



POURSUITE DE LA CROISSANCE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES EN 1998

Olivier SIMON

En 1997, l'accélération de la croissance économique, conjuguée au dynamisme du commerce extérieur et à un mouvement de stockage, a permis une reprise du transport de marchandises (+2,6% contre +1,2% en 1996), particulièrement nette pour le rail.

En 1998, l'accélération de la croissance économique, y compris pour les biens qui ont un fort contenu en transport, devrait conduire à un rythme d'augmentation des transports de marchandises encore plus soutenu qu'en 1997 ; mais ce développement pourrait profiter plus à la route (+3,5%) qu'au rail (+2,5%).

La croissance aura un impact beaucoup plus important sur le fret en 1998 qu'elle n'en a eu en 1997

Le redémarrage de l'activité économique au cours de l'année 1997 a eu pour effet de dynamiser le transport de marchandises, après une année 1996 en demi-teinte. Cependant, le regain de croissance a eu des conséquences très différenciées suivant les modes de transport. Ainsi, le fret ferroviaire a connu un développement spectaculaire alors que le transport routier progressait plus modérément.

Les prévisions de croissance macro-économique et sectorielles pour 1998 sont optimistes, en particulier pour les secteurs fortement consommateurs de transport : +3% pour le PIB, +2,8% pour la production de biens intermédiaires, +2% pour la production du BTP après deux années de récession. De plus, des importations et des exportations de biens devraient continuer de se développer à un rythme de l'ordre de 6% l'an. Dans ces conditions, la croissance du transport de marchandises devrait être importante en 1998 et pourrait se situer aux alentours de 3,5%.

| | 1996 | 1997 | 1998 |
|------------------------------------|------|------|------|
| PIB | 1,5 | 2,3 | 3,0 |
| Importations de biens | 2,2 | 5,8 | 6,2 |
| Exportations de biens | 5,0 | 8,6 | 6,1 |
| Prod. industrielle (hors BTP) | 1,3 | 2,3 | 3,0 |
| dont prod. de biens intermédiaires | -0,2 | 2,5 | 2,8 |
| Production du BTP | -1,8 | -0,9 | 2,0 |
| Production IAA | 2,0 | 2,0 | 1,5 |
| Prix routiers (F constants) | -2,2 | -0,3 | 0,0 |

Source : SES, BIPE (dec. 1997)

Le fret routier pour compte d'autrui continue son expansion

En 1997, le contexte économique a favorisé la reprise de l'activité du transport routier de marchandises pour compte d'autrui (+3,2%), après une année 1996 de stagnation (+0,7%) et une année 1995 caractérisée par un taux de croissance de +8,4% dans un environnement international très favorable. Cette amélioration a été pour l'essentiel due à la vitalité du commerce extérieur.

Pour 1998, les prix du TRM devraient croître sensiblement au rythme de l'inflation, consécutivement aux accords intervenus lors du mouvement de grève



MARCHANDISES

des routiers de novembre 1997 et alors qu'ils avaient diminué respectivement de 2,2% et de 0,3% que la moyenne des prix en 1996 et 1997. Cependant, la reprise du secteur du BTP et la croissance soutenue de la production industrielle (+3%) devraient porter celle des trafics. Le taux de croissance de ce mode de transport pourrait atteindre +3,5% en moyenne annuelle.

Grâce à la sidérurgie, au transport combiné, à la vivacité des échanges extérieurs, la croissance du fret ferroviaire devrait être soutenue en 1998 bien que moindre qu'en 1997

L'évolution de l'activité ferroviaire entre 1995 et 1996 apparaît artificiellement gonflée du fait que la grève de la fin de 1995 avait réduit sensiblement l'activité. Si l'on considère le chiffre 1995 corrigé de l'effet des grèves sur l'activité, on met en évidence une décroissance des trafics de -3,4%. Cette dérive est due au fait qu'il y a eu, après ces mouvements sociaux, un effet de désaffection de certaines entreprises de transport vis à vis du rail.

En 1997, le développement du commerce extérieur et du transport combiné (échanges intra-européens, avec l'outre-mer et par le tunnel sous la Manche), le niveau de la production de céréales, les produits pétroliers et la sidérurgie ont fortement contribué à la croissance du transport ferroviaire qui est tout à fait exceptionnelle.

Les déterminants habituels du partage modal conduisent à prévoir pour 1998 une croissance du trafic ferroviaire de 2,5%, en retrait sur celle de 1997.

Milliards de tonnes-km et %

| | 96/95 | 1996 | 97/96 | 1997 | 98/97 | 1998 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Trafic tous modes (y compris TRM compte propre) | 1,2% | 212,2 | 2,6% | 217,7 | 3,5% | 225,3 |
| Trafic routier compte d'autrui | 0,7% | 118,7 | 3,2% | 122,5 | 3,5% | 126,8 |
| Trafic ferroviaire (*) | | | | | | |
| réel | 3,7% | 48,3 | 8,7% | 52,5 | 2,5% | 53,8 |
| hors grève | -3,4% | | | | | |

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