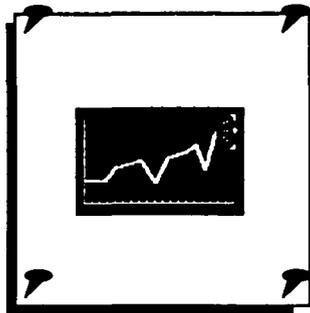


## PRÉVISIONS DES TRAFICS DE MARCHANDISES EN 1992

Myriam COLOMBIER



Les prévisions de trafics de marchandises de l'OEST pour l'année 1992 portent sur trois indicateurs : le trafic de marchandises tous modes terrestres incluant la route, le fer et les voies navigables, le trafic de marchandises réalisé par la SNCF (wagons, trains entiers et expéditions) et le trafic routier de marchandises total réalisé par les véhicules français (donnée issue de l'enquête TRM).

Le scénario macro-économique retenu pour l'année 1992 est celui des budgets économiques du Ministère des Finances qui prévoit une légère reprise de l'activité économique par rapport à 1991 (croissance du Produit Intérieur Brut de 2,2 % après seulement + 1,4 % en 1991) et une faible croissance de la consommation (+1,8 % en 1992).

**Une croissance industrielle ralentie depuis 1989**

L'évolution du transport de marchandises s'explique principalement par l'évolution de la production industrielle et par l'évolution des prix de transport. La situation économique actuelle et les prévisions macroéconomiques pour 1992 laissent apparaître une perspective de faible croissance de la production industrielle. En effet, on a observé une phase de ralentissement de l'industrie depuis 1989 avant que la crise du Golfe n'éclate. Après une période fortement perturbée fin 1990 - début 1991, la production industrielle retrouve cette tendance ralentie (en deçà de 2% en taux annuel depuis 1989). A partir de septembre 1991, l'indice de la production industrielle hors BTP en volume est même en diminution, ce qui laisse un acquis négatif pour la croissance industrielle en 1992. En outre, la faiblesse de la consommation des ménages et les résultats des enquêtes de conjoncture récentes ne permettent pas d'envisager à court terme un changement notable de cette tendance. Dans ce contexte on retiendra cependant une hypothèse de croissance de la production industrielle de un point et demi pour 1992, soit un fort contenu industriel relativement à la croissance globale du PIB.

**Une hypothèse de stabilisation des prix**

Pour ce qui concerne les prix du transport, les perspectives peu encourageantes de progression du potentiel transportable ne permettent pas de supposer une nette amélioration du côté de la rémunération du transport. Le prix du transport routier en francs courants a progressé de 2,1% en moyenne annuelle en 1991 ; le Comité National Routier (CNR) a proposé l'objectif d'une hausse des prix du transport de zone longue de 2,5% pour 1992, hypothèse que l'on retiendra pour notre prévision. L'autre élément de prix est le produit moyen SNCF wagon (rapport entre chiffre d'affaires marchandises et trafics marchandises). Ce produit moyen a été stable en francs courants de 1990 à 1991, on prendra pour l'année 1992 un produit moyen stable en francs constants.

**1991 : des trafics de marchandises préservés**

Le transport de marchandises en 1991 s'est finalement mieux comporté que ne le laissait supposer la conjoncture économique d'ensemble, avec 183 milliards de tonnes-kilomètres (+ 2,5 % par rapport à l'année précédente) : en effet, le ralentissement de la croissance de la production industrielle hors BTP en milieu d'année 1991 ne s'est répercuté que partiellement sur les marchés du transport terrestre de marchandises.

## PRÉVISIONS

Les trafics routiers de marchandises ont progressé de 3 % pour l'année 1991, bénéficiant d'une activité soutenue du BTP tout au long de l'année. Le transport routier pour compte-propre, très présent dans le BTP, a ainsi connu une évolution très favorable (+ 3,4 % en 91 après + 0,1 % en 90) alors que le compte d'autrui a moins progressé (+ 2,9 % en 1991 après + 3,3 % en 1990). Les trafics de produits alimentaires ont aussi contribué à la croissance du transport routier. Le transport ferroviaire a enregistré une croissance de + 0,8 % en 1991 après une baisse en 1990 (- 3,3 %). La tendance observée en fin d'année 1991 est au redressement des trafics en particulier sur l'international.

On notera que les taux de croissance des trafics 1991 sont plutôt élevés du fait des mauvais résultats de décembre 1990. En effet, ce mois a été affecté par des conditions météorologiques très défavorables au transport routier et à l'activité économique en général (réseau routier bloqué par la neige) qui ont provoqué des reports de trafics sur le mois de janvier et donc sur l'année 1991.

### Prévisions pour 1992

	1990	1991 (91/90) (provisoire)	1992 (92/91) (prévision)
<b>Trafic routier</b> en milliards de tonnes-kilomètres	119,3	122,9 + 3,0%	125,9 + 2,4%
<b>Trafic ferroviaire</b> en milliards de tonnes-kilomètres	51,5	52,0 + 0,8%	52,7 + 1,5%
<b>Trafic total</b> en milliards de tonnes-kilomètres	178,4	182,8 + 2,5%	186,6 + 2,1%

Pour l'année 1992, on devrait assister à une croissance modérée de l'ensemble des trafics (+ 2,1 %) qui dépasseraient 186 milliards de tonnes-kilomètres. Cette croissance résulte principalement de l'hypothèse d'une légère progression de l'activité industrielle (+ 1,5 % en 1992). Cette croissance globale se traduirait par une quasi-stabilité du partage modal : le transport routier progressant de 2,4 % et le transport ferroviaire progressant de 1,5 % sur l'ensemble de l'année 1992. Cette évolution résulte du fort contenu industriel de la croissance et de la plus forte élasticité du transport ferroviaire à la production industrielle. Globalement, les taux de croissance apparaissent en retrait par rapport à ceux de 1991 sans pour autant traduire un ralentissement de tendance puisque 1991 a été marqué par des phénomènes particuliers évoqués précédemment. La tendance pour 1992 vient donc compenser ces événements exceptionnels. ■

