

TRAFICS TERRESTRES DE MARCHANDISES : LA DYNAMIQUE DE L'INTERNATIONAL

Maurice GIRAULT, Philippe HUAULT



Comment expliquer l'évolution passée des trafics terrestres de marchandises en France, c'est-à-dire leur relative stagnation depuis 1974? Quels sont les facteurs principaux de ces évolutions? Pourquoi ces trafics ont-ils beaucoup plus augmenté dans les autres pays européens? Quels enseignements pour des prévisions à long terme?

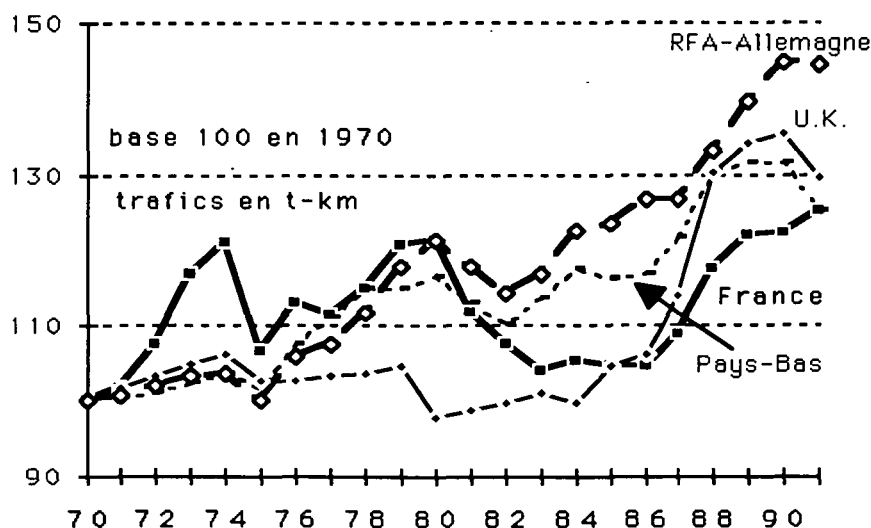
Il existe des réponses simples à l'ensemble de ces questions, ce qui permet de mieux comprendre les évolutions passées (ainsi la baisse des trafics terrestres du début des années 1980 est constatée dans plusieurs pays, alors que simultanément le trafic poids lourds sur autoroute poursuit sa croissance), et de proposer un exercice de prévision à long terme dans un prochain article.

Les trafics considérés ici additionnent le routier, le ferroviaire et le fluvial. Les comparaisons européennes sont faites à partir des données rassemblées par la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) pour la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique, l'Italie et l'Espagne en sus de la France.

**Même évolution
d'ensemble
des trafics
en Europe...**

Lorsqu'on examine les évolutions d'ensemble des trafics terrestres dans ces pays européens, on observe d'abord un même mouvement d'ensemble qui traduit une convergence des conjonctures en Europe, en particulier pour la production industrielle qui est déterminante pour le transport de marchandises.

Les trafics terrestres en Europe (1) Evolution 1970-1991



On retrouve ainsi partout : la croissance d'avant le premier choc pétrolier, la dépression de 1975, la reprise qui s'ensuit jusqu'au 2ème choc pétrolier; ce dernier est prolongé par le « choc dollar », puis une diminution des trafics est observée dans tous les pays, pendant une période très courte en Italie, pendant deux à trois ans le plus souvent, plus longtemps en France. L'intensité de la reprise de 1987 à 1989-

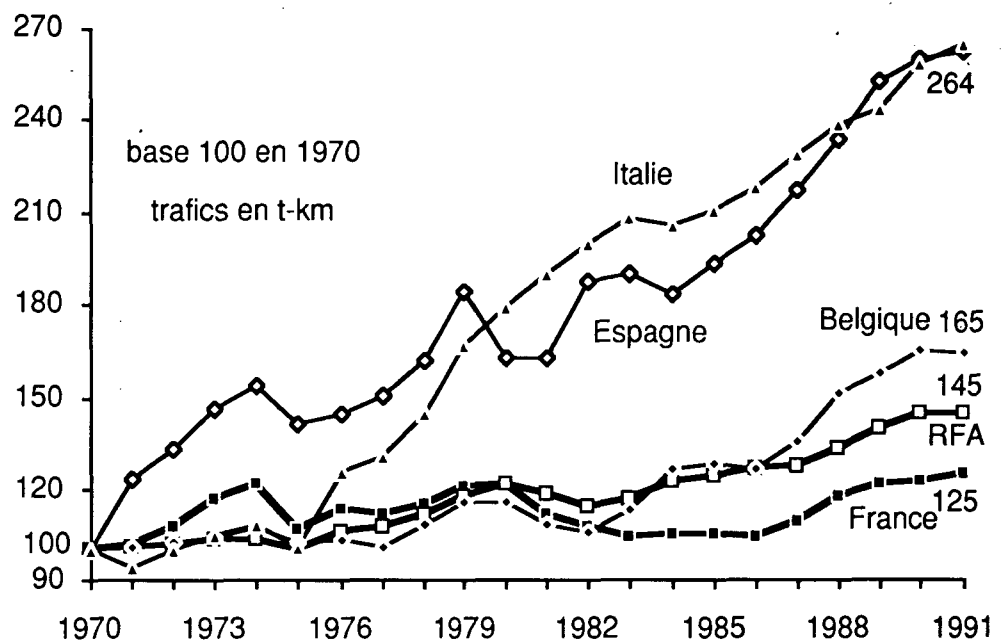
TRAFICS

1990 est également générale.

Au-delà de la convergence des cycles conjoncturels, des mouvements de long terme ont entraîné des tendances différentes des trafics. Ainsi la production industrielle stagne complètement en France entre 1975 et 1985 alors qu'elle progresse en Allemagne et encore plus en Italie et en Espagne, où se surajoute la croissance des exportations agricoles.

C'est en France (et en Espagne) que les trafics augmentaient le plus avant le premier choc pétrolier de 1973. Les trafics terrestres évoluaient en France au même rythme que la croissance économique. Ceci fait d'autant plus contraste avec l'évolution ultérieure chez nous, les niveaux atteints en 1991-1992 dépassant à peine le point haut atteint en 1974.

Les trafics terrestres en Europe (2)



...mais une croissance des trafics beaucoup plus forte dans les autres pays européens qu'en France.

Globalement sur la période 1970-1991, les trafics progressent de 25 % en France et aux Pays-Bas, de 30 % au Royaume-Uni, alors que l'augmentation atteint 45 % en Allemagne, 65 % en Belgique, et 164 % en Italie et en Espagne.

L'évolution des trafics en France pendant les vingt dernières années est marquée par des mutations importantes de notre système productif, différentes de celles de nos partenaires : recul de l'activité des industries lourdes (charbonnages, sidérurgie ...) et installation de la sidérurgie en bord de mer à Fos et Dunkerque pour diminuer des acheminements intérieurs, recul du BTP, reconversion de la production d'énergie vers le gaz et le nucléaire au détriment du pétrole et du charbon, ... toutes choses qui ont supprimé davantage de trafics en France qu'à l'étranger, et qui ne devraient pas se reproduire.

De façon plus générale, la croissance génère moins de trafics. Ainsi le secteur du bâtiment et les travaux publics, en plein boom jusqu'en 1973, connaît ensuite plusieurs reculs importants en 1975-1977 et de 1981 à 1985 : en vingt ans l'activité n'augmente que de 1 % par an en volume, alors que les trafics de matériaux de construction diminuent de 2 % par an : les trafics en t-km sont inférieurs de 20 %

TRAFICS

Croissance des trafics à moyen et long terme

en 1992 à leur niveau maxima atteint en 1974, et on connaît leur poids dans les trafics terrestres : plus de 30 % des tonnages et 20 % de t-km.

En conclusion de cette première analyse, les facteurs de baisse des trafics spécifiques à la France (programme électro-nucléaire, industrie lourde, BTP ...) sont maintenant derrière nous. Les trafics vont se remettre à croître à moyen et long terme, en fonction de l'évolution de la production industrielle, comme l'a montré la reprise récente de 1986-1991.

La place du ferroviaire et de la voie d'eau est très variable en Europe

Le fer et la voie d'eau ont une place très variable au sein des 8 principaux pays de l'Union Européenne. La voie d'eau qui achemine 9 % des trafics en moyenne, n'a de part notable que dans les plaines de l'Europe du Nord: en Belgique (11%) , en Allemagne (18%) et surtout aux Pays-Bas où elle est prépondérante (55%).

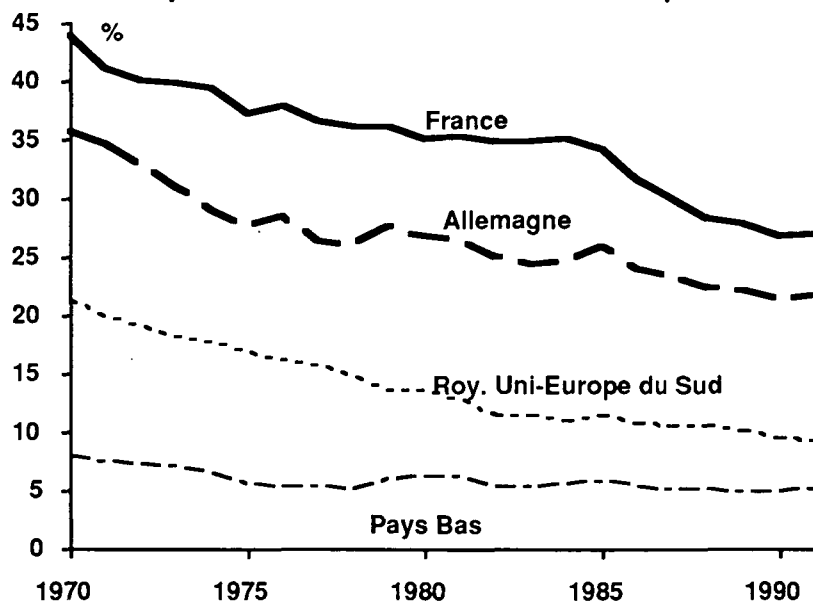
La part du rail, de 16 % en moyenne, est supérieure à celle-ci dans quatre pays : le Danemark et la Belgique (autour de 17,5 %), l'Allemagne (ex RFA, avec 22 %) et la France (27 %).

Il en résulte des parts routières tout aussi contrastées : autour de 90 % pour l'Italie, le Royaume-Uni et l'Espagne, un peu moins pour le Danemark (83%), autour de 70% pour la Belgique et la France, 60% pour l'Allemagne et 40% aux Pays-Bas.

Notons au passage qu'aux USA, la part du fer, avec environ 45 % des trafics, est presque triple de celle de l'Union Européenne! (avec il est vrai une géographie et des distances très différentes mais aussi un volume important de matières premières extraites sur place : pétrole, minerais, etc...).

... mais partout le recul du fer est considérable

La part modale du ferroviaire en Europe



Mais ces parts modales terrestres ont beaucoup évolué depuis 1970. La part relative du rail a été divisée par deux en Espagne, en Italie et au Royaume-Uni et la baisse dépasse le tiers pour l'Allemagne, la Belgique et la France.

Celle de la voie d'eau a été divisée par plus de deux en France et en Belgique et elle a baissé de 26% en Allemagne et de seulement 16% aux Pays Bas malgré un niveau élevé.

Tout cela au profit de la route dont la part s'est accrue de plus de vingt points en Allemagne, en Belgique et en France soit des progressions relatives voisines de 50% et de 12 à 13 points pour le Royaume-Uni, l'Italie et les Pays-Bas.

TRAFICS

Les échanges entre régions se développent davantage qu'à l'intérieur de chaque région...

Une analyse régionale des trafics en France est très instructive pour comprendre quels sont les moteurs des échanges, ceci en distinguant les flux intrarégionaux, interrégionaux et internationaux. Les poids respectifs en tonnage de ces trafics sont de 64%, 20% et 16% en 1992.

Les matériaux de constructions représentent près de la moitié du trafic intrarégional en tonnage. Ils expliquent l'essentiel du mouvement décrit dans le graphique ci-dessous: en 1992 le trafic est inférieur de plus de 10 % à son niveau bas de 1975.

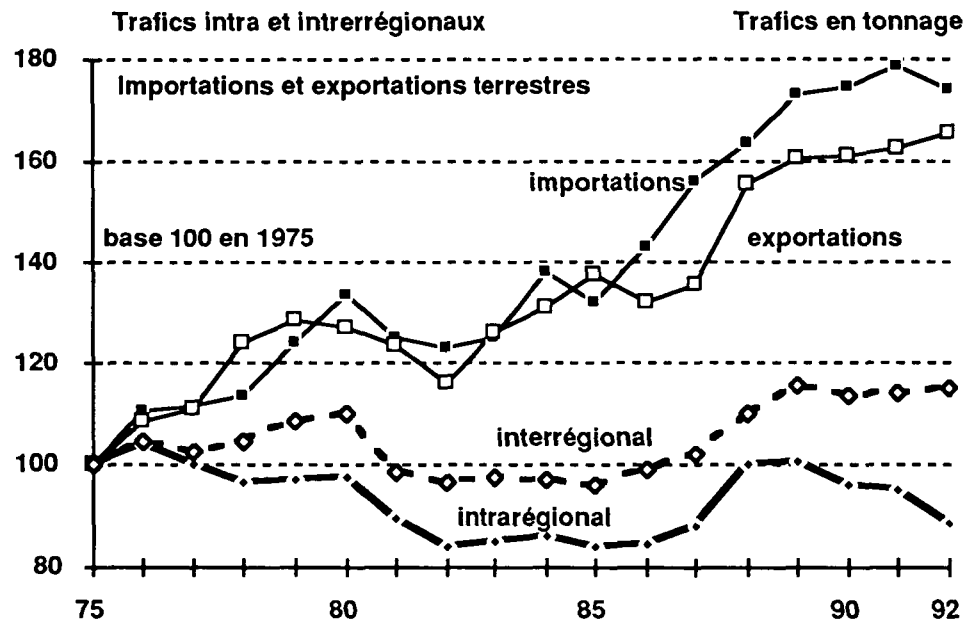
Les flux entre régions se sont beaucoup développés de 1985 à 1989 pour stagner ensuite. La progression est d'environ 18% entre 1975 et 1992.

.. la croissance de l'international étant beaucoup plus forte

La croissance des échanges internationaux est beaucoup plus forte : elle atteint 70% depuis 1975 malgré un tassement à partir de 1990.

Ceci montre un élargissement progressif des aires d'échanges, les marchés devenant nationaux et internationaux. A noter que ces échanges extérieurs se substituent partiellement à des productions et des trafics intérieurs.

Evolutions des trafics (1975-1992)



Jusqu'à quand un tel développement des échanges ?

Outre les nouveaux marchés potentiels d'Europe du Nord, du Centre et de l'Est, il subsiste des réserves de développements possibles pour les échanges internationaux, même au sein de l'Union Européenne, quand on considère l'importance de l'effet frontière qui subsiste encore : de récents travaux menés à l'OEST l'ont estimé à huit avec l'Allemagne (cf. note de synthèse OEST de septembre 1993).

Il ressort clairement de ces analyses que tout exercice de prospective doit prendre en compte, notamment, l'évolution structurelle du système productif ainsi que le développement des échanges européens.