

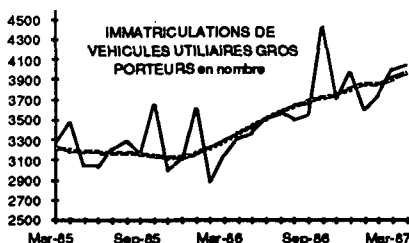
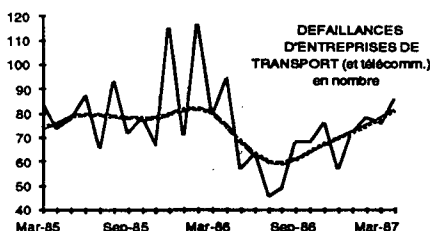
# UNE CONJONCTURE DES TRANSPORTS TOUJOURS INCERTAINE

## Economie générale

La consommation des ménages en produits manufacturés connaît une orientation à la baisse depuis janvier que le mois de mai vient de confirmer. Cela provient en partie d'une baisse de la demande liée au mouvement du pouvoir d'achat et d'un regain de la préférence pour l'épargne.

Après une chute importante de novembre à janvier, la production industrielle a connu une reprise assez vive jusqu'en mars-avril. Cette période a été marquée par des mouvements sociaux, un phénomène de destockage et des mauvaises conditions climatiques en début d'année, puis par un rattrapage à partir de février. D'après la Banque de France, la croissance de l'activité industrielle se serait poursuivie en mai et devrait persister jusqu'aux congés d'été.

## Une évolution moins favorable de la situation des entreprises

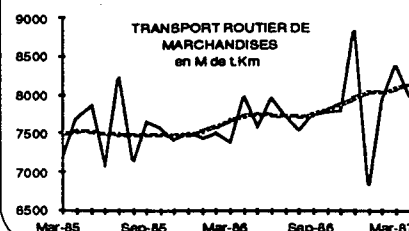
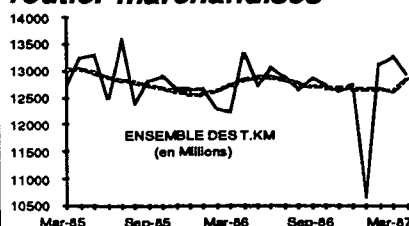


Les défaillances d'entreprises de transport connaissent depuis le début de l'année un important retournement de tendance. Ainsi, le nombre mensuel moyen de défaillances recensées en 1986 avait baissé de 10,1% par rapport à l'année précédente, mais retrouve sur les 4 premiers mois de 1987 le niveau de 1985.

Cette évolution coïncide avec le brutal retournement de l'opinion des entrepreneurs de transport routier sur leur situation de trésorerie au 1<sup>er</sup> trimestre 1987.

Le recours au crédit bancaire qui a augmenté pour le 2<sup>ème</sup> trimestre consécutif est à relier à la hausse continue des immatriculations de véhicules utilitaires gros porteurs; bien que cette hausse se soit légèrement infléchie depuis le début de l'année, elle demeure de 16% sur les derniers mois (en rythme annuel). Au cours du 1<sup>er</sup> trimestre, 38% des entreprises ont acquis des véhicules à moteur et 28% des remorques et semi-remorques selon l'enquête du CPT.

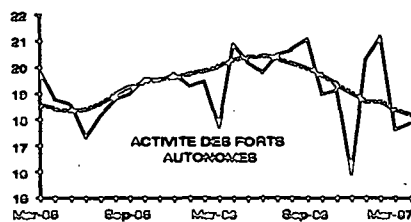
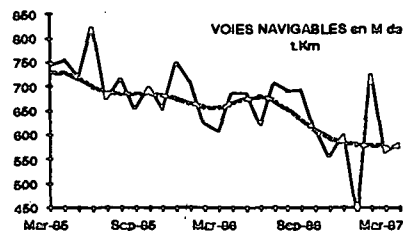
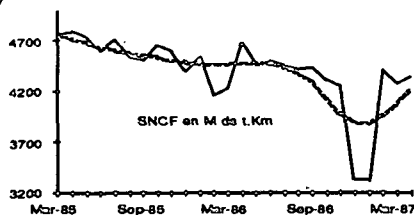
## Hausse du transport routier marchandises



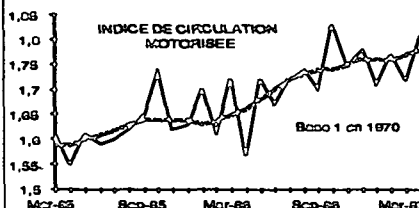
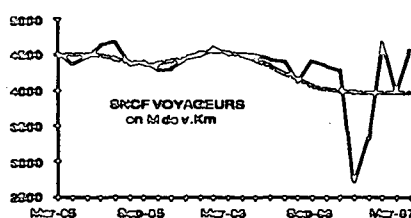
Après une période perturbée en janvier et février, les transports terrestres de marchandises ont connu un rattrapage important en mars et avril. Ce redressement est imputable au transport routier qui a connu une activité aussi soutenue en mars qu'en décembre dernier. Le nombre de jours d'activité n'est pas étranger à ce bon résultat car en mars comme en décembre, les transporteurs ont bénéficié de 2 jours supplémentaires de travail.

Les résultats par mode montrent que ce surcroît d'activité n'a pas bénéficié à tous.

Le fer, après un mois de février marqué par un certain rattrapage des trafics perdus pendant les grèves retrouve en mars une activité de l'ordre de celle connue au 2<sup>ème</sup> semestre 86 (hors décembre).



*Le transport de voyageur à nouveau perturbé par les grèves*



La voie d'eau a reporté une part importante de ses trafics de janvier à février en raison du gel, mais en mars et avril elle ne connaît qu'une activité faible et stabilisée autour de 580 M de t.Km. Cela représente une perte de 50 M de t.Km par mois par rapport à 1986.

Les modèles statistiques de l'OEST projettent une légère croissance des trafics terrestres de marchandises tous modes confondus, à horizon de la fin du 3ème trimestre, qui profiterait uniquement à la route. Ce résultat est compatible avec l'opinion des chefs d'entreprises interrogés par le CPT sur les perspectives de trafics et avec l'enquête de conjoncture de la Banque de France.

La progression de la circulation de poids lourds sur autoroutes françaises devrait encore progresser à un rythme soutenu, montrant ainsi la prolongation de la forte croissance du transit (Europe du nord vers la péninsule ibérique).

A l'opposé, la SNCF connaîtrait une légère perte de trafic au cours des 2ème et 3ème trimestres, prolongeant ainsi une tendance en baisse quasi constante depuis 1984.

Les ports autonomes ont eux aussi connu de larges perturbations dans leur activité fin 1986-début 1987, mais les grèves des ports d'Anvers, Rotterdam et Gènes intervenues ensuite leur ont permis de récupérer des trafics, particulièrement à l'importation. La baisse des débarquements de produits pétroliers bruts reflète parfaitement le recul (non totalement expliqué) de nos importations de brut au profit de produits raffinés depuis le début de l'année, et la baisse de notre consommation d'énergie. Seules les marchandises diverses génèrent des trafics en hausse.

La SNCF, après les perturbations liées aux mouvements sociaux retrouve une activité voyageurs identique à celle de 1986 (hors décembre). Elle devrait même atteindre à l'issue du 3ème trimestre un niveau légèrement supérieur aux trafics de la fin de l'année dernière (n.c. l'effet des grèves) profitant de la légère reprise du prix des carburants. La circulation motorisée, quant à elle, poursuit sa croissance mais sur une tendance ralentie.

Les données en passagers.kilomètres d'Air Inter pour le mois d'avril ne sont pas encore disponibles. Bien que les grèves aient débuté mi-avril, c'est aux mois de mai et juin que le trafic de la compagnie aura été très perturbé. Les projections de l'OEST ne prenant pas en compte les grèves des aiguilleurs du ciel concluent que le trafic en p.Km d'Air Inter devrait poursuivre son mouvement de hausse à un rythme ralenti par rapport à 1986; ainsi, lorsque les données sur les mois de grève seront disponibles, il nous sera possible d'apprécier les écarts par rapport à cette référence.

En transport international, la reprise de l'activité d'Air France se confirme, tandis qu'UTA connaît dernièrement une vive hausse de son activité, grâce notamment à l'ouverture de nouvelles lignes.

