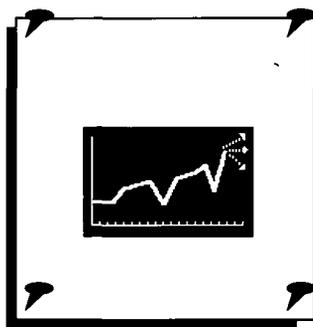


TRAFICS DE MARCHANDISES : UNE STAGNATION EN 1994



Maurice Girault Jean-Christophe Blain

Les prévisions de trafics de marchandises de l'OEST pour l'année 1994 portent sur trois indicateurs : le trafic terrestre total de marchandises sur le territoire français incluant les transports par route, voies ferrées et voies navigables, le trafic routier pour compte d'autrui et le trafic ferroviaire total.

Le scénario macro-économique retenu pour cet exercice est celui du BIPE établi en décembre 1993 : la croissance du PIB y est de +1,0 % en moyenne annuelle pour 1994, comme celle de la production industrielle. Ce scénario récent est légèrement plus pessimiste que celui proposé par la Commission des Comptes de la Nation au mois d'octobre et qui table sur une croissance de +1,4 %. Il nous conduit à prévoir une stagnation du trafic total de marchandises, avec une légère diminution du trafic ferroviaire et une faible croissance du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

**Une reprise
des échanges
extérieurs mais une
faible croissance
de l'activité
industrielle en 1994**

Après une année de récession, l'économie française devrait redémarrer lentement en 1994. La croissance sera soutenue notamment par les exportations qui ont connu une baisse tout à fait inhabituelle l'année dernière. La production industrielle sera freinée par la stagnation de l'investissement des entreprises (0,0 %) qui affecte la production des biens d'équipement professionnel, et par la très faible croissance de la production de biens de consommation courante. Le secteur du BTP devrait enregistrer une nouvelle baisse en 1994 en raison de la crise de l'immobilier industriel et de bureau. Quant à la production agricole, compte tenu des surfaces emblavées de céréales en ce début d'année, elle pourrait diminuer de -0,6 % après une forte chute de -3,8 % en 1993.

croissances annuelles moyennes en %

	1992	1993	1994
PIB	1,4	-0,7	1,0
Importations de biens	1,1	-4,3	2,6
Exportations de biens	5,1	-3,6	3,2
Production agricole	4,5	-3,8	-0,6
Production industrielle	0,1	-3,1	0,8
Bâtiment, Génie civil et agricole	-1,3	-3,0	-0,1
Prix TRM	0,0	-3,2	0,0

Source: INSEE, BIPE (1994) et OEST

Les prix en francs constants du transport routier de marchandises (TRM) ont diminué fortement depuis quelques années. La baisse a été encore plus prononcée en 1993 dans un contexte de contraction de la demande de transport. La négociation en cours du contrat de progrès entre les pouvoirs publics, les représentants professionnels et les syndicats pourrait conduire à casser cette tendance à l'origine des graves difficultés financières que traversent actuellement les transporteurs. Nous retenons donc l'hypothèse d'une stabilisation de ces prix en 1994.

PRÉVISIONS

Stagnation du trafic total en 1994

L'équation retenue relie l'ensemble des trafics terrestres de marchandises à la production industrielle y compris BTP, à la production agricole et au commerce extérieur. Après le ralentissement de 1990, le trafic terrestre total s'est accru de plus de 1 % par an en 1991 et 1992, alors que le contexte de stagnation de la production industrielle et de recul du BTP aurait dû induire une diminution; cette croissance s'explique par la dynamique du commerce extérieur. Réciproquement, en 1993, la forte contraction des échanges extérieurs a lourdement pesé sur le trafic d'ensemble qui régresse de -5,3 % : le trafic international diminue de -7,8 % , le trafic intérieur de -4,5 %.

Ce facteur devrait encore jouer en 1994 et de manière positive cette fois, mais son effet risque d'être compensé par la contraction de la production agricole en 1993 qui joue encore sur le transport de ces produits en 1994. La faible progression de la production industrielle et la morosité dans le secteur du BTP ne permettront pas au transport de marchandises de se développer. Ainsi le trafic total stagnerait (-0,1 %) en 1994.

Une nouvelle baisse du trafic ferroviaire

Le fret SNCF (wagons à charge) a reculé de -9,5 % en 1993, et cette chute s'explique bien dans nos modèles par le recul de la production agricole (-9 % pour le trafic ferroviaire de céréales) et de la production de biens intermédiaires (-17 % pour le trafic de produits de la sidérurgie, -12 % pour les matériaux de construction) ainsi que par le prolongement de la perte tendancielle de part de marché du fer vis-à-vis de la route.

Plus que la baisse de la production agricole ou l'insuffisance de la reprise de l'activité industrielle, c'est cette dernière tendance qui pourrait conduire le trafic à subir une nouvelle diminution de -0,5 % en 1994, étant donné l'amélioration continue du réseau autoroutier. De plus, une stabilité ou même une légère augmentation des prix du TRM cette année risque de ne pas bénéficier à la SNCF en termes de trafic car elle ajustera probablement très vite ses tarifs sur ceux de la route pour réduire son déficit.

Une légère progression du trafic routier pour compte d'autrui

Le transport routier pour compte d'autrui a subi une chute de -2,4 % en 1993 liée à la forte diminution de la production de biens d'équipement et du BTP. Il diminue toutefois beaucoup moins que le transport pour compte propre (-5,6 %) particulièrement touché par la crise du BTP.

La reprise de l'activité industrielle devrait permettre au transport routier pour compte d'autrui de croître légèrement de +0,4 % en 1994 d'autant plus, comme on vient de l'expliquer, qu'une éventuelle remontée des prix ne devrait pas le pénaliser vis-à-vis du transport ferroviaire.

Le transport pour compte propre, en revanche, risque de connaître une nouvelle baisse liée au marasme du secteur du BTP.

	92/91	1993	93/92	1994	94/93
Trafic tous modes (en milliards de t-km)	1,4%	167,7	-5,3%	167,5	-0,1%
Trafic ferroviaire (*) (en milliards de t-km)	-2,4%	43,6	-9,5%	43,4	-0,5%
Trafic routier compte d'autrui (en milliards de t-km)	3,5%	87,7	-2,4%	88,1	0,4%

Mds de t-km et %