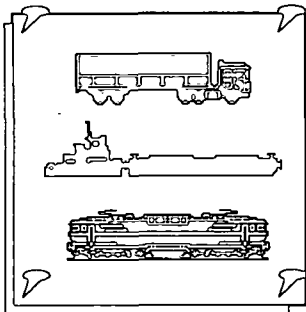


PARTS MODALES :
EVOLUTIONS AU COURS DES ANNEES 1980

Gilles DUMARTIN



Cette note synthétise les résultats d'un document (à paraître au mois d'Avril) retraçant l'évolution des parts modales des trafics de marchandises au cours de la décennie quatre-vingt. Une large place sera faite à l'analyse des évolutions par produits sous forme de tableaux et de graphiques.

En 1990, globalement le trafic retrouve son niveau de 1980

Quantitativement l'évolution de l'ensemble des trafics de marchandises est marquée par une baisse forte de 1980 à 1983 (-16%), très modérée de 1983 à 1986 et une croissance soutenue de 1986 à 1990 (+19%). Cette croissance s'est sensiblement ralentie en 1990 mais le volume total pour cette année a pratiquement retrouvé son niveau de 1980. Cette évolution correspond à celle de la production industrielle, elle est donc le reflet de la conjoncture générale.

Evolution des volumes de trafics de marchandises (intérieur et international)

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
168403	153240	146815	140951	141555	140667	139797	145821	158719	164956	165921

unité : millier de tonnes - kilomètre

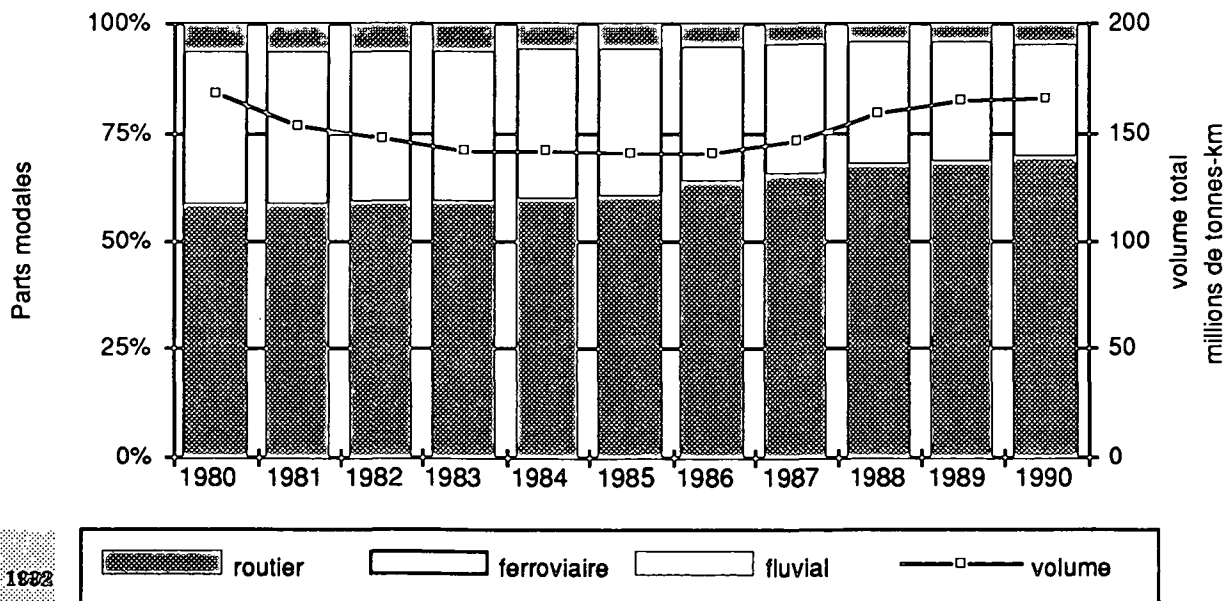
Ceci est également le cas pour les seuls trafics intérieurs exceptés pour 1990 qui connaît une légère baisse de trafic.

La part des trafics internationaux (assurés par les transporteurs français) dans l'ensemble des trafics varie peu au cours de la décennie: 20% en 1980, 21% en 1990.

Parts modales : variations nettes en 10 ans

Par contre, la répartition modale des trafics entre la route, le transport ferroviaire et le transport fluvial varie plus nettement.

Evolution des parts modales et des volumes de trafics (Intérieur + International)



TRAFICS

Ainsi, la première moitié de la décennie connaît une stabilité de la répartition modale globale. Le fer assure 35% des trafics, la route un peu moins de 60%, la voie navigable environ 6 %.

Le chemin de fer réalise la majeure partie des trafics de produits pondéreux (combustibles, minerais, produits métallurgiques, engrais) tandis que la route est majoritairement utilisée pour le transport de produits agro-alimentaires, de construction ainsi que pour celui de produits chimiques et produits manufacturés.

Dans la seconde partie de la décennie, la reprise des trafics a uniquement bénéficié au transport routier. En 1990, sa part totale est de 69% soit 10 points de progression en 6 ans. Le rail n'assure plus qu'un quart de l'ensemble des trafics. Il semble que la grève de l'hiver 1986 à la SNCF ait précipité cette baisse (-3% de part modale en 1986).

Le recul de la voie navigable est continu sur l'ensemble de la décennie : elle n'assure plus que 4 % des trafics en 1990.

75 % pour la route en transport intérieur

Pour les seuls trafics intérieurs, la part de la route est passée en 10 ans des deux tiers aux trois-quarts des volumes transportés. Le chemin de fer est passé dans le même temps de 29% à 22% de part modale, la voie navigable, de 5% à 3%.

Evolution des parts modales pour le trafic intérieur de 1980 à 1990

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
route	66%	65%	65%	66%	66%	67%	69%	71%	73%	74%	75%
fer	29%	30%	30%	30%	29%	29%	27%	25%	24%	23%	22%
voie d'eau	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	3%	3%	3%	3%

Cette croissance de la route aux dépens des autres modes découle pour une bonne part d'une modification de la structure des produits transportés. Mais, au delà de cet effet structure apparaît un effet compétitivité dû notamment à la meilleure capacité du transport routier à s'adapter aux exigences du marché actuel. Ceci s'illustre par une tendance de la route à gagner des parts de marché sur presque tous les types de produits transportés, y compris ceux pour lesquels le train (voire la voie d'eau) sont traditionnellement compétitifs.

Par ailleurs, au cours des dix dernières années, le transport routier a connu l'essor du compte d'autrui et le transport ferroviaire le développement du train entier. La part des trafics internationaux a fortement progressé pour la route et plus modérément pour la voie navigable. ■

Les données sont extraites de la base de données SITRAM de l'OEST.

Celle-ci distingue les trafics intérieurs et les trafics internationaux dont les définitions sont différentes suivant les modes. Par trafic international, on entend la partie effectuée sur le territoire national par des transporteurs français des parcours d'acheminement de notre commerce extérieur (import et export).

Cette définition exclue en particulier toute l'activité des camionneurs étrangers sur notre territoire et une partie du trafic de transit.

En outre, les acheminements ferroviaires, originaires ou à destination des ports français et concernant des échanges extérieurs sont répertoriés dans les trafics ferroviaires internationaux, ce qui n'est pas le cas pour les acheminements routiers.

Le transport par conduite n'a pas été considéré.