

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN 1989 : + 1,6 % ou + 3,6 % ?

Patrice SALINI - Pierre SELOSSE

1988 : Un optimisme confirmé

Depuis notre dernière "note de synthèse" du mois de novembre sur l'"embellie" des trafics en 1988, diverses informations sont venues confirmer notre analyse :

- 1 - L'activité industrielle poursuit sa croissance ;
- 2 - Les carnets de commande sont gamis, et les perspectives des chefs d'entreprises atteignent un niveau record, jamais atteint, d'après l'INSEE, depuis 10 ans ;
- 3 - L'Observatoire de l'Energie confirme une reprise d'origine industrielle, visible au niveau de l'énergie appelée, qui, selon le Président d'EDF, «rappelle celle des trente glorieuses».

1989 : La croissance cacherait-elle une rupture ?

L'ampleur du boom de l'économie en 1988 conduit d'ailleurs de nombreux observateurs à s'interroger sur le risque que les prévisionnistes ne commettent une nouvelle erreur en tablant sur la fin de la croissance au cours de 1989.

En fait, par delà le débat entre optimistes et pessimistes, il y a une réalité profonde :

les prévisions pour 1989, qui tableraient sur un taux de croissance de la production industrielle inférieur à 2 % en moyenne annuelle supposent, implicitement, non un arrêt de la croissance, mais bien une récession au cours de 1989, compte tenu de l'acquis probable de la fin de l'année 1988.

Or, c'est précisément la probabilité de cette récession qu'il conviendrait d'évaluer. Pour notre part, il y a un an, nous avons adhéré, en les modérant, aux hypothèses de recul de la croissance des instituts de prévision. Or, cette année, l'orientation conjoncturelle des trafics rend un tel choix plus difficile à faire, rien ne permettant actuellement d'annoncer ce retournement. De toutes façons, avec une croissance nulle en glissement au cours de l'an prochain, les trafics totaux de 1989 seront supérieurs à ceux de 1988 (voir la fin de cet article).

Dans ces conditions, un exercice de prévision est donc, plus encore que l'an passé, difficile et risqué.

Examinons-en les termes.

Le scénario central est grossièrement celui qui est implicite aux Budgets Economiques du Ministère des Finances et aux prévisions du BIPE (institut privé).

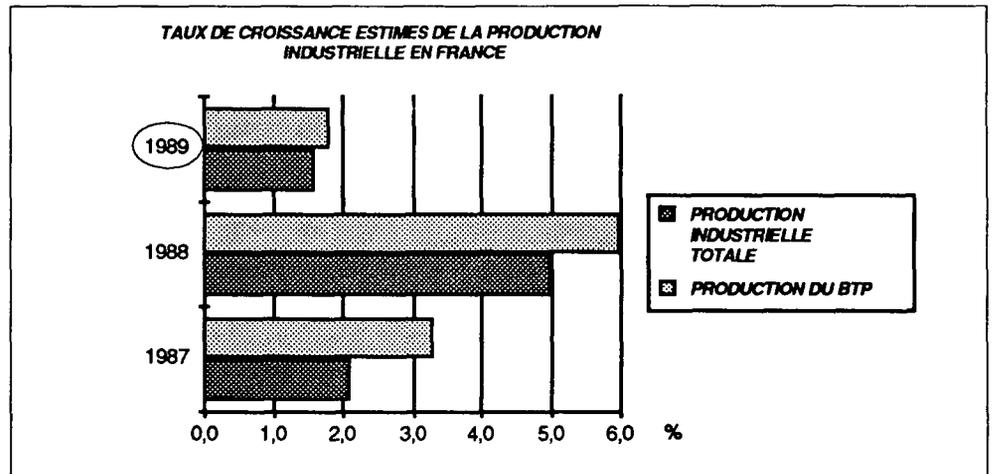
Les hypothèses de croissance pour 1989...

Il suppose une croissance du PIB Marchand de 2,7 % en 1989, plus faible de près de 1 point à celle de 1988. La différence majeure, cependant, entre ces deux années résiderait dans le plus faible contenu industriel de la croissance.

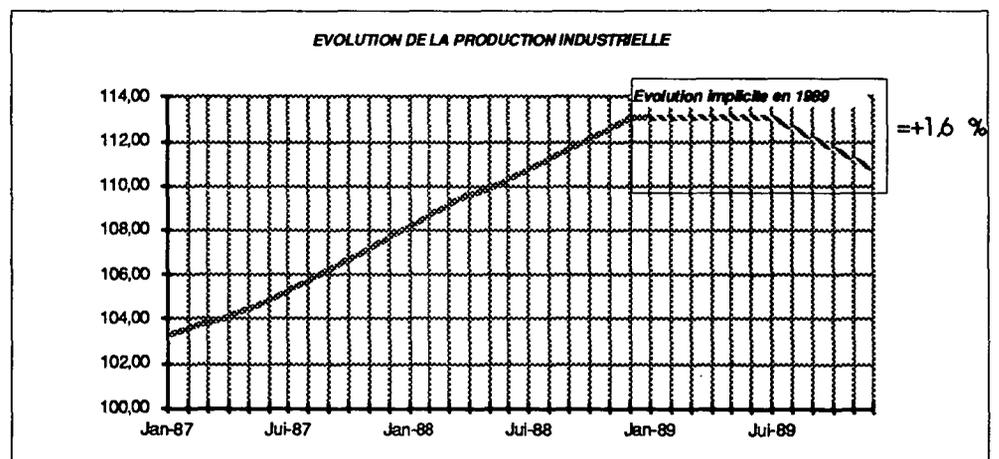
	B. ECO	BIPE
PIB-MARCHAND	2,7	2,7
FBCF TOTALE	4,9	3,7
CONSOMMATION DES MENAGES	2,2	2,4
IMPORTATIONS	5,3	6,3
EXPORTATIONS	5,1	5,3

...supposent une faible croissance industrielle

Le graphique ci-dessous illustre cette différence majeure : la production industrielle, facteur principal de la croissance en 1988 avec +5%, n'augmenterait en 1989 que de 1,6% en moyenne annuelle.



En effet, un tel ralentissement de la croissance industrielle implique un recul en cours d'année, compte tenu du niveau atteint en fin d'année 1988. Il pourrait - à titre d'hypothèse- suivre le profil suivant :



Le scénario "bas" : une croissance du trafic de 1,6 % ...

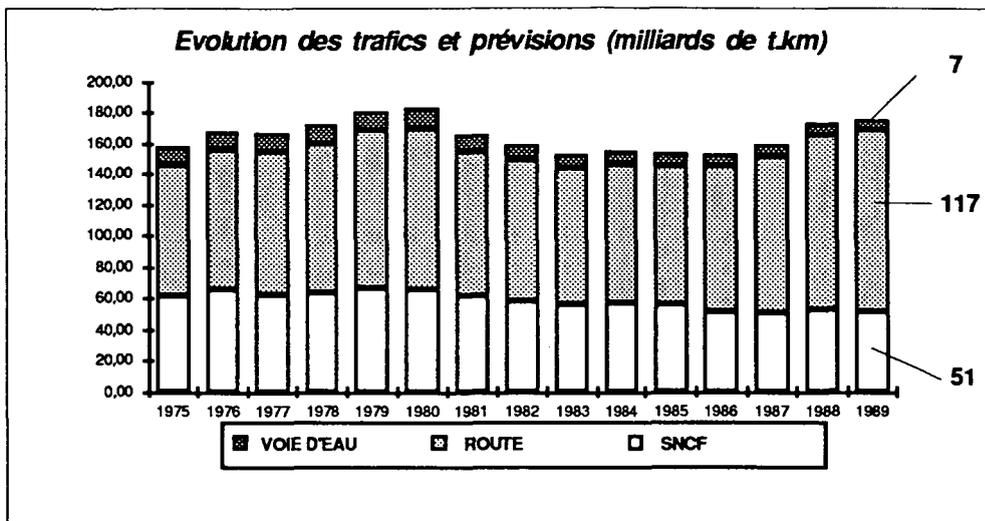
Ainsi, l'année 1989 apparaît à la fois comme une période de croissance encore significative en moyenne annuelle, et coïnciderait avec le début d'une récession.

...laissant la part la plus belle à la route avec + 3,7 %

Suivant ce scénario, par conséquent, les trafics progresseraient de manière modérée en moyenne annuelle :

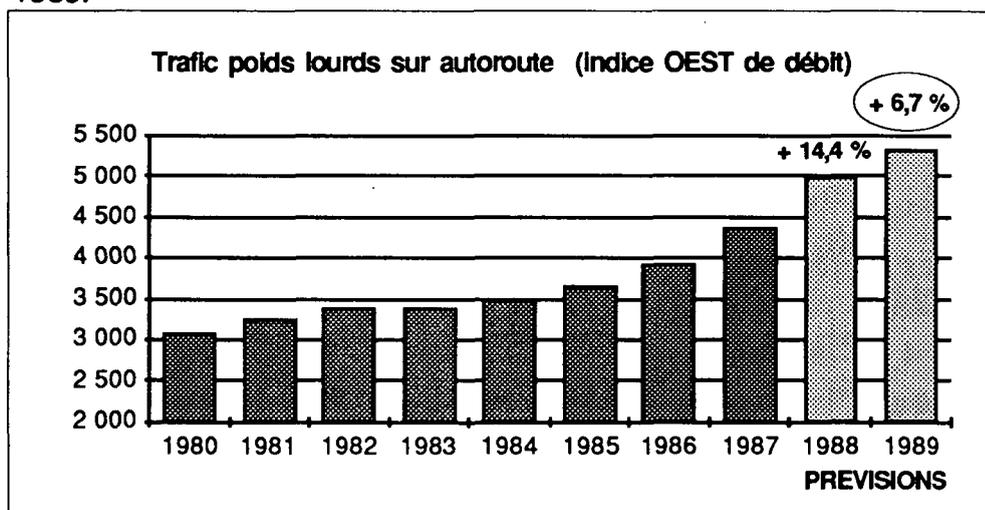
Selon nos calculs - établis en faisant l'hypothèse d'une stabilité des prix routiers - le potentiel transportable total pourrait progresser de 1,6 %, laissant la part la plus belle à la route (+ 3,7 %) tirée à nouveau par le trafic international (+ 5,6 %).

La SNCF et la voie d'eau connaîtraient un recul de 2,1 et 4,8 % respectivement.



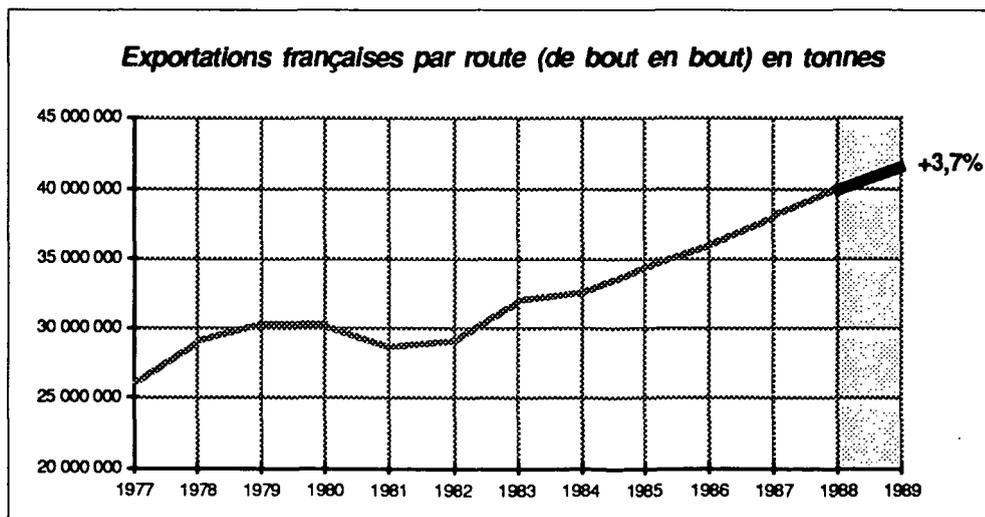
Trafic poids lourds sur autoroute : + 6,7 %

Les marchés internationaux seraient, pour leur part, assez dynamiques, bien qu'en moindre progression qu'en 1988, et contribueraient, avec le transit, à une croissance du trafic poids lourds sur autoroutes de 6,7 % en 1989.



Trafic routier international : regarder à nouveau vers la RFA !

Nos exportations par route (de bout en bout) croîtraient de 3,7 % en tonnes en 1989, tandis que nos importations connaîtraient une évolution contrastée (+ 5,3 % depuis la RFA, + 2,9 % depuis l'Espagne, + 3 % depuis l'Italie). Ces chiffres devraient être plus forts en t.km.



D'autres scénarios possibles

Cependant, la prudence que nous exprimons en début de note sur les hypothèses de cadrage, nous incitent à présenter au moins une autre hypothèse de travail, plus optimiste.

Nous avons donc construit un scénario qui correspondrait globalement à une stabilisation sur l'ensemble de 1989 de la production industrielle au niveau atteint en fin de l'année 1988. Ce résultat peut être obtenu avec une croissance du PIBM sensiblement égale à celle qui a été retenue dans l'exercice précédent. La différence essentielle sera le contenu de l'expansion, plus riche en produits industriels.

Les résultats de cette prévision (appelée hypothèse haute) sont comparés dans le tableau ci dessous à celles qui résultent du scénario central retenu précédemment (appelée hypothèse basse).

Taux de croissance du trafic suivant les hypothèses économiques retenues pour 1989

Hypothèses	1989 haute	1989 basse
Route intérieur	5,5 %	3,5 %
Route international	5,6 %	5,6 %
Route Total	5,5 %	3,7 %
Snct	0,5 %	-2,1 %
Voie d'eau	-3,3 %	-4,8 %
TOTAL	3,6 %	1,6 %

Comme on peut le voir, la croissance du trafic, et plus encore les résultats par mode sont très sensibles au profil et au contenu de la croissance économique de l'année prochaine. L'écart entre nos deux scénarios est de deux points.

Il est probable que nos lecteurs préféreraient que nous tranchions entre ces hypothèses. Nous ne le ferons pas. Pour autant, si l'évolution économique de 1989 dépendra finalement beaucoup du contexte international, et en particulier, d'une éventuelle politique d'assainissement des déficits aux Etats Unis, hypothèse sous-jacente aux scénarios de cadrage repris en début de note, ce qui explique notre prudence, il convient de dire qu'intrinsèquement, nous ne voyons pas dans la croissance actuelle les signes précurseurs d'un repli de l'activité industrielle. Seul un fléchissement de l'expansion nous semble probable, et l'on a vu combien l'évolution de l'activité du secteur des transports est dépendante du contexte économique global ■

