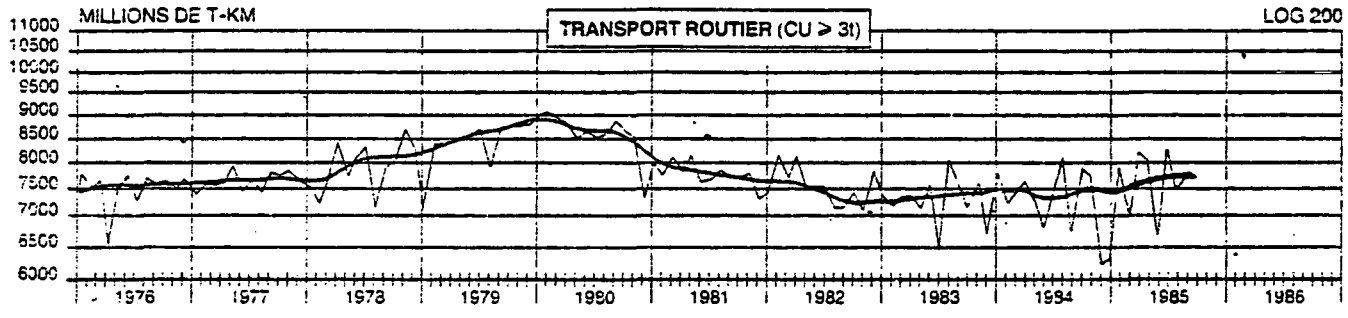
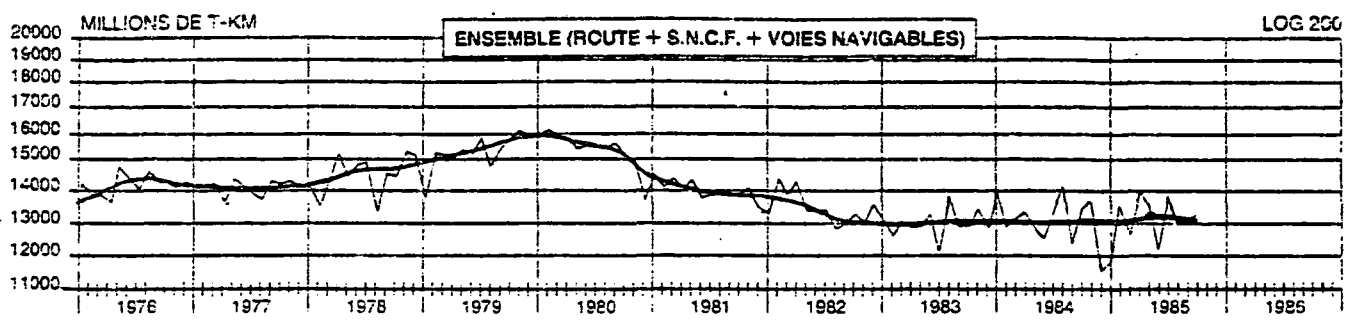
Les séries sont désaisonnalisées et un calcul des tendances est effectué à l'aide d'un lissage (1).

Les séries de trafics montrent clairement pour l'année 1985 (cf. graphe page suivante) une stagnation des trafics résultant d'une légère hausse du trafic routier de + 1,3 % sur les deux premiers mois de l'année et d'une baisse du trafic par voie d'eau et du trafic ferroviaire (- 2,6 %). Le trafic international routier a contribué à la hausse du trafic routier avec un taux de croissance de 2,6 %

1.2. L'enquête d'opinion CPT-DRE

Cette enquête menée auprès de chefs d'entreprise de transport routier présente l'avantage de fournir des indications non seulement sur les trafics mais également sur les résultats des entreprises.

(1) Pour la désaisonnalisation méthode X-11 du "US Bureau of Census" et lissage par la méthode de moyennes mobiles de Henderson.



Source : Note de conjoncture - Rédaction M. PERROT - Dpt. des Synthèses économiques et statistiques - O.E.S.T.

Ainsi au troisième trimestre, le trafic est apparu plus favorable que ne l'avaient prévu les transporteurs interrogés ; en transport international, le trafic d'exportation serait davantage affecté à la fin de l'année 1985 que le trafic d'importation.

En ce qui concerne la situation financière des entreprises, il faut noter une amélioration à la suite du redressement de l'activité, et le pourcentage de chefs d'entreprises qui déclarent éprouver des difficultés de trésorerie, bien que demeurant élevé, est orienté à la baisse depuis le début de l'année 1985.

Ces résultats sont à rapprocher de l'amélioration récente de la tendance des immatriculations de "véhicules gros porteurs" (> ST.PTMA) qui représente une hausse de 7 % sur les trois derniers mois connus par rapport au premier trimestre 1985 bien que leur niveau moyen sur les dix mois de l'année 1985 reste très en retrait par rapport à la période correspondant de 1984 (- 14 % ; note de conjoncture de l'OEST).

1.3. Les projections du modèle ARIMA (OEST)

Ces projections sont effectuées à un horizon de 6 mois ; elles permettent, à l'aide d'une méthode assez sophistiquée, de prolonger des séries "brutes" qui servent ainsi de référence pour une appréciation de la conjoncture. (1)

Les projections effectuées pour le premier trimestre 1986 traduisent une orientation assez favorable de l'activité des transports de marchandises.

Les principaux résultats des projections semestrielles de transport

- trafic de marchandises tous modes : après le redressement observé aux 2ème et 3ème trimestres de l'année, le potentiel transportable se stabiliserait sur la période de six mois recouvrant le dernier trimestre 85 et le premier trimestre 86 (+ 0,2 % après 3,5 %). Cette perspective semble assez pessimiste compte tenu de la progression de l'activité économique qui se confirme et du résultat favorable observé sur l'ensemble des douze mois (+ 2,7 %)
- appairages enregistrés par les Bureaux Régionaux de Fret : la reprise d'activité enregistrée au 3ème trimestre se poursuivrait à un rythme soutenu sur les six prochains mois (+ 4,02 % après + 0,3 % pour les six mois précédents). On a bien assisté en 1985 à un retournement de tendance dans l'activité des B.R.F.
- trafic total Novatrans : la progression du trafic se poursuivrait à un rythme élevé (+ 6,5 % pour les six prochains mois après + 7,6 % les six mois précédents).

(1) Note publiée trimestriellement depuis deux ans sous la coordination de R. BERGEL - Département des Etudes et Planification (O.E.S.T.)

- trafics portuaires de marchandises diverses : après une décroissance continue observée depuis une année, les trafics de marchandises débarquées se stabiliseraient au niveau proche de celui atteint pendant l'été (+ 1,4 % sur les six mois à venir après - 3,9 %) ; quant aux marchandises embarquées, après une pointe d'activité en début d'année, elles diminueraient légèrement (-2,6 % sur les six prochains mois après + 2,3 %).
- consommation d'essence et de super carburant et consommation de gazole : on assisterait à une reprise de la consommation d'essence et de super carburant (+ 2,8 % pour les six mois à venir après - 0,3 % pour les six mois précédents), en liaison avec la reprise de la circulation, ce qui représente un retournement de la tendance à la baisse régulière constatée depuis deux ans.

2 - Les voies d'une amélioration du dispositif d'observation

Les voies d'une amélioration du dispositif d'observation telles qu'elles résultent du programme de travail en cours à l'O.E.S.T. sont essentiellement de 3 ordres; elles visent à affiner l'analyse des marchés, à développer l'exploitation des données concernant les chiffres d'affaires et les résultats des entreprises, et enfin à diffuser plus largement et plus rapidement, sur le réseau TELETEL, l'ensemble des informations disponibles. (1)

2.1 - Affiner l'analyse des marchés

L'analyse des trafics mensuels par types de produits qui était déjà possible pour le fer et la voie d'eau est désormais effectuée à partir de l'enquête T.R.M. (2) depuis la fin de l'année 1985 dans la note de conjoncture; elle montre déjà clairement la diversité des évolutions en fonction des trafics des différentes branches au cours de la période récente alors que le potentiel de trafic global a stagné.

Ainsi il apparaît clairement sur le graphique de la page suivante que la reprise des trafics de matériaux de construction s'est réalisée en 1985 pour chaque mode de transport après une baisse qui a duré plusieurs années. Pour le fer on remarque que les trafics de minerais et produits métallurgiques ont bien soutenu le trafic en 1984 mais qu'ils ont fléchi en 1985. Les trafics de produits agricoles et alimentaires qui comprennent les céréales ont apparemment mieux maintenu en 1985 l'activité de la voie d'eau que celle du chemin de fer. Enfin pour ce dernier mode, il ressort combien la baisse régulière et forte des trafics depuis plusieurs années est liée à l'évolution du marché de charbon et des produits pétroliers.

(1) Diffusion faite par le Département des Technologies Nouvelles et des Communications (M. PAPINUTTI et M. MAGADOUX - O.E.S.T.).

(2) Transports Routiers de Marchandises (enquête de l'O.E.S.T.).

TRAFFIC TOTAL NOVATRANS

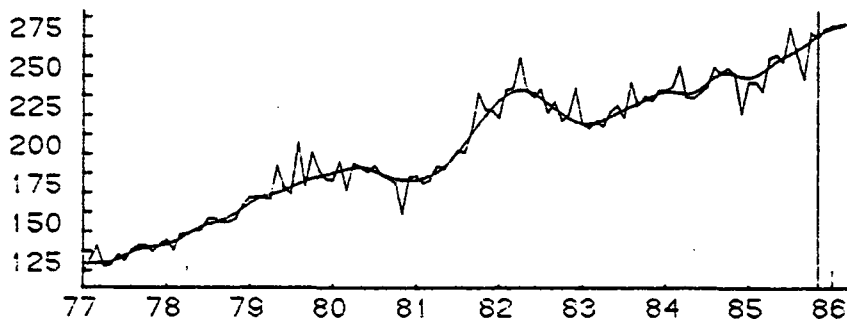
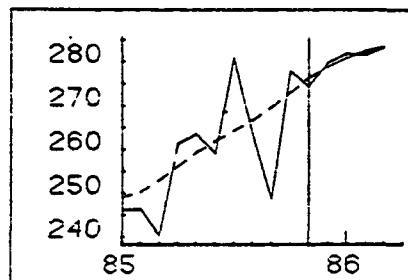
Unite : millions de TKm - Source : Novatrans

PROJECTIONS : decembre 85 a mars 86 Extrapolation de la serie

Donnees CVS et tendance

Taux de variation par rapport a la periode
immEDIATEMENT precedente (donnees CVS)

	REALISATION		PROJECTION OEST	
	2 ^e tr85	3 ^e tr85	4 ^e tr85	1 ^e tr86
3 mois	+7%	+1,1%	+4,9%	+1,8%
6 mois	+7,6%		+6,5%	
12 mois	+11,2%			



O.E.S.T. 1985

TRAFFIC DE MARCHANDISES TOUS MODES

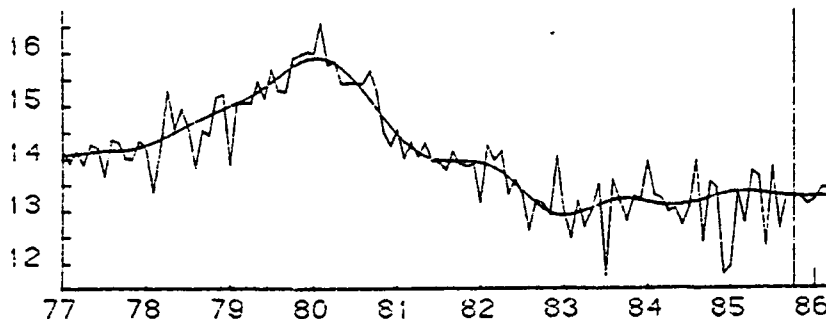
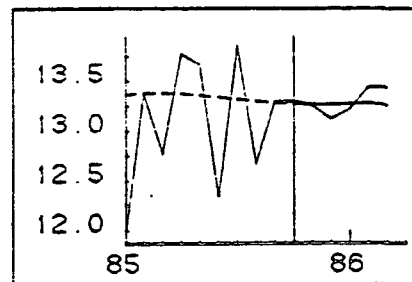
Unite : milliards de TKm - Source : DST

PROJECTIONS : novembre 85 a mars 86 Extrapolation de la serie

Donnees CVS et tendance

Taux de variation par rapport a la periode
immEDIATEMENT precedente (donnees CVS)

	REALISATION		PROJECTION OEST	
	2 ^e tr85	3 ^e tr85	4 ^e tr85	1 ^e tr86
3 mois	+4,4%	+0,1%	-0,4%	+1,1%
6 mois	+3,5%		+0,2%	
12 mois	+2,7%			



O.E.S.T. 1985

7.

PORTS AUTONOMES : MARCHANDISES DIVERSES EMBARQUEES

Unite : millions de tonnes - Source : DPNM

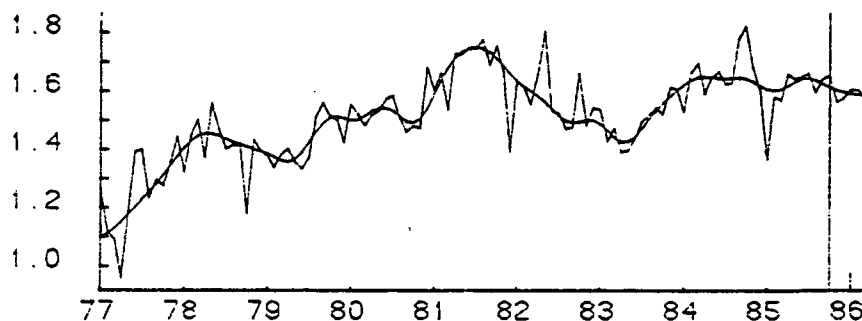
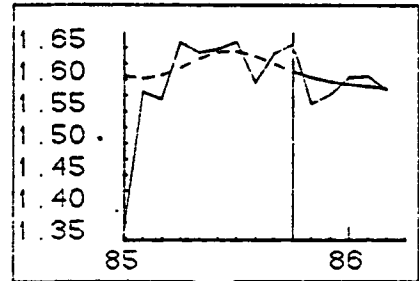
PROJECTIONS : novembre 85 a mars 86

Extrapolation de la serie

Donnees CVS et tendance

Taux de variation par rapport a la periode
immEDIATEMENT precedente (donnees CVS)

	REALISATION		PROJECTION OEST	
	2 ^e tr85	3 ^e tr85	4 ^e tr85	1 ^e tr86
3 mois	+9,7%	-1,1%	-2,1%	0%
6 mois	+2,3%		-2,6%	
12 mois	-0,7%			



O.E.S.T. 1985

PORTS AUTONOMES : MARCHANDISES DIVERSES DEBARQUEES

Unite : millions de tonnes - Source : DPNM

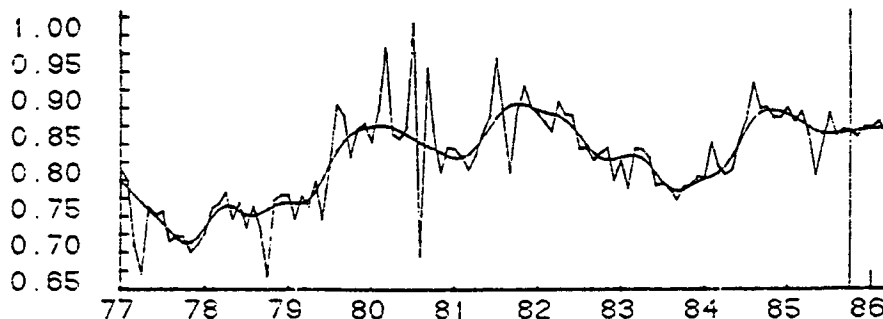
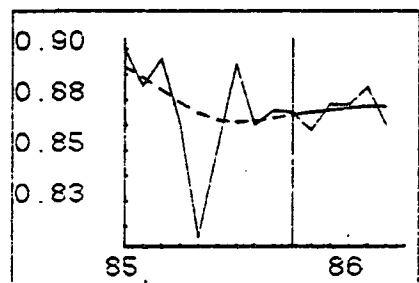
PROJECTIONS : novembre 85 a mars 86

Extrapolation de la serie

Donnees CVS et tendance

Taux de variation par rapport a la periode
immEDIATEMENT precedente (donnees CVS)

	REALISATION		PROJECTION OEST	
	2 ^e tr85	3 ^e tr85	4 ^e tr85	1 ^e tr86
3 mois	-5,8%	+4,1%	-0,9%	+0,6%
6 mois	-3,9%		+1,4%	
12 mois	-1,8%			



O.E.S.T. 1985

Un autre type de décomposition possible permet d'individualiser le transport international qui a largement contribué ces dernières années à l'explication de la conjoncture dans son ensemble. Ainsi les trafics internationaux ont très bien soutenu les trafics des modes routiers et ferroviaires en 1984, les trafics intérieurs routiers ayant pratiquement stagné cette année-là (78,2 et 78,6 Milliards de TK respectivement en 1983 et 1984) et les trafics intérieurs ferroviaires ayant baissé (33,8 et 32,8 milliards de TK respectivement en 83 et 84 alors que les gains en trafic international étaient proches de 2 milliards de TK) ; en 1985 le transport international à manifestement mieux soutenu l'activité routière que l'activité ferroviaire.

Enfin, il apparaît particulièrement intéressant de confronter ces analyses de trafic avec les observations de professionnels ainsi que le montre les discussions informelles du Groupe d'Observation des Transports Routiers Internationaux. (1)

2.2 - Les chiffres d'affaires et données sur les entreprises

Le montant des facturation de transport routier peuvent être obtenu à partir de l'enquête T.R.M. et être exploité sur une base mensuelle.

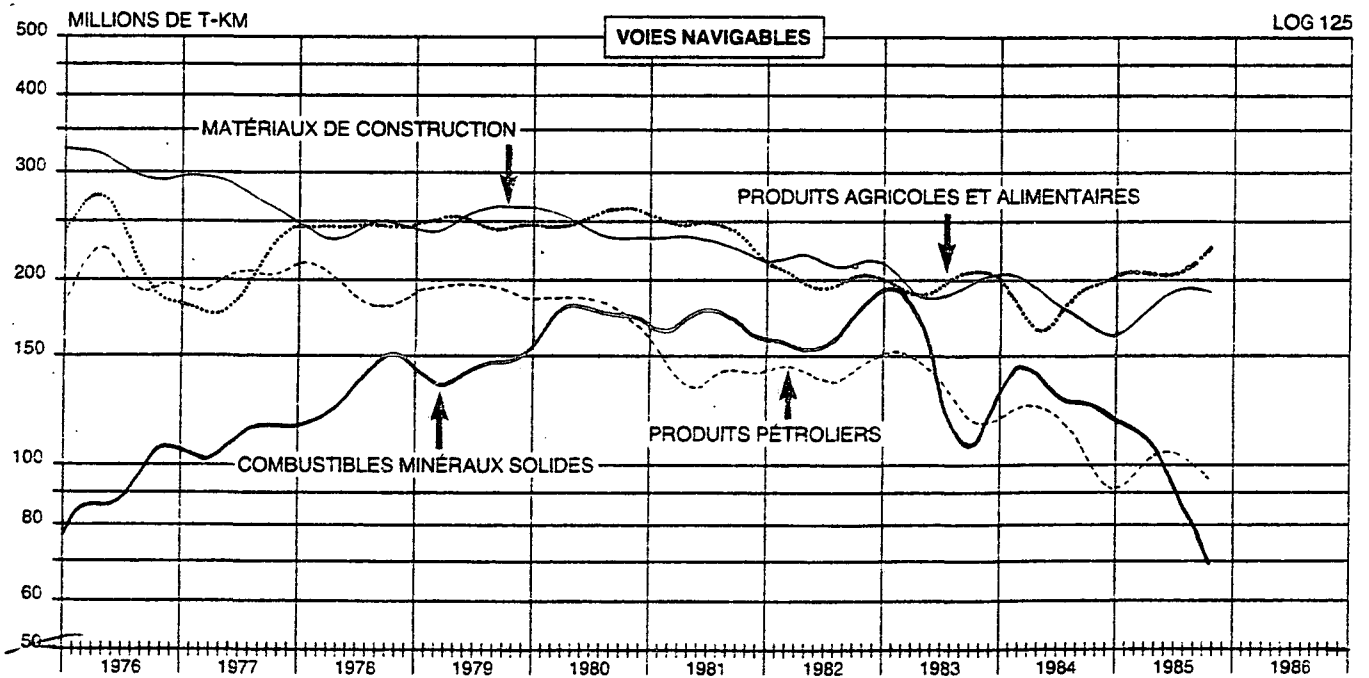
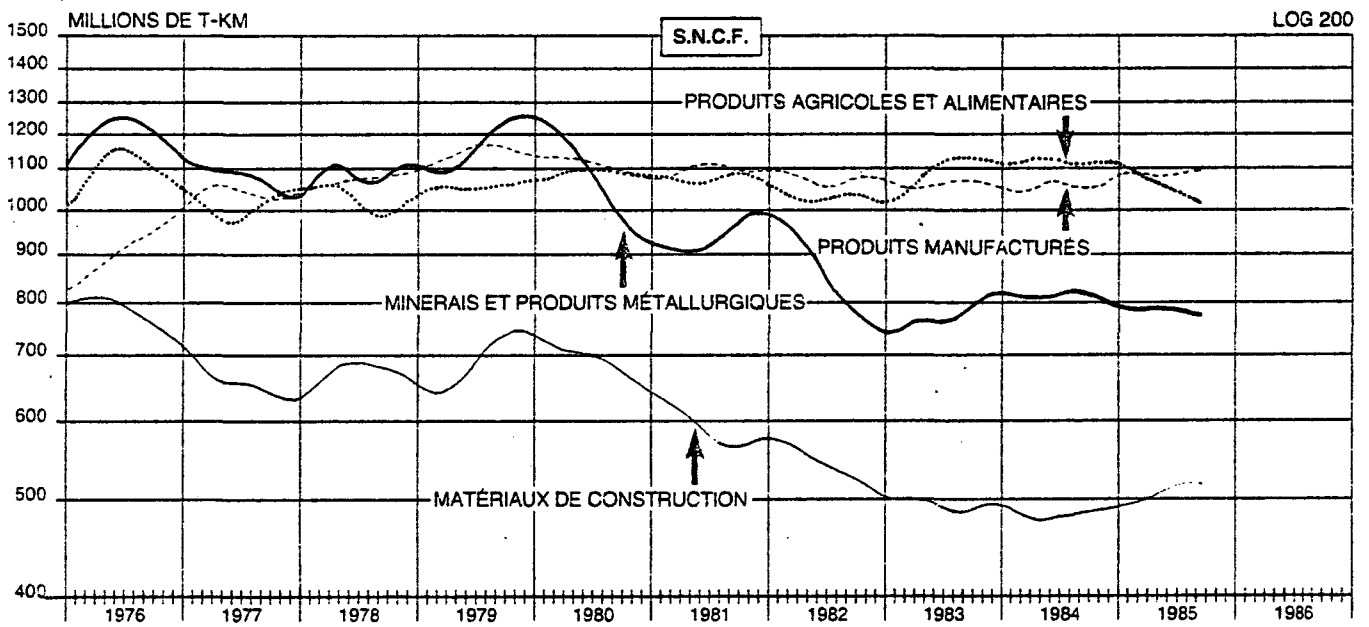
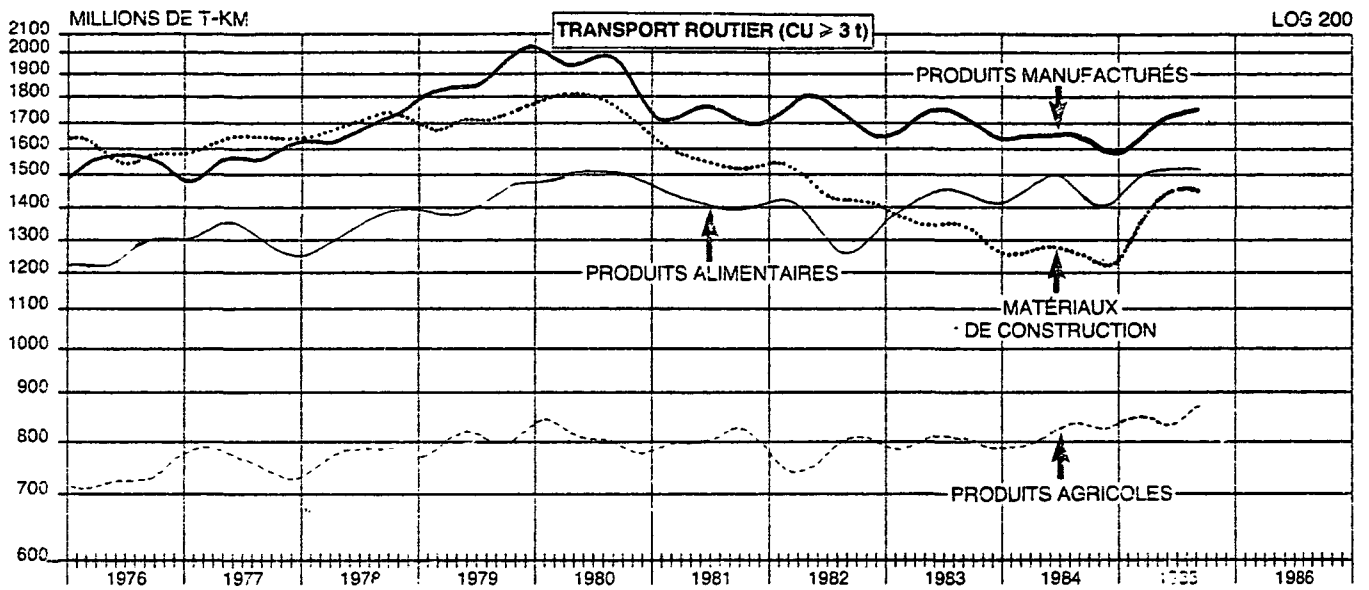
Une telle exploitation qui jusqu'à présent n'a pu être effectuée que sur une base annuelle et en cours d'études en vue de permettre une décomposition des flux de transport qui soit cohérente avec la taille de l'échantillon disponible.

Une autre source d'information mensuelle sur les entreprises est constituée par l'examen des statistiques du fichier dit CA3 constitué à partir des déclarations des entreprises soumises au Bénéfice Réel Normal ; ce fichier comprend environ 900 entreprises de transport et reprend des déclarations mensuelles sur le montant des opérations imposables et non imposables, la valeur des immobilisations et autres biens et services acquis au cours de la période considérée.

2.3 - La diffusion des informations par MINITEL

La diffusion par MINITEL de l'ensemble des informations conjoncturelles émanant aussi bien des administrations centrales telle la D.T.T., la Direction des Ports, l'O.E.S.T. que des organismes professionnels qui le souhaitent est désormais possible avec le système d'observations conjoncturel mis en place par l'O.E.S.T.

(1) G.O.T.R.I. : groupe animé par P. SELOSSE (Département et Etudes et Planification de l'O.E.S.T.) en liaison avec la D.T.T.



Les principales données sont progressivement intégrées dans ce système qui reprendra dès le début janvier les statistiques de la note de conjoncture, les principaux résultats de l'enquête d'opinions C.P.T.- D.R.E. et les projections des modèles ARIMA.

Ces informations sont accompagnées d'autres données disponibles sur les prix et les coûts afin de constituer ainsi un véritable tableau de bord pour les entreprises qui pourra être conduit au fur et à mesure de l'exploitation de nouvelles statistiques.

Le dispositif d'information contient également, sur une base annuelle dans un premier temps, des informations régionales relatives aux transports.

II - LES PERSPECTIVES : LES ENJEUX STRUCTURELS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS NE TRANSPARAISSENT QUE PARTIELLEMENT DANS L'ÉVOLUTION DES TRAFICS.

L'étude des perspectives d'activité en matière de transport ne peut s'apprécier que si l'on se réfère aux changements de structure qui se sont opérés ces dernières années et qui ont conduit à un décrochage entre l'évolution de l'activité économique et l'évolution des potentiels transportables.

Si ces décrochages sont révélateurs de changements de structure dans les échanges des produits, ils se sont également accompagnés de véritables mutations dans la profession des transports qui limitent considérablement une appréciation des performances des entreprises à travers l'analyse des trafics.

1. Potentiel transportable et activité économique : un arrêt de la baisse des trafics en 1984.

Les années soixante-dix marquent la fin d'une longue phase de croissance parallèle de la production intérieure et des trafics.

Dans l'analyse des taux de croissance annuels moyens sur les quinze dernières années, trois périodes semblent se distinguer :

- La période 1970-74 qui marque la fin d'une phase de croissance faite avec des taux de l'ordre de 5 % ;

- La période 1974-79 où les taux de croissance avoisinent 3 % avec pour les trafics une chute très forte en 1975 ;

- La période 1979-83 où l'ensemble des taux annuels moyens marque une nouvelle baisse avec encore une fois un recul plus marqué des trafics de marchandises.

Ces différentes évolutions s'expliquent par une analyse sectorielle par produits transportés qui montre le recul des industries lourdes traditionnelles.

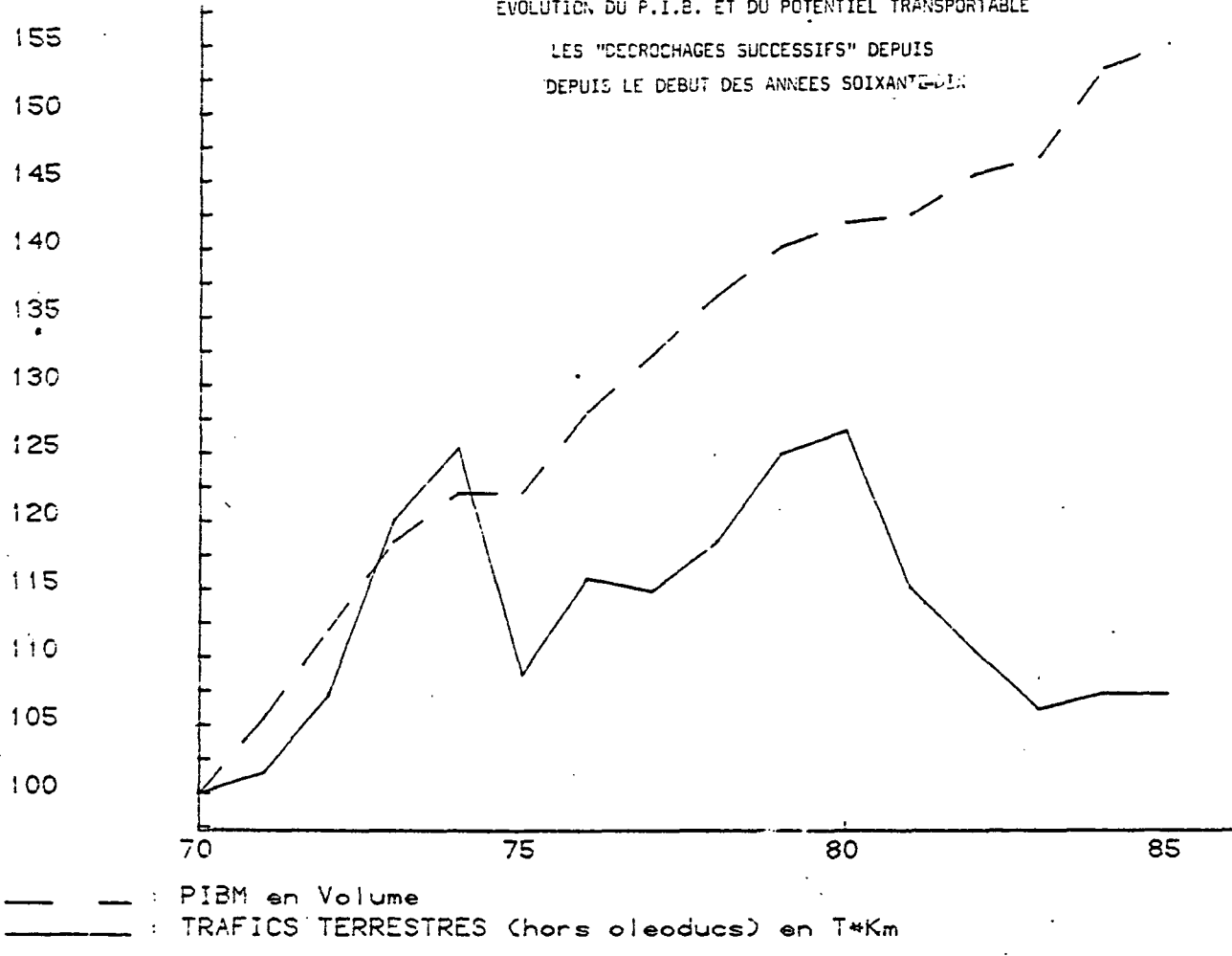
La question était alors posée depuis 1980 de savoir si la baisse du potentiel transportable n'était pas désormais inéluctable dans une période de croissance ralentie des économies (de l'ordre de 2 % d'augmentation des P.I.B.).

L'année 1984 marque un arrêt de cette chute avec une reprise des trafics routiers et ferroviaires.

Cette reprise avait toutefois un aspect conjoncturel et elle était essentiellement liée à l'environnement international (il n'y avait pas de reprise des trafics intérieurs).

Toutefois en ce début de 1986 il semble, après la stagnation des trafics en 1985 que l'on puisse prévoir à nouveau, dans une croissance intérieure plus forte, et plus équilibrée, une reprise modérée des potentiels transportables.

EVOLUTION DU P.I.B. ET DU POTENTIEL TRANSPORTABLE
LES "DECROCHAGES SUCCESSIFS" DEPUIS
DEPUIS LE DEBUT DES ANNEES SOIXANTE-DIX



2) Une analyse sectorielle permet de prévoir une reprise modérée des trafics en 1986

2.1.- L'année 1985 ; une année de transition et une stagnation des trafics

Il a été vu que la reprise des trafics de 1984 était essentiellement liée à un accroissement des échanges mondiaux qui a entraîné des activités traditionnelles telle la sidérurgie.

L'année 1985 a connu une stagnation des trafics qui s'explique par une conjonction de facteurs qui la fait apparaître plus comme une année de transition, dans des perspectives de reprises de trafics qui resteront néanmoins, à moyen terme, toujours très modérées.

Parmi les facteurs défavorables, il faut mentionner :

- la rigueur de l'hiver en janvier
- le retard dans la commercialisation des céréales qui entraînera un certain report de trafic sur l'année 1986.
- la forte baisse de certains trafics lourds qui sont notamment le charbon et le pétrole.

Parmi les facteurs qui ont joué dans le sens d'un soutien des trafics, on retrouve :

- un trafic international qui reste soutenu bien qu'il n'ait pas connu une croissance aussi forte qu'en 1984
- une augmentation de la production industrielle au 3^e trimestre et une consommation intérieure des ménages plus ferme qu'en 1984 (1,3 % contre 0,5 %).
- une reprise de l'activité dans le BTP.

Ainsi, en 1985, les ressorts de la croissance des trafics se retrouvent progressivement plus sur le marché intérieur à la différence de l'année 1984, durant laquelle l'activité des transports était tirée essentiellement par les marchés internationaux.

En ce sens, 1985 est une année de transition et les tendances au rééquilibre entre le dynamisme interne et externe semblent se confirmer pour 1986.

EVOLUTION DES TRAFICS ENTRE 1984 ET 1985
PAR PRODUITS ET PAR MODES
(estimation)

Chap. N.S.T. (1)	Fer	Route	V.N.	Total
Chap. 0 Produits agricoles et animaux vivants	(-)	(=)	(+)	+ 0,5 %
Chap. 1 Denrées alimentaires et fourrages	(+)	(+)	(-)	
Chap. 2 Combustibles minéraux solides	(- -)	n.5	(- -)	-20 %
Chap. 3 Produits pétroliers	(- -)	n.5	(- -)	- 6,5 %
Chap. 4 Minerais (et déchets)	(- -)	-	(- -)	- 8 %
Chap. 5 Produits métallurgiques	(=)	(-)	(-)	- 3 %
Chap. 6 Minéraux et matériaux	(+)	(+)	(=)	+ 4,5 %
Chap. 7 Engrais	(-)	(+)	(-)	- 0,7 %
Chap. 8 Produits chimiques	(=)	(-)	n.5	- 1 %
Chap. 9 Produits divers	(+)	(+)	n.5	+ 2,5 %
Total	- 2,6 %	+ 2 %	- 7 %	0 %

(1) Nomenclature de statistiques de transport

Légende : n.s non significatif

- 1 à + 1 % : =
1 à + 5 % : +
> 5 % : ++
- 1 à - 5 % : -
< - 5% : --

2.2.- Perspectives favorables : une croissance attendue du trafic pour 1986, sur des bases équilibrées

Les éléments d'appréciation de ces perspectives favorables relèvent à la fois d'une analyse de l'environnement économique et d'une analyse de la contribution des différents secteurs à l'activité de transport.

1) Meilleures perspectives internationales qu'en 1985 ; le

développement des échanges internationaux, qui s'est infléchi en 1985, retrouverait un rythme voisin de 4 % (sans toutefois retrouver les niveaux de 1984 ; 8 % (?)).

En outre, il est attendu de la baisse du dollar un cours moyen en 1986 de 8,50 alors qu'il était à 9,10 F. en 1985 et le prix du baril de pétrole exprimé en dollar pourrait également diminuer (23 dollars en 86 contre 26,3 en 85 et 28,5 en 84).

2) Une demande intérieure plus soutenue :

La consommation des ménages s'accroît sensiblement (1,6 % en 86 contre 1,3 % en 85 et seulement 0,5 % en 1984).

Par ailleurs, le retour aux équilibres en ce qui concerne le rythme d'inflation maîtrisé, une inversion de tendance pour le chômage, et la reconstitution des marges des entreprises, permettent de retrouver toutes les conditions favorables à une reprise des investissements des entreprises. Une des interrogations qui subsiste est l'aptitude de l'appareil productif à faire face à un accroissement de la demande, qu'il s'agisse de la demande intérieure en biens de consommation ou d'équipement ou de la demande extérieure sur des produits sophistiqués. La réponse conditionne en partie le partage entre le transport intérieur et le transport international.

En conclusion, les perspectives pour 1986 s'annoncent assez favorablement sur des bases saines; elles devraient entraîner une croissance modérée des trafics au moins aussi forte qu'en 1984. Une plus grande fermeté des trafics intérieurs ouvre des marchés généralement plus rémunérateurs pour les entreprises de transport.

Les analyses sectorielles confirment ces perspectives générales.

3) L'analyse sectorielle pour 1986 : une situation moins défavorable pour les trafics lourds

Elle se caractérise par :

- des perspectives moins défavorables qu'en 1985 pour un certain nombre de trafics lourds liés notamment au pétrole, au charbon et à la chimie de base ; l'exception, qui demeure d'importance, est la sidérurgie car il faut s'attendre à une baisse de la production d'acier plus forte en 86 qu'en 85 sachant qu'une telle baisse n'affectera peut être pas dans une proportion aussi grande les trafics de produits sidérurgiques car les perspectives des industries situées en aval (construction, automobile) ne sont pas défavorables.

- une confirmation de la reprise du BTP avec notamment une augmentation du nombre de logements mis en chantier.

4) Une augmentation attendue des trafics divers avec aussi bien la croissance des exportations que celle des productions de biens d'équipement et de consommation.

En ce qui concerne la répartition modale, il est certain que la baisse de l'activité sidérurgique, la reprise du BTP créé une situation apparemment moins favorable au fer qu'à la route et il faut probablement s'attendre à nouveau à une légère augmentation de la part modale de la route.



Toutefois le fer a réussi à maintenir ses parts de marché dans les trafics de produits divers et à bénéficier de la croissance des trafics internationaux en raison notamment des trafics combinés et des trafics de transit ; ces aspects positifs devraient compenser en tonnage, les pertes de trafics lourds. Les baisses de trafics de la voie d'eau devraient, quant à elles, se freiner avec celles des transports des produits dont elle dépend.

Mais l'étude des trafics et du potentiel transportable ne suffit pas pour apprécier les performances et l'adaptation structurelle des entreprises.









**INDICATEURS ECONOMIQUES POUR 84-85-86 (1)
ET PREVISIONS DE TRAFIC POUR 1986**

Indicateurs généraux

	84	85	86
PIB	1,5	1,3	2,1
Biens intermédiaires	1,8	- 1,5	- 0,1
Exportations	6,3	2,2	3,1
Biens de consommation	0,6	0	1,1
Prod. industriels (hors BTP)	2,3	1,1	2,2

Trafics totaux :	
Produits divers (ch 9) :	

Indicateurs sectoriels

<u>Agriculture</u> : % croissance				
Livraisons céréales	2,2	- 4	0	
Production IAA	0,3	0,5	1	
Liv. tot. agriculture	+ 3,9	- 1	+ 1	
VIA branche agricole	+ 7,8	- 7,5	- 0,9	
<u>Energie</u> : Millions de t.				
Imp. charbon ATIC	17,5	11	15,5	
Cons. charbon EDF	12,7	9,1	8	
<u>Pétrole</u> : Importation (DHYCA en Ml de t)	70	68	65,70	
<u>Sidérurgie</u> %				
Exp. minerais	- 5,3	- 3,6	1 à 10	
Acier	+ 8 %	- 0,5 %	- 5 %	
<u>Construction</u> %				
Mat. de construction	- 4,8	- 0,5	+ 0,9	
Mat. de viabilité	-14	0	- 3	
Ciments et chaux	- 7,5	-20,1	+ 1	
Sables et graviers	- 7	-20	0	
<u>Engrais</u> :				
Prod. en gros compris	+ 4	- 3	+ 2	
Chimie : Prod. indus. chim. dont chimie organique	+ 3 1,8	+ 0,7 0,1	+ 2 + 1	

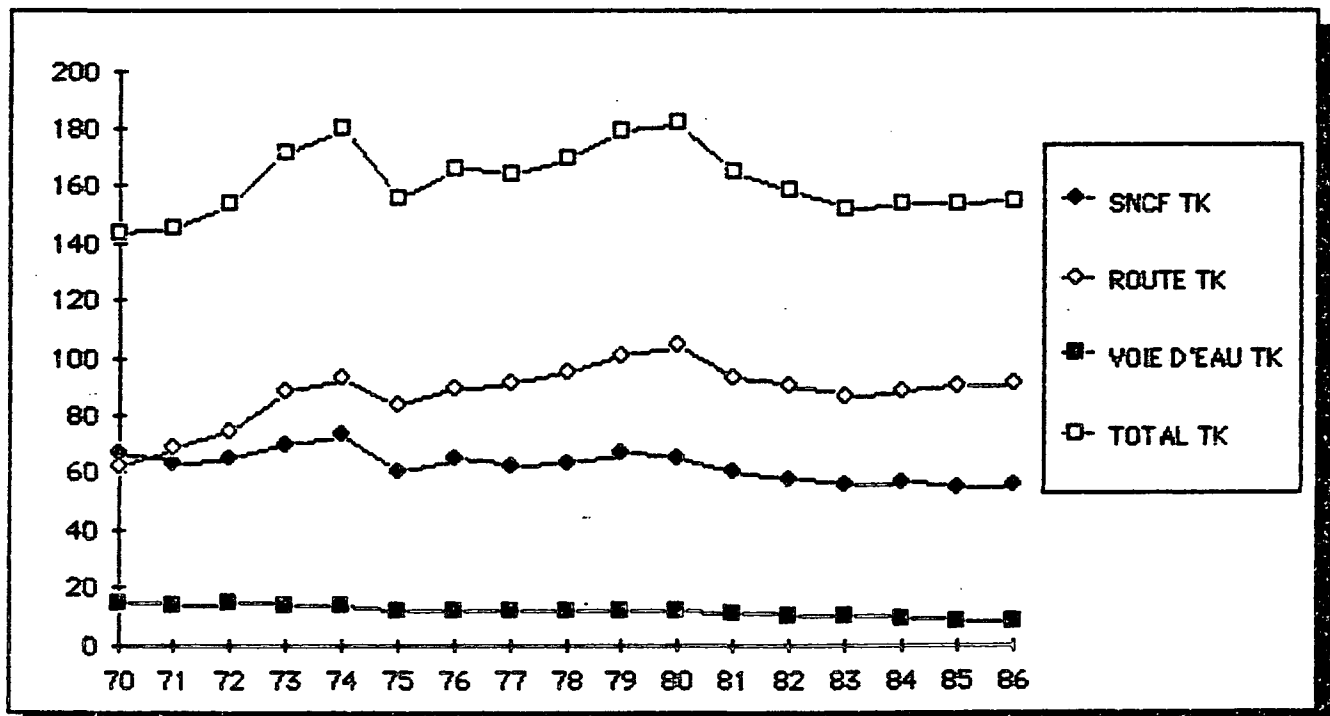
(1) à partir des budgets économiques et des travaux sectoriels du BIPE
Les prévisions sont provisoires (document de prévision 1986 de l'OEST disponibles après le 15 janv. 86)

EVOLUTION DU POTENTIEL TRANSPORTABLE (hors oléoducs)

	1973	1981	1982	1983	1984	1985 estim.	1986 prévision
S.N.C.F. (*) milliards de t.k. taux	69,9	60,5	57,5	55,7	56,5 (+1,5)	55 (-2,6)	55,4 (+0,5)
ROUTE (**) milliards de t.k. taux	90,0	93,3	90,6	86,9	88,3 (+1,6)	90,3 (+2,3)	91,2 (+1,2)
VOIE D'EAU milliards de t.k. taux	13,8	11,1	10,2	9,45	8,9 (-6)	8,4 (-6)	8,3 (-2,0)
TOTAL milliards de t.k. taux	173,7	164,9	158,3	152,1	153,8 (+1,1)	153,8 (0)	154,9 (+1)

(*) Trafic en wagons complets, y compris affrètements SCETA

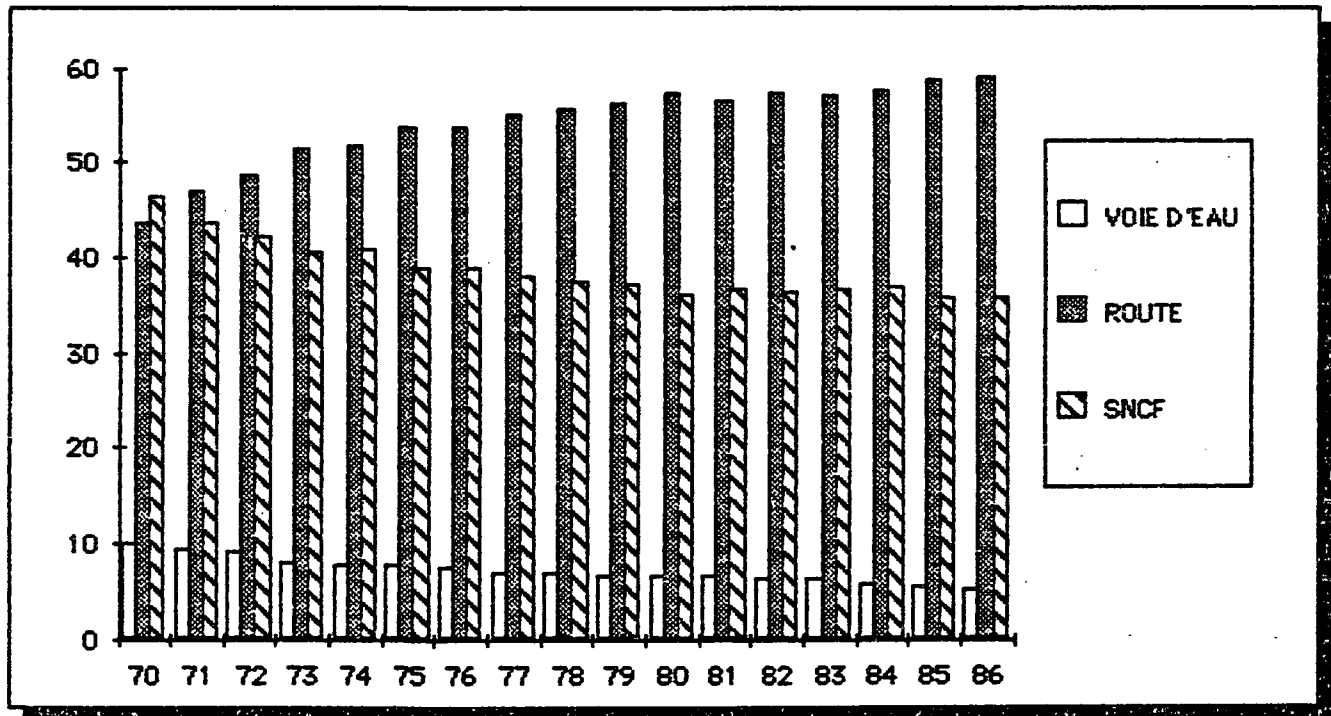
(**) Toutes professions et toutes distances, véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile



Les données proviennent de la publication "Le transport en France" de l'INSEE, à Paris, 1987.

EVOLUTION DES PARTS MODALES

	1973	1981	1982	1983	1984	1985 estim	1986 prév.
S.N.C.F.	40,2	36,7	36,3	36,6	36,8	35,8	35,8
ROUTE	51,8	56,6	57,2	57,1	57,5	58,7	58,9
VOIE D'EAU	7,9	6,7	6,4	6,2	5,8	5,5	5,3



III - L'ADAPTATION STRUCTURELLE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

1. Les fluctuations du potentiel transportable et les résultats des entreprises donnent deux images différentes de l'évolution du transport.

Plusieurs raisons peuvent à cet égard être invoquées :

- Tout d'abord la représentativité imparfaite du potentiel transportable qui traduit mal l'activité à courte distance, ignore le transport dans les petits véhicules qui représente à la TK un chiffre d'affaire beaucoup plus élevé (1) et ne saisit qu'une partie du transport international.

- Mais également l'évolution en profondeur des prestations de transport offertes par les entreprises.

A cet égard il est instructif de comparer l'évolution des résultats d'entreprises (2) entre les périodes 77-80 et 80-83 qui ont connu respectivement une hausse et une baisse des trafics relativement symétriques. (3)

On observe alors que si la croissance des C.A. et de la valeur ajoutée des entreprises de transport routier est significativement plus forte en période d'expansion des trafics, elle est demeurée supérieure à celle du P.I.B. en période de "décrochage" des trafics par rapport à l'activité générale ; l'augmentation de la valeur ajoutée ne s'avère, en fait, que légèrement inférieure entre 80 et 83 à la croissance observée entre 77 et 80.

Une analyse plus approfondie des résultats des entreprises montre une stabilité plus grande des entreprises spécialisées dans le transport à courte distance par rapport à celle dont l'activité principale est le transport à longue distance ; dans le deuxième ensemble il faut d'ailleurs souligner que les petites entreprises semblent avoir rencontré plus de difficulté que les grandes entreprises.

Quant aux ratios qui caractérisent les résultats des entreprises, ils apparaissent relativement peu affectés par la conjoncture maussade en termes de trafic et le taux de profit et le taux de marge se relèvent dès 1982 alors que la chute de trafic n'était pas enrayée.

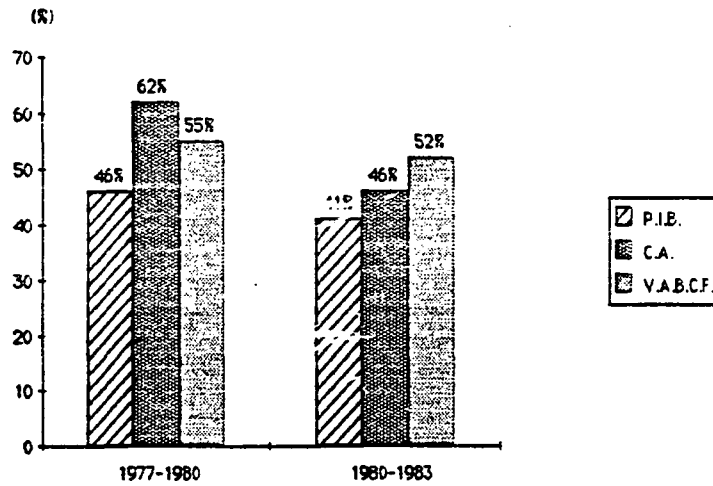
(1) Cf. les statistiques produites dans les Comptes de Transport de la Nation pour l'année 1984 (publication INSEE-OEST de Novembre 85) : le prix de transport en zone courte était en 1984 de 1,12 F à la TK alors qu'il était de 0,59 F en zone longue. Par catégorie de véhicules on retrouve dans les comptes de l'année 82-83 que ce prix de transport était de 2,86 F pour les véhicules de 3 à 9 t alors qu'il était de 0,47 F pour les véhicules de plus de 17 t.

(2) Source Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E.) du Département des Statistiques de Transport (Production) de l'O.E.S.T.

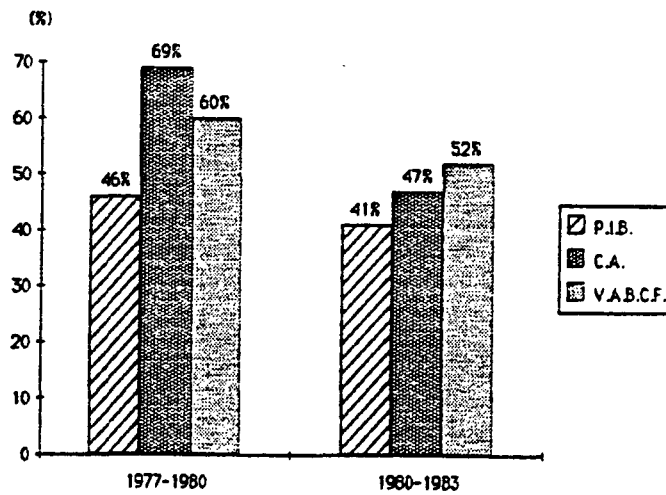
(3) Cf. Graphes de la note de conjoncture mentionnés précédemment.

Evolution comparée du P.I.B. du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée des entreprises de plus de 5 salariés

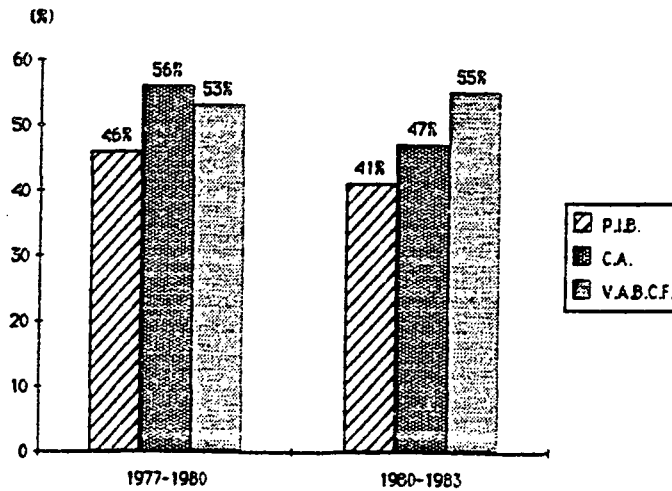
● TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



● TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ZONE LONGUE

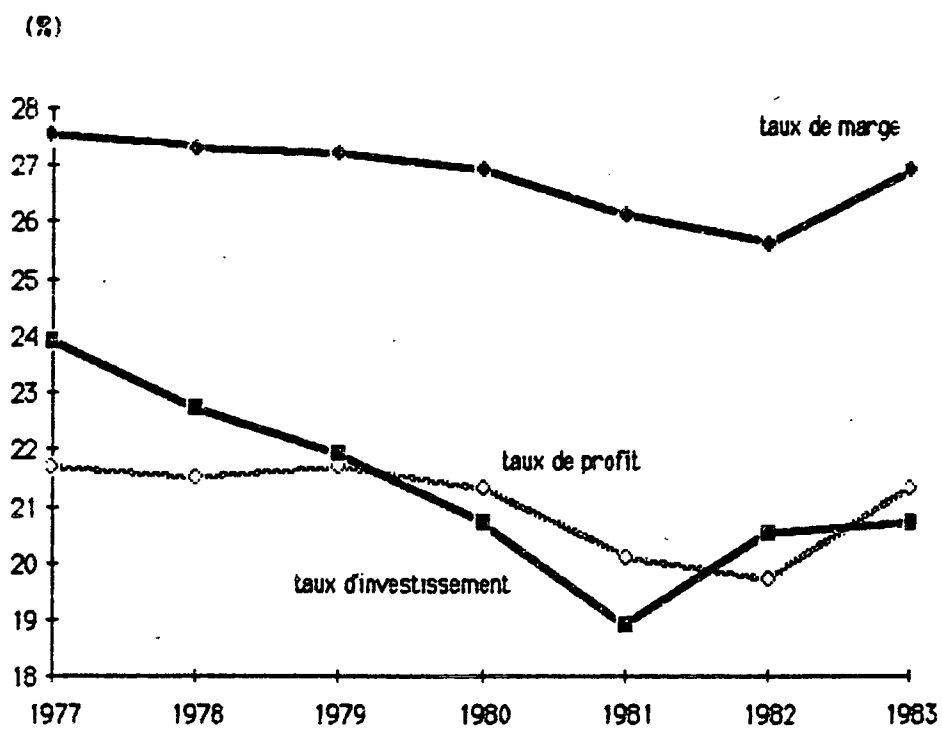


● TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ZONE COURTE



TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ZONE COURTE ET ZONE LONGUE

● EVOLUTION DES RATIOS D'ENTREPRISES



En ce qui concerne le taux d'investissement, l'évolution apparaît en opposition de phase avec celle des trafics ; il est vrai que le nombre d'immatriculations de véhicules neufs (PTMA > 6T) a quelque peu diminué de 77 à 81 (cf. graphe précédent de la note de conjoncture) et que sa reprise a été assez irrégulière de 81 à 83, mais ce taux d'investissement doit être également rapproché des conditions de prix faites sur ces véhicules par les constructeurs qui ont certainement permis une meilleure rentabilité de leurs acquisitions.

Ainsi les comparaisons montrent que les résultats sont plus directement dépendants :

- à court terme de l'évolution de certaines charges qui sont notamment les coûts de carburants des véhicules et dans certains cas les frais financiers;

- à moyen terme d'une évolution des prestations offertes plus que de l'évolution globale des trafics.

Une analyse similaire conduirait à des conclusions proches pour l'activité d'auxiliaire de transport terrestre avec cette particularité que l'activité de transit ne semble pas connaître un développement de C.A. aussi fort que celui que l'on aurait attendu compte tenu de l'expansion du trafic international (elle est même légèrement inférieure à celle du P.I.B. entre 77 et 80) et que l'activité de groupage par contre a connu un chiffre d'affaires en plus forte expansion entre 80 et 83 qu'entre 77 et 80.

Pour les auxiliaires de transport maritime les appréciations doivent être plus nuancées suivant le type d'activité dont il s'agit ; si les remarques précédentes s'appliquent assez bien pour l'activité de transit et de commissionnaire, on remarque par contre que les évolutions sont beaucoup moins favorables pour la manutention portuaire.

Une question importante qui se pose est celle de la mesure des performances des entreprises durant la période de relative stagnation des trafics qui a suivi 1983 (1) ; on peut rappeler à cet égard une certaine reprise des trafics en 1984 et si cette tendance ne s'est pas retrouvée aussi forte en 1985 il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'éléments constitutifs des coûts (évolution du prix du gasole, mise en place de mesures progressives de détaxation, évolution plus favorable des taux d'intérêts) se sont orientés dans un sens favorable dans une attente de reprise plus affirmée des trafics en 1986.

Enfin, il faut souligner que cette analyse qui donne une constatation assez optimiste sur l'évolution des entreprises de transports n'a pu s'attacher jusqu'à présent qu'aux entreprises de plus de cinq salariés ; il est probable que les résultats pour les entreprises plus petites, qui doivent faire l'objet d'une attention particulière quant à leur participation à la modernisation, ne soient pas aussi favorables.

3.2. Les "nouvelles frontières" pour les transports

Pour les entreprises de transport il est bien clair que leur réussite à terme dépend étroitement de leur mode d'insertion dans l'organisation des transports et dans la valeur ajoutée qu'elle pourrait y apporter plus que dans leur aptitude à augmenter les tonnes-kilomètres produites.

Pour l'économiste et le statisticien cela signifie la définition d'indicateurs appropriés pour l'évolution de l'activité, sans pour autant délaisser l'intérêt de l'analyse à court terme des fluctuations de trafics ; des premières études sont engagées dans ce sens (1) mais ne permettent pas encore de constituer dans ces domaines un dispositif d'observation de suivi suffisant.

Aussi les évolutions se font en profondeur non seulement au niveau de l'articulation entre les maillons d'une chaîne mais surtout au niveau de l'articulation avec la production et la distribution qu'il s'agisse de mieux répondre aux nouvelles exigences de la commercialisation intérieure ou de conquérir de nouveaux marchés internationaux. Dans ce contexte la ligne de partage entre compte propre et compte d'autrui sera amenée à évoluer au profit

- (1) L'Enquête Annuelle d'Entreprises de l'O.E.S.T. Département des Statistiques de Transports (Production) pour 1984 ne pourra paraître qu'après un certain délai (nouveau plan comptable et changement de chaîne informatique en vue d'améliorer à terme les délais de production) mais dès Janvier 1986 des exploitations seront tentées à partir des BIC pour l'année 1984.
- (2) Confèrent notamment les études sur les coûts logistiques et celles sur la définition de la productivité en transport (C. LADAS et M. GIRAULT de l'O.E.S.T.).

des modes les mieux adaptés ce qui laisse aux entreprises spécialisées de meilleures perspectives pour s'affirmer ; à cet égard il n'est pas du tout évident que la tendance à moyen terme d'un développement plus rapide de compte propre par rapport au compte d'autrui doive se prolonger.

En conclusion, on peut rappeler que si le transport reflète les évolutions structurelles en cours il est également un acteur important des grandes mutations actuelles.

A différents moments des grands mouvements de l'économie il a toujours été possible de retrouver le rôle qu'avait joué les transports aussi bien pour entraîner la production industrielle que pour favoriser les échanges nationaux ou internationaux.

Dans de nouvelles formes sans doute, mais avec au moins autant de force que dans le passé, le transport contribue à modeler l'économie de demain et ceci à un double titre :

- parce qu'il participe de manière importante aux grands équilibres,
- parce qu'il est un domaine privilégié des nouvelles technologies.

Sa contribution aux grands équilibres apparaît, dans une évolution favorable en termes d'emplois, dans les effets d'entraînements qui concernent un vaste secteur industriel amont (véhicules et équipements logistiques) et enfin dans le poids qu'ils représentent dans la balance des échanges effectifs.

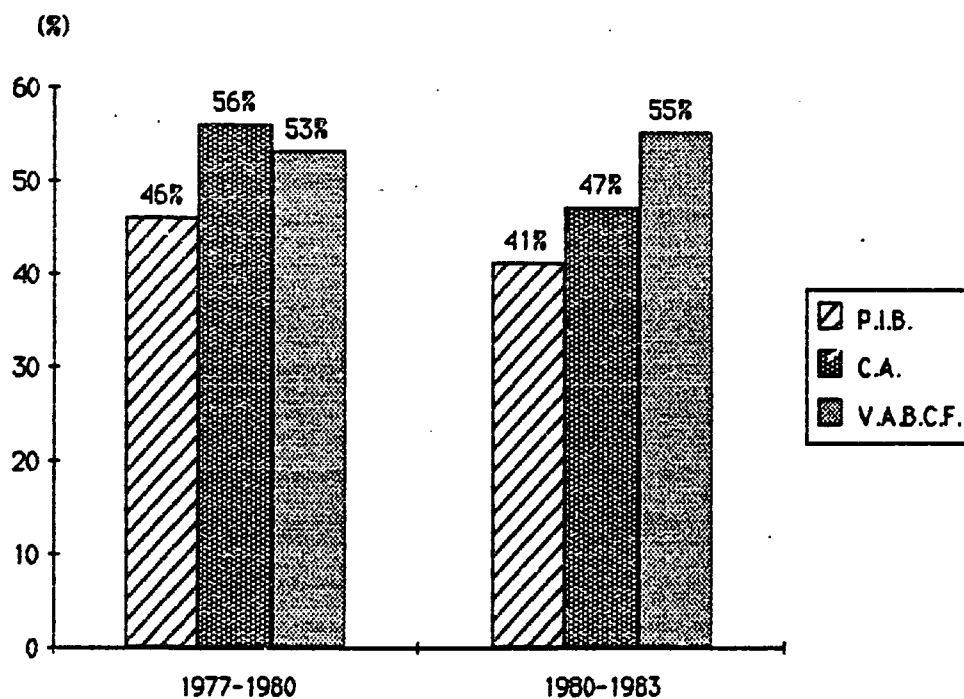
Bien que l'on puisse penser que globalement les échanges extérieurs de services liés au transport international de marchandises soient déficitaires (2), depuis les années 1982 et 1983 le transport routier international français a fortement progressé et le taux de couverture du pavillon national s'est amélioré dans les échanges avec tous nos principaux partenaires (en dehors de la Belgique) ; ces performances seront précisées en Janvier 1986 avec la publication par l'O.E.S.T. d'un premier document sur la "Dépense Nationale de Transport Routier International" qui sera repris dorénavant dans la balance des échanges effectifs des comptes nationaux.

Quant à l'idée que le transport est un domaine privilégié des technologies nouvelles, elle a été clairement exprimée dans les travaux du IX^e Plan et la définition du Programme Prioritaire n°7, et, elle est bien sous-jacente dans la sélection même des thèmes faite à la Convention Nationale du Transport ; son expression la plus indiscutable est la perméabilité des transports à l'informatique et aux nouveaux modes de communication au point où il en devient un des principaux vecteurs de diffusion.

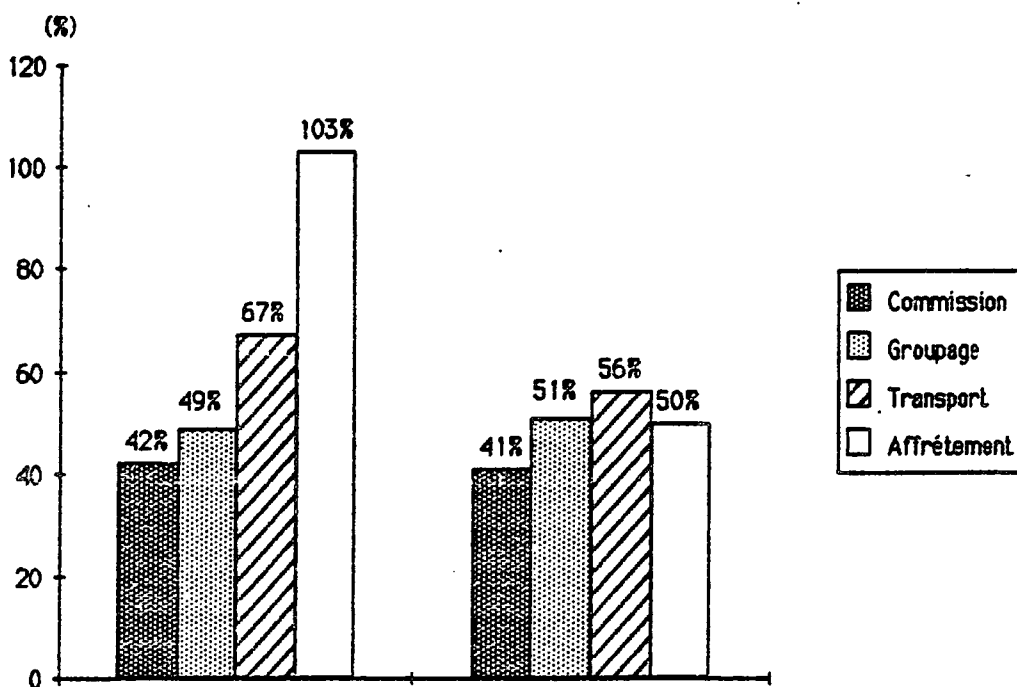
(1) Le transport par voie d'eau et surtout le transport maritime est déficitaire. Il n'existe pas de statistiques de la balance des échanges pour les services d'auxiliaires de transport.

**Evolution comparée du P.I.B.
du chiffre d'affaires
et de la valeur ajoutée des entreprises
de plus de 5 salariés**

● AUXILIAIRES DE TRANSPORTS TERRESTRES

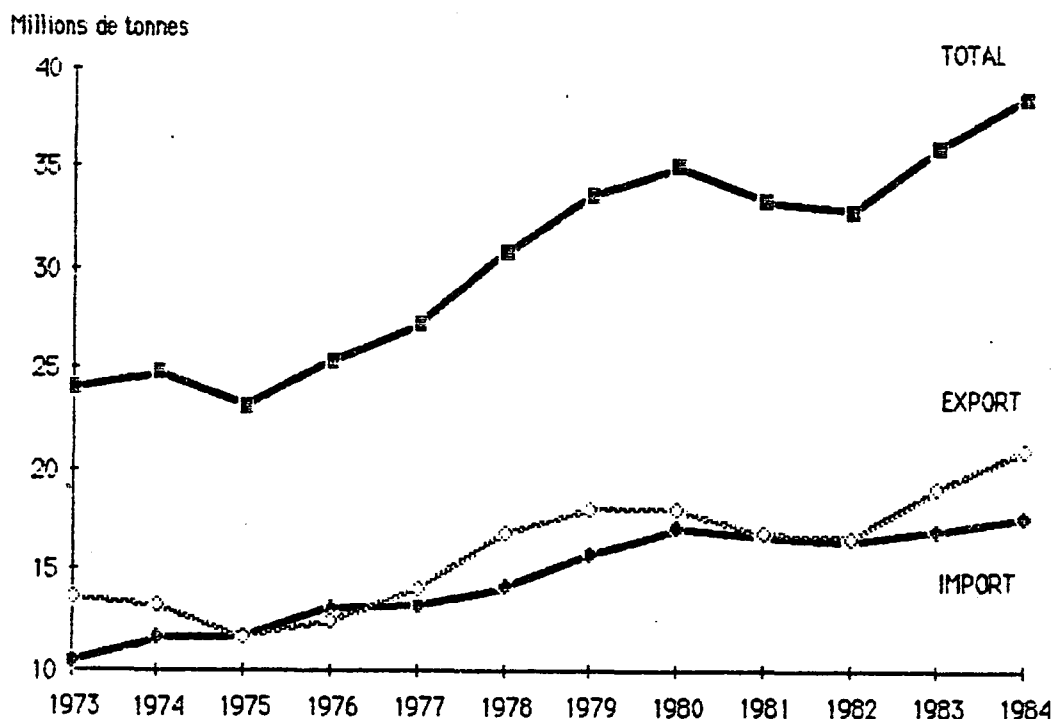


Evolution du chiffre d'affaires par type d'activité



ANNEXE

**• TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL
ACHEMINE PAR LE PAVILLON FRANCAIS**



Après les reculs de 81 et 82, l'activité des transporteurs français s'est accrue fortement en 83 et 84; cette reprise est due essentiellement à la hausse du niveau global des échanges routiers.

Les progrès en volume sont surtout sensibles à l'exportation, où l'accroissement de l'activité globale s'accompagne du renforcement de la position du pavillon français (44,8% en 82, 49,7% en 84); on constate d'ailleurs que sauf en 1975 et 1976, une meilleure position à l'exportation qu'à l'importation.

D'une manière générale la position du pavillon français s'est améliorée depuis 82 avec chacun de nos principaux partenaires (R.F.A., Italie, Pays Bas, Espagne, Portugal, Suisse, Autriche) alors qu'elle se dégradait entre 80 et 82, à l'exception des échanges avec l'U.E.B.L..

Au premier semestre 1985 le trafic international routier a continué d'augmenter d'environ 2,6% par rapport au premier trimestre 1984 et ceci malgré la vague de froid, avec toutefois une hausse plus forte des importations que des exportations (en tonnage + 4,3% contre 0,9%).