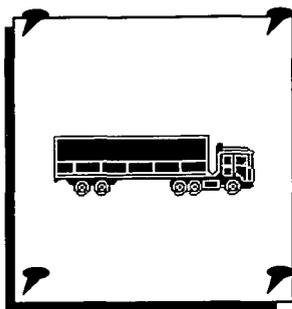


## TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES : REPRISE EN 1997

Maurice GIRAULT et Jean-Christophe BLAIN



Les prévisions des transports de marchandises pour l'année 1997 portent sur trois indicateurs : le transport terrestre de marchandises sur le territoire français tous modes confondus (routier, ferroviaire et fluvial), le transport routier pour compte d'autrui et le transport ferroviaire.

L'année 1996 aura été particulièrement défavorable aux transports de marchandises, très sensibles à la conjoncture. Les secteurs des biens intermédiaires et du bâtiment et des travaux publics, générateurs de transport, sont en récession et les échanges extérieurs en quasi-stagnation. En 1997, le redémarrage attendu de l'activité relancerait les transports terrestres. Ainsi, comme toujours lors d'un rebond économique, le fret ferroviaire et le transport routier pour compte d'autrui devraient enregistrer une croissance assez soutenue, estimée à 3% pour chacun des deux modes.

**Des perspectives économiques plus favorables en 1997 qu'en 1996**

Le ralentissement de l'économie constaté à partir du troisième trimestre 1995 s'est prolongé sur le premier semestre de 1996. Malgré un raffermissement de l'activité au second semestre, la croissance économique en moyenne annuelle pour 1996 demeurerait très modérée. Ainsi la croissance du produit intérieur brut pourrait être de 1,1% seulement (source BIPE), la production de biens intermédiaires reculant de 1,5% et celle du BTP de 1,7%, tandis que les échanges extérieurs, qui généraient plus d'un cinquième des transports en 1995, ne progresseraient que de 0,5%.

Les perspectives économiques sont meilleures pour 1997. D'après l'INSEE, le mouvement de déstockage, qui a fortement contribué au ralentissement de l'activité en 1996, est sur le point de s'achever. Ainsi le PIB pourrait croître de 2,5% l'année prochaine ; les rebonds d'activité dans les secteurs des biens intermédiaires et du BTP atteindraient respectivement 3,3% et 1,1% et les échanges extérieurs progresseraient de 6%.

Croissances annuelles moyennes en %

	1995	1996	1997
PIB	2,2	1,1	2,5
Importations de biens	5,6	0,8	6,0
Exportations de biens	7,5	2,1	5,8
Prod. industrielle (hors BTP)	3,0	0,8	3,2
dont prod. de biens intermédiaires	2,4	-1,5	3,3
Production du BTP	0,8	-1,7	1,1
Production agricole	1,2	1,3	1,0
Prix routiers (F constants)	-0,5	-0,8	0,0

Sources : INSEE, BIPE (oct. 1996), Dir. de la Prévision et SES

Depuis 1985, les prix relatifs du transport routier de marchandises (TRM) pour compte d'autrui n'ont pas cessé de baisser sauf en 1992, année marquée par la grève des routiers au mois de juillet. Suite à la grève de novembre 1996, et compte-tenu des revalorisations salariales prévues par le contrat de progrès, la stabilité du prix relatif du TRM en 1997<sup>1</sup> paraît une hypothèse vraisemblable.

<sup>1</sup> Ceci correspond à une augmentation des prix identique à l'inflation, ce qui représente une différence d'un point et demi par rapport à une tendance à la baisse des prix du transport routier sous l'effet de la pression concurrentielle et des gains de productivité.

## PRÉVISION

### **Le transport terrestre augmenterait sensiblement en 1997**

Après deux années de très vive croissance en 1994 et 1995 (6% et 5% respectivement), le transport terrestre de marchandises aura presque stagné en 1996. La forte hausse du transport routier pour compte propre (+5,4% sur les sept premiers mois) compense difficilement les pertes du transport pour compte d'autrui. La progression du transport ferroviaire est plus apparente que réelle puisqu'elle est due à la grève de fin 1995 et le transport par voies navigables est, lui aussi, orienté à la baisse sur les trois premiers trimestres de 1996 (-2,8%). La reprise de la production et des échanges extérieurs devrait relancer le transport en 1997. La croissance du transport terrestre de marchandises pourrait alors s'établir à 3,0% en 1997.

### **Une reprise modérée du transport routier pour compte d'autrui après une mauvaise année 1996**

Le transport routier pour compte d'autrui aura effectué une mauvaise année 1996 en diminution de 2 à 4% par rapport à 1995. Une partie de ce résultat provient du trafic exceptionnel de produits agricoles enregistré en 1995 : une mauvaise campagne céréalière espagnole avait favorisé les exportations routières françaises de céréales à destination de la péninsule ibérique mal insérée dans le réseau ferroviaire européen.

En 1997, l'amélioration du contexte économique va permettre au transport routier de renouer avec la croissance. Les transporteurs signalent déjà une amélioration en transport international, au troisième trimestre 1996, qui devrait se raffermir avec le redémarrage économique en Europe et la reprise du commerce intra-européen. La stabilité supposée du prix du transport routier devrait ralentir la progression régulière de la part de marché du mode routier. Au total, le transport routier pour compte d'autrui augmenterait de 3,0% en 1997, sans tenir compte de l'effet (positif en terme de croissance pour 1997) des pertes de trafic enregistrées pendant la grève de novembre 1996.

### **Un rebond du transport ferroviaire après une année 1996 décevante**

La hausse de trafic que va enregistrer le train en 1996 n'est qu'apparente : après correction de l'effet de la grève des cheminots de fin 1995, le fret ferroviaire risque de diminuer de 4% en 1996. Cette baisse est supérieure à celle qui résulterait simplement de la diminution de la production des biens intermédiaires et du renforcement de la concurrence routière par diminution des prix et développement des autoroutes. Faut-il y voir un effet de désaffection consécutif à la grève de fin 1995 ?

Comme lors de la reprise de 1994, l'amélioration économique attendue devrait bénéficier au mode ferroviaire en 1997, d'autant plus qu'elle serait marquée par une croissance forte de la production de biens intermédiaires. Les trafics des derniers mois connus (septembre-octobre 1996) montrent d'ores et déjà un raffermissement du fret ferroviaire qui pourrait enregistrer une croissance estimée elle-aussi à 3,0% en 1997.

Milliard de tonnes-km et %

		Scénario BIPE de novembre			Scénario de janvier		
		95/94	1995	96/95	1996	97/96	1997
Trafic tous modes		5,6%	210,9	0,2%	211,3	3,0%	217,7
Trafic routier compte d'autrui		8,4%	119,7	-2%	117,3	3,0%	120,9
Trafic ferroviaire (*)	réel	-1,2%	46,6	2,7%	47,8	3,0%	49,3
	hors grève	5,9%	49,9	-4,2%			

(\*) : trafic wagons à l'exclusion des trafics routiers de la SCETA et du SERNAM