

TRAFICS DE MARCHANDISES EN 1995 : CROISSANCE SOUTENUE SURTOUT POUR LE ROUTIER

Maurice Girault, Jean-Christophe Blain

Les prévisions de trafics de marchandises de l'OEST pour l'année 1995 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.

Les perspectives macro-économiques retenues pour cadrer cet exercice sont celles établies par le BIPE en septembre 1994 : la croissance du PIB y est de 3,3% comme celle de la production industrielle. Ce scénario nous conduit à prévoir une croissance soutenue du trafic de marchandises en 1995 qui devrait surtout profiter au transport routier.

**Une accélération
de la croissance
en 1995 et une
forte progression
des échanges
extérieurs**

L'année 1994 aura été celle du redémarrage de l'activité économique française après la crise de 1993. Le produit intérieur brut aura en effet progressé d'environ +2,2% tandis que la production industrielle soutenue par le bon rattrapage de la production des biens intermédiaires (+5,1% en 1994 après -5,4% en 1993) aura connu une croissance de +2,9%. Les échanges extérieurs de marchandises qui représentent désormais près d'un quart du trafic se sont accélérés en 1994 avec une croissance d'environ +6,5%. Ces tendances devraient se confirmer en 1995 : la production industrielle pourrait progresser de +3,3% malgré un tassement de la croissance des biens intermédiaires (+3,0%), tandis que le secteur du bâtiment et des travaux publics et celui de l'agriculture repartiraient enfin à la hausse avec +2,2% et +0,7% respectivement. Les échanges extérieurs, quant à eux, devraient continuer à progresser sur un rythme de +6%.

	croissances annuelles moyennes en %		
	1993	1994	1995
PIB	-1,0	2,2	3,3
Importations de biens	-4,4	5,9	6,1
Exportations de biens	-1,2	7,4	5,6
Production industrielle	-3,4	2,9	3,3
dont biens intermédiaires	-5,4	5,1	3,0
Production du BTP	-3,9	0,6	2,2
Production agricole	-4,1	-0,8	0,7
Prix TRM (F constants)	-3,0	-0,4	0,5

Sources : INSEE, BIPE (sept. 1994) et OES

Les prix déflatés du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ont connu une baisse presque continue depuis dix ans, excepté en 1992. Cette évolution semble s'être ralentie, voire inversée, et pourrait conduire à une quasi-stagnation des prix en 1994 (cf. l'article de Danielle Lemarquis dans ce même numéro des Notes de synthèse). C'est pourquoi nous retenons l'hypothèse d'une légère augmentation de +0,5% du prix du TRM en 1995.

PRÉVISIONS

**Une progression
du trafic total
en 1995
sur le même rythme
qu'en 1994**

Après une forte chute de -5,7% en 1993, le trafic terrestre total de marchandises aura effectué un rattrapage de +3,8% en 1994, dopé en cela par la forte reprise des échanges extérieurs et de la production de biens intermédiaires. Sa progression serait de +3,4% en 1995 toujours grâce à la dynamique du commerce extérieur (+6% environ) et de la production industrielle (+3,3%). La stagnation de la production agricole et le ralentissement de la croissance de la branche des biens intermédiaires, parmi lesquels se rangent la plupart des pondéreux (minerais et métaux, matériaux de construction, chimie...) qui influent fortement sur le trafic, expliquent pourquoi la croissance du trafic total ne s'accélérait pas en 1995, contrairement à l'évolution du PIB.

**Une nouvelle
hausse du trafic
ferroviaire
mais moins forte
qu'en 1994**

Le fret SNCF aura réalisé une bonne année 1994 avec une croissance de +8%, qui n'est cependant qu'un rattrapage des pertes de trafics de 1993. Ce résultat s'explique par les mêmes facteurs que pour le trafic total : développement des échanges extérieurs et forte croissance de la production des biens intermédiaires. Ainsi sur la période des huit premiers mois de 1994 comparée à la même période de 1993, le trafic international de la SNCF s'est accru de +13,5% tandis que le trafic de minerais et métaux et le trafic de matériaux de construction augmentaient respectivement de +18,8% et +16,8%. En 1995, le ralentissement de la progression des biens intermédiaires risque de limiter la reprise du fret à +2,8% d'autant plus qu'elle ne sera pas soutenue par ailleurs par la croissance de l'agriculture (+0,7% en 1995).

**Une accélération
du trafic routier
pour compte
d'autrui**

Moins sensible à la production des biens intermédiaires et à l'agriculture que le fret ferroviaire, le transport routier pour compte d'autrui aura connu une progression plus modeste que le trafic ferroviaire en 1994 avec +3,0% , mais il va en revanche bénéficier du redémarrage général de la production industrielle et du BTP en 1995. Notre simulation suppose, par ailleurs, qu'une éventuelle remontée des prix du transport routier ne devrait pas lui porter atteinte, car la SNCF en profiterait probablement elle-aussi pour ajuster ses tarifs à la hausse, afin de réduire son déficit. Dans ce contexte, le trafic routier pour compte d'autrui devrait connaître une accélération, avec une croissance de +3,6% l'année prochaine. Le transport pour compte propre qui dépend fortement de l'activité du secteur du bâtiment et des travaux publics devrait aussi connaître une progression sensible en 1995 après une très faible croissance en 1994. ■

	93/92	1994	94/93	1995	95/94
Trafic tous modes (en milliards de t-km)	-5,7%	172,6	3,8%	178,5	3,4%
Trafic ferroviaire (*) (en milliards de t-km)	-9,0%	48,7	8,0%	50,0	2,8%
Trafic routier compte d'autrui (en milliards de t-km)	-3,1%	90,1	3,0%	93,4	3,6%

(*) : trafic ferroviaire seul à l'exclusion des trafics routiers de la SCETA et du SERNAM.