

# **LA CONJONCTURE DE DECEMBRE 1986 ET LES GREVES DANS LES TRANSPORTS**

***En fin d'année, ne  
conjoncture médiocre  
mais contrastée ...***

La fin de l'année 1986 aura été caractérisée par une conjoncture médiocre mais contrastée.

En effet, l'activité industrielle a baissé en novembre, en particulier pour la production de biens intermédiaires. Le commerce extérieur s'est contracté. Seule l'activité du B.T.P, de l'industrie agro-alimentaire, et de la production de Biens de Consommation a bien été orientée à la fin de l'année. Cela reflète une évolution divergente de l'économie française.

D'un côté la stabilisation de la consommation des ménages à un niveau élevé continue de tirer vers le haut les trafics de produits manufacturés, et le transport de voyageurs.

D'un autre côté, le fléchissement des productions de base se matérialise par une décroissance des marchés du rail et de la voie d'eau.

***Pour les voyageurs***, l'effet revenu, consécutif à la baisse du prix du pétrole, et à celle du dollar, et la modification des conditions de concurrence entre modes de transport qui en découle, continuent de marquer largement l'évolution des trafics de voyageurs. Le transport ferroviaire s'effrite (-4,7 % en 1986), tandis que le trafic aérien intérieur progresse (+11,3 %). Depuis le début de l'année, la circulation routière connaît une croissance particulièrement vive (+4,5 % sur 11 mois) notamment sur autoroutes bien que le mois de novembre laisse apparaître une baisse modérée après le mois record qu'était octobre.

***Pour les marchandises***, dans un contexte de baisse modérée, seule la route connaît une croissance de son trafic, malgré la baisse du mois de novembre. Pour cette dernière, l'augmentation du trafic est très sensible pour les produits manufacturés et agro-alimentaires, et les matériaux de construction.

Sur ces marchés, pourtant bien orientés, la SNCF ne voit pas son niveau d'activité augmenter, puisqu'elle est confrontée à une forte chute de son trafic de produits agro-alimentaires et une stagnation de celui des produits divers.

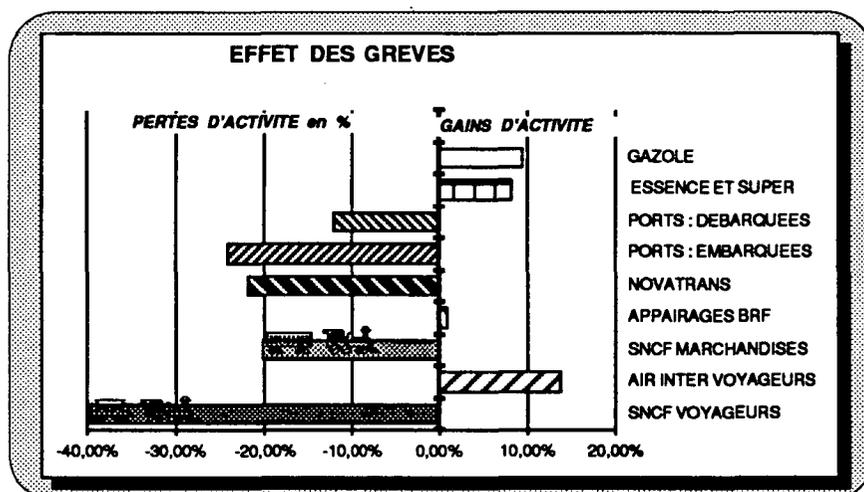
Les grèves sont donc intervenues dans un contexte conjoncturel maussade, en particulier pour le transport de marchandises.

**De fortes pertes de trafic...  
...et des reports modérés.**

Les grèves du mois de décembre ont affecté considérablement les trafics de voyageurs et de marchandises.

Le graphique ci-dessous met en évidence les pertes estimées par rapport à ce qu'aurait pu être - dans des conditions normales - le niveau d'activité de décembre 1986.

### L'effet des grèves en chiffres...



Il est caractéristique de noter que les grèves ont touché avant tout les voyageurs. La paralysie du trafic SNCF (perte estimée à 40 % sur le mois) est à l'origine d'un gain de trafic important pour Air Inter (gain estimé à 14 % environ), et d'un report probable sur la circulation routière (la consommation de carburants auto aura progressé de plus de 8 % de plus que prévu, probablement aussi en raison de l'annonce de la hausse des prix des carburants).

L'effet sur les trafics de marchandises est plus faible. Celà est d'autant plus sensible que les grèves ont touché la SNCF et les ports. Nous estimons à 20 % environ la perte de trafic de la SNCF pour décembre. Pour les marchandises diverses traitées dans les ports, les pertes de trafic sont estimées à 24 % et à l'embarquement et 12 % au débarquement.

**5<sup>o</sup> semaine de congés...**

Ces chiffres sont à mettre en relation avec plusieurs ordres de phénomènes :

→ en premier lieu, la fin de l'année coïncide souvent avec la prise de la 5<sup>o</sup> semaine de congés. Les frets industriels ont donc tendance à être de plus en plus faibles entre Noël et le jour de l'an.

Cette tendance semble, d'après les transporteurs, encore plus marquée pour les trafics internationaux, en particulier avec l'Allemagne, l'Espagne, ou encore l'Italie.

**... et une conjoncture mal orientée**

→ en second lieu, il apparaît que la conjoncture est actuellement mal orientée, bien qu'une certaine reprise se fasse jour depuis le milieu du mois de janvier.

Les reports de trafics ne peuvent pas encore être évalués. Cependant, nous disposons de quelques indications.

**Un double mécanisme...**

→ *Les appairages dans les Bureaux Régionaux de Fret* semblent se situer à un niveau légèrement supérieur à la normale (environ 1 %). Cela accrédirait l'hypothèse d'un double mécanisme de baisse des trafics industriels totaux, et d'un certain report du rail vers la route.

→ Le niveau particulièrement bas du *trafic fluvial*, au delà même des conséquences du gel, renforce cette conjoncture. En effet, s'il est certain que de nombreux trafics agro-alimentaires se sont reportés sur la route, il est probable que de nombreux frets industriels n'ont été que décallés dans le temps. De nombreux chargeurs auront également choisi de diminuer leur niveau de production en décembre.

→ Le niveau de la *consommation de gazole* donne un éclairage complémentaire à cette question.

En décembre, elle aurait dépassé de 9 à 10 % son volume prévisible, reflétant ainsi une anticipation sur les hausses de prix, et une croissance du trafic routier. Cela tend à prouver que le report de trafic du rail vers la route n'a pu, en tout état de cause, être total, mais qu'il se situe probablement autour de 30%.

**Un avenir incertain...**

L'évolution des trafics au début de 1987 est incertain, tant en raison de l'évolution de la conjoncture, qu'en raison des effets des grèves.

S'il est probable qu'une certaine modification du partage modal interviendra au cours du premier trimestre, il n'est pas possible d'en pronostiquer l'ampleur et la durée.

Les premières indications en notre possession laissent à penser que le trafic ferroviaire aura du mal à retrouver un trafic comparable, en ce début de 1987, tant en niveau, qu'en part de marché, à ce qu'il était il y a un an.

**Vers des remises en cause ?**

Pour autant, en l'absence d'une analyse détaillée sur décembre, janvier et février, il est impossible de tirer des conclusions plus précises. Et encore, devons-nous tenir compte de la déformation progressive de la saisonnalité des trafics de cette période de l'année. Il est actuellement difficile de faire la part des choses entre un fléchissement du volume d'activité, qui semble s'être prolongé jusqu'à la troisième semaine de janvier, et les effets des mouvements de grève de décembre.

De nombreux chargeurs repensent actuellement l'organisation de leurs transports en tenant compte de leur dépendance vis-à-vis des modes de transports et des ports. Intervenant dans un contexte de recherche de productivité logistique, les récents événements auront, en outre, permis de remettre en cause de nombreuses certitudes, comme cela a été le cas après la grève des routiers de 1984. En effet, les limites de la logistique à "flux tendus" ont pu être soulignées, dans une période de l'année, où, tous comptes faits, les conséquences d'une paralysie partielle du système de transport sont moins dramatiques.

**Un trafic 86 ...**

Au total, l'année 1986 se soldera par un trafic plus faible que celui que nous pouvions escompter au début du 4<sup>e</sup> trimestre. Selon nos dernières estimations, le trafic total - tel qu'il est défini dans nos prévisions - atteindrait **151,3 milliards de tonnes-km** au lieu des 152 prévus (-0,7 % par rapport à 1985).

Ce fléchissement est imputable pour partie aux grèves, mais également à la conjoncture moins bonne que prévu. En neutralisant l'effet de la grève de la SNCF, il est certain que le transport ferroviaire a continué de perdre des parts de marché, bien que le fléchissement d'activité du mois de novembre ait été, comme nous nous y attendions, moins fort pour la SNCF que pour la route. *Pour la première fois, le rail descendrait en 1986 en deçà de la barre des 34 % de part de marché avec 50,8 Milliards de tonnes-km (transport de Wagons et affrètement routier).*

**...et 87 plus faibles que prévu...**

L'évolution des trafics en 1987 ne peut actuellement, être réestimée avec précision. En conservant les hypothèses de cadrage macro-économique de nos dernières prévisions \*, il faudra probablement réviser à la baisse les perspectives globales de trafic. L'effet combiné de la grève de janvier à la SNCF, et de l'affaiblissement de sa compétitivité nous conduira à baisser nos prévisions de trafic. De plus, le contexte conjoncturel actuel nous incite à considérer l'ensemble de ces chiffres comme des hypothèses hautes. En outre les prévisions relatives au commerce extérieur de nos principaux partenaires ont été révisées à la baisse par la Commission des Communautés Européennes.

Rédigé le 4 février 1987

\* c.f. note de synthèse de janvier 1987