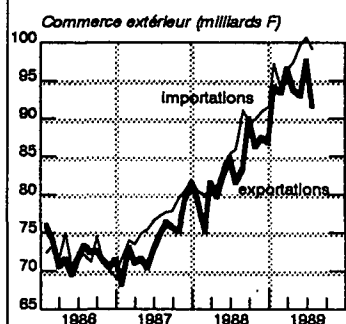
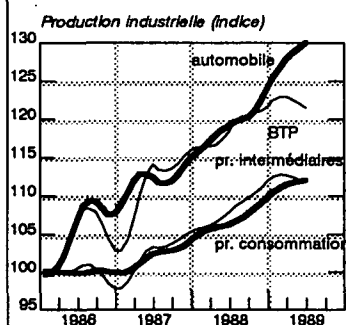


2^{ème} TRIMESTRE : CROISSANCE UN PEU RALENTIE

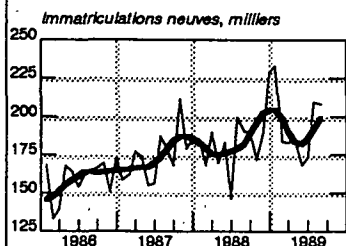
Daniel MICHARD

La surchauffe de la demande intérieure de biens équipement et de consommation, en sollicitant davantage l'offre des marchés extérieurs, a provoqué à partir du printemps la réapparition d'un déséquilibre entre les importations et les exportations. La croissance de la production intérieure s'en est trouvée ralentie, entraînant un certain tassement de l'activité des transports de marchandises.

Économie générale :



Secteur automobile :



© O.E.S.T.
Octobre 1989

- La croissance s'est ralentie depuis le printemps

La croissance de l'économie française, soutenue pendant l'hiver par la forte demande à l'intérieur et à l'extérieur, s'est ensuite légèrement ralentie (+0,7 % de croissance trimestrielle du PIB au deuxième trimestre après +1,3 % au premier).

- La production industrielle a progressé moins vite

L'augmentation de la production, supérieure à 5 % (sur 6 mois par rapport au début de 1988) a été moins rapide à partir du printemps sur plusieurs des grands groupes de biens industriels intermédiaires. (Pour le BTP on assiste même à un recul, consécutif sans doute à la masse des travaux réalisés plus tôt que prévu pendant l'hiver).

Tournant au maximum de ses capacités, l'industrie connaît des goulets d'étranglement en matière d'équipement, d'approvisionnement et de main d'oeuvre qualifiée, qui freinent les exportations et encouragent les importations.

- Le commerce extérieur à nouveau déficitaire

Les importations atteignent maintenant 100 milliards de F par mois, contre seulement 80 milliards au début de 1988. Cette progression s'explique pour partie par le renchérissement conjugué des cours du dollar, du pétrole et des matières premières, mais aussi par un gonflement des achats en provenance de la CEE, du reste de l'OCDE et des nouveaux pays industriels d'extrême-orient. Progressant jusqu'alors au même rythme, les exportations plafonnent depuis le mois d'avril vers l'ensemble de nos partenaires occidentaux, amenant sur les 7 premiers mois à un déficit de près de 25 milliards de F, contre 13 milliards en 1988.

- Le rythme de l'inflation est resté inférieur à 3,5 %

Malgré les hausses de prix à l'importation, la hausse des prix de détail a pu être maintenue en-dessous de 3,5 %, soit moins que dans plusieurs autres grands pays concurrents, et restera dans cette limite jusqu'à la fin de l'année (surtout après les baisses de TVA de septembre) si la retombée du prix des carburants se prolonge.

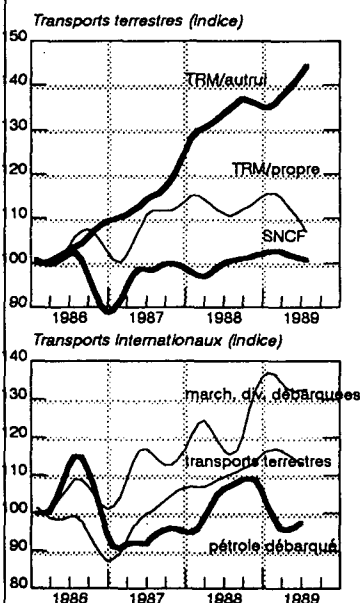
- Le marché de l'automobile parti vers de nouveaux records

Sur 8 mois, les immatriculations de voitures neuves ont progressé de +7,2 %, avec un profil récent qui amènera à un nouveau dépassement des résultats annuels de 1988 (2,200 millions). Après les records atteints en décembre et en janvier derniers, les immatriculations de voitures neuves étaient retombées pendant quelques mois, pour remonter en juillet et en août, mais au profit surtout des marques étrangères qui représentent maintenant 40 % du marché.

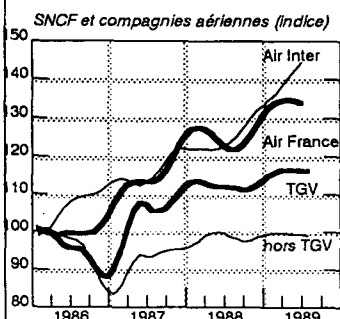
L'automobile est un des secteurs industriels où la croissance a été la plus forte (+7,1 % voitures produites sur 6 mois). Ce qui a été insuffisant cependant pour satisfaire la demande intérieure sans réduire la part des

Secteur des transports :

Trafics de marchandises :



Transports de voyageurs :



exportations (ramenée de 57,5 à 56 %) et empêcher une augmentation des immatriculations de voitures importées, presque deux fois plus importante (+10 % sur 8 mois) que celle des marques françaises (+5,6 %).

- Les entreprises dans un contexte de concurrence accrue

Les entreprises, soumises à vive concurrence, doivent faire de gros efforts ; de productivité de la main d'oeuvre pour la SNCF ; d'utilisation de leur matériel, récemment renouvelé, pour les transporteurs routiers qui voient les prix de leurs marchés ne pas cesser de baisser quand les coûts des facteurs continuent de monter.

Pourtant il faut noter que, pour la première fois depuis de nombreux mois, le profil des courbes des défaillances et des créations d'entreprises s'était infléchi à partir d'avril, avec un arrêt de l'augmentation du nombre des défaillances enregistrées et une reprise des immatriculations.

- Le volume des transports terrestres plafonne

Dans les transports routiers la part réalisée pour le compte d'autrui progresse toujours (+6,9 % en 7 mois) au détriment de celle pour compte propre (-0,3 %). Le trafic intérieur est seul depuis quelques mois à progresser sur les produits agricoles et les produits manufacturés, pendant que le trafic international plafonne depuis trois trimestres.

Il en est de même pour la SNCF, où depuis quelques mois la croissance n'est plus assurée comme précédemment par celle du trafic international. Pour les voies navigables, la très forte progression du 1er semestre (+13,6 %) ne doit pas cacher, après un hiver assez exceptionnel, la chute brutale au printemps sur l'ensemble des produits et des trafics intérieur et international.

- L'activité des ports progresse dans les marchandises

A l'inverse des transports terrestres internationaux, les ports maritimes connaissent une bonne activité (+6,3 % sur 7 mois), pour les embarquements et les débarquements de marchandises diverses qui, rien qu'en tonnage, font plus que compenser la faiblesse des débarquements de produits pétroliers.

- La circulation routière atteint un palier et se tourne vers le gazole

La circulation routière, après le bond du début de l'année (s'accompagnant d'ailleurs d'une recrudescence des taux d'accidents) a retrouvé jusqu'à la fin juillet un profil globalement plus modéré, avec des transferts d'un réseau à l'autre au fur et à mesure des ouvertures des nouveaux tronçons d'autoroute.

Pour les livraisons de carburants, le gazole poursuit toujours son ascension régulière (+11 % en 8 mois) et rattrape progressivement le total des essences, ramenées à leur niveau de consommation de début 1987.

- La SNCF maintenant concurrencée sur le TGV

Après les progrès effectués depuis 1987, la SNCF semble maintenant plafonner sur le TGV du sud-est (+3,9 % sur 7 mois), face à la concurrence d'Air Inter, alors que, sur l'ensemble des autres grandes lignes, la voie ferrée se stabilise au même niveau d'activité depuis 1985.

- La voie aérienne en pointe sur le trafic intérieur

Pour le trafic aérien, le contraste est assez net, entre la pause depuis le printemps du trafic international à Air France et dans les aéroports parisiens et l'envolée continue du trafic intérieur à Air Inter et entre Paris et la province (entre +12 % et +15 % sur 6 mois).