



## CE QUE LES EVENEMENTS DU GOLFE PEUVENT IMPLIQUER POUR LES TRANSPORTS.

*Patrice SALINI & Béatrice MALAMOUD - GASSER*

Au moment où l'on examine les différents scénarios économiques envisageables à la suite des événements du golfe, il peut être judicieux de poser les enjeux qu'ils pourraient constituer pour les transports.

Gros consommateur d'énergie, avec 43 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP), le domaine des transports est d'abord sensible aux hausses de prix.

Celles-ci ont un impact différencié sur les différents segments de marché.

Le poids de la fiscalité spécifique, et le rendement énergétique des différents moyens de transport déterminent la sensibilité propre de chacun des moyens de transport aux hausses du pétrole brut. Les secteurs utilisant l'énergie la moins taxée (Aviation, batellerie) subiront plus directement la hausse du prix du brut.

Poids du poste carburant dans le chiffre d'affaires	1985	1988	1989
TRM zone longue	22,7%	16,6%	17,0%
TRM zone courte	16,9%	11,8%	12,2%
Location de véhicules industriels	13,8%	8,6%	8,9%
Déménagement	6,0%	5,3%	5,6%
Transport routier de voyageurs	14,0%	9,7%	10,0%
Navigation intérieure	18,8%	14,5%	14,0%
Transport aérien	18,2%	9,9%	10,8%
Transport maritime autre que produits pétroliers	14,6%	3,7%	5,0%
Transport maritime de produits pétroliers	7,6%	3,1%	4,3%

### *L'effet mécanique de la hausse des coûts serait modéré à court terme*

La forte sensibilité du secteur des transports se doit d'être soulignée. Tous les modes, à l'exception de la SNCF, devraient être assez fortement touchés par des hausses importantes du prix du brut.

Elles interviennent cependant après que le contre-choc pétrolier et la baisse du cours du dollar par rapport à 1989 aient considérablement amoindri le poids de l'énergie dans la formation des coûts.

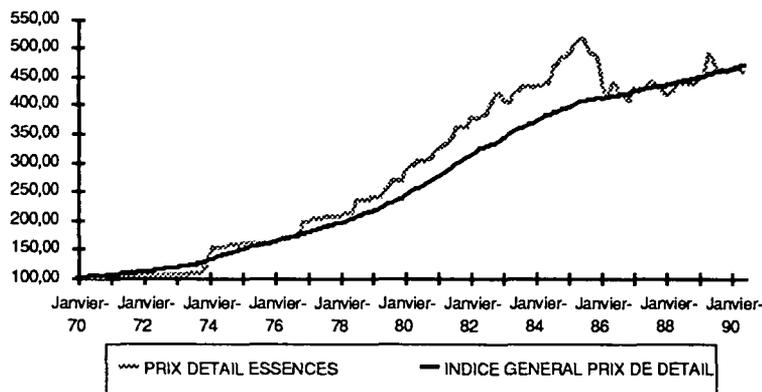
De la sorte, l'effet mécanique de la hausse des coûts sera modéré à court terme.

On peut ainsi s'attendre en 1990 et 1991, quels que soient les scénarios d'un baril à moins de 40 \$, à une poursuite de la croissance de la circulation automobile comme du trafic routier de marchandises ou du trafic aérien. Fondamentalement, on ne peut guère s'attendre à des modifications sensibles de comportement en raison des niveaux atteints par les prix.

En effet, les prix relatifs des transports ont, depuis deux à trois ans, baissé par rapport à ceux de l'ensemble des branches.

Certaines inflexions dans les choix des consommateurs apparaîtront cependant.

**Evolution jusqu'à juin 1990 du prix de détail des essences (base 100 en Janvier 1970)**



**Une tension éventuelle des budgets peut toucher l'automobile**

Comme lors des précédents chocs, une tension éventuelle des budgets peut amener un report dans l'acquisition de biens durables, et en particulier des automobiles. Rappelons qu'en 1974, les acquisitions d'automobiles ont régressé de près de 15 %. Cependant, ce phénomène a entraîné un report massif sur 1976 (+29,3 %), et a été très édulcoré en 1980 (baisse de 0,6 %).

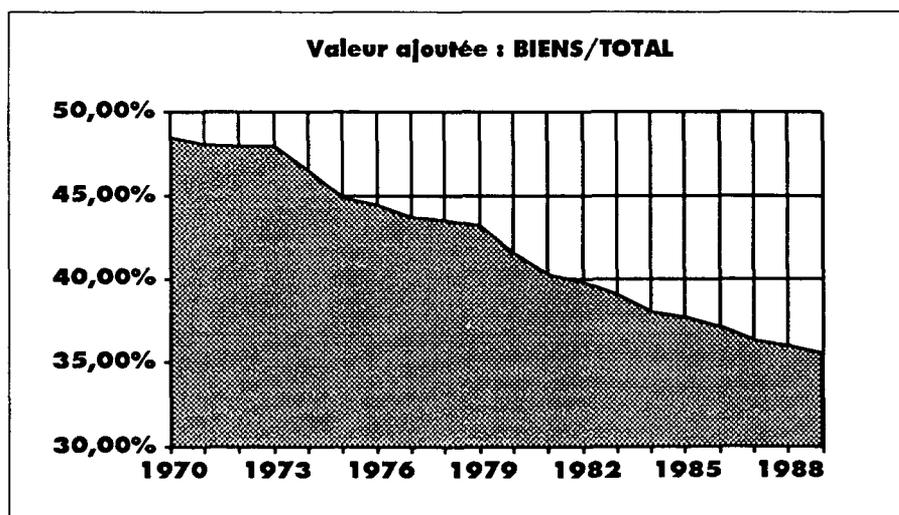
Cet «effet» de marge peut intervenir pour les entreprises de transport si elles ne parviennent pas à indexer leurs prix de vente.

A titre d'exemple, un tel effet ferait chuter de 11 % l'excédent brut d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises en 1990 avec un baril à 25 \$, et jouerait en conséquence sur leur investissement.

Le second effet est lié lui à la baisse de la croissance de l'activité et des revenus lié à l'alourdissement de la facture pétrolière.

**La croissance : des effets amoindris pour les transports ?**

La plus grande indépendance énergétique de la France, la plus faible part des biens dans la valeur ajoutée et dans la consommation (10 points de moins en 20 ans), la plus faible part des pondéreux dans le trafic de marchandises, devraient amoindrir l'effet des scénarios de crise sur l'activité transport.



**Pas de recul des trafics routiers à court terme**

Au surplus, ces éléments devraient contribuer à une re-répartition des trafics plus «vertueuse» que lors des chocs précédents.

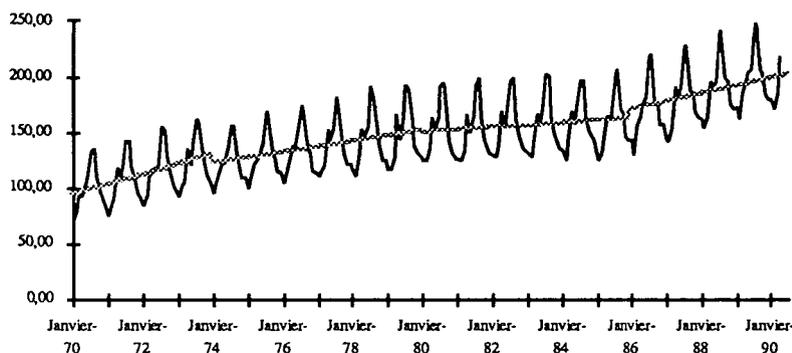
Pour les transports de voyageurs, des mécanismes comparables devraient jouer, en raison même des progrès accomplis en matière d'économie d'énergie et de la diesélisation du parc.

Les calculs opérés par l'OEST, pour approximatifs qu'ils soient montrent qu'un ajustement mécanique se produit, mais, qu'en deçà de 40 ou 50 \$ le baril, il n'entraîne pas de redéploiement significatif de la répartition modale.

**Des pentes de croissance infléchies dans le passé, mais pas de baisse**

D'ailleurs, les évolutions passées étayent cette hypothèse.

**Circulation routière :  
l'évolution passée base 100 en 1970**



En effet, les deux chocs et le contre choc pétroliers n'ont eu pour conséquence que de peser sur le taux de croissance des trafics routiers.

Les hausses de prix des carburants resteraient modérées, même avec un baril à 35 \$, à l'exception notable du carburéacteur et du fioul domestique utilisé par la voie d'eau.

Des hausses des prix de détail des carburants comprises entre 20 et 30 % en 2 ans (1990 et 1991 par rapport à 1989) ne devraient t guère avoir d'impact «structurel».

**Prix des carburants pour les utilisateurs en F/litre**

(part du prix hors taxes dans prix TTC)

	H1 : 25\$/baril		H1 : 30\$/baril		H1 : 35\$/baril	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991
<b>Voiture Particulière</b>						
Super sans plomb	4,88 (27%)	5,16 (30%)	5,03 (29%)	5,52 (33%)	5,19 (31%)	5,89 (37%)
Super	5,30 (25%)	5,59 (28%)	5,46 (27%)	5,95 (31%)	5,61 (28%)	6,32 (34%)
Essence	5,19 (27%)	5,47 (29%)	5,34 (29%)	5,85 (33%)	5,50 (30%)	6,22 (36%)
Gazole	3,52 (39%)	3,72 (40%)	3,66 (40%)	4,08 (44%)	3,81 (42%)	4,44 (48%)
<b>Transporteurs routiers</b>						
Gazole	3,08 (44%)	3,16 (48%)	3,20 (46%)	3,46 (52%)	3,33 (48%)	3,76 (56%)
<b>Voie navigable</b>						
Fuel Domestique	1,89 (70%)	2,13 (72%)	2,03 (71%)	2,47 (74%)	2,17 (72%)	2,80 (76%)
<b>Transporteurs aériens</b>						
Carburéacteur	2,43 (100%)	2,66 (100%)	2,65 (100%)	3,19 (100%)	2,87 (100%)	3,71 (100%)

Au total, le double effet prix et revenu n'aboutit pas à produire de recul des trafics à court terme, même si, à 35 \$, les trafics routiers de voyageurs comme de marchandises ne progressent plus que de 1 à 2 % en 1991, et si le rythme de

croissance du trafic de poids lourds sur autoroutes se stabilise autour de 5 % l'an.

En ce qui concerne les liaisons aériennes intérieures, l'impact d'un scénario à 35 \$ est très fort, puisqu'il conduit la croissance de 1991 autour de 1,3 %. Cette situation d'ensemble bénéficierait au trafic ferroviaire du réseau principal qui, avec effet induit du TGVA, pourrait croître de 5,8 % en 1991.

Il convient à ce stade de se souvenir que plus de 82 % des déplacements intérieurs se font en voiture automobile, et que 70 % des trafics de marchandises sont assurés par les transports routiers.

Cette réalité, qui n'est pas spécifique aux transports français, implique deux conséquences principales :

a) La structure de la répartition modale est finalement assez peu flexible, et le sera de moins en moins. La route est, à courte et moyenne distance le mode dominant qui structure l'offre des autres modes. Sa présence quasiment indispensable dans les chaînes de transport de voyageurs comme de marchandises est structurante des politiques de développement des autres modes.

Pourtant, toute action permettant d'économiser de l'énergie dans les transports routiers et l'usage de l'automobile a un rendement massif.

Il convient cependant de se garder d'une approche strictement «mécanique» ou arithmétique, en raison même de la faible flexibilité du système.

b) Les mesures en faveur du développement des autres modes de transport se doivent dès lors d'être structurelles et massive si l'on veut qu'elles produisent quelque effet significatif à moyen terme.

Les politiques d'aménagement et d'urbanisme, la politique de la ville, ont dans ce cadre, comme les grandes politiques d'infrastructure, un rôle majeur.

