



REPRISE DU TRANSPORT COMBINÉ EN 1992

Pierre CHANSON

Alors que le trafic routier a faiblement progressé (+ 2 à 3 %) et que le fer a légèrement régressé (- 2 %), le transport combiné, en progressant de près de 10 % en 1992, a franchi la barre des 8 milliards de TK (8.3) après trois années de stagnation. Il représente maintenant 17 % du trafic ferroviaire et près de 7 % du trafic routier.

L'évolution du transport combiné (milliards de TK)

Année	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Rail-route	2,3	2,4	2,7	2,9	2,9	3,3	3,3	3,4	3,4	3,6
dont international	1,1	1,2	1,4	1,6	1,5	1,8	1,8	1,9	1,9	2,1
Intérieur	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Conteneurs	3,8	3,9	4	3,9	3,9	3,9	4	3,9	4,3	4,7
dont international	1,6	1,7	1,9	1,9	1,9	2	2	1,9	2,1	2,2
Intérieur	2,2	2,2	2,1	2	2	1,9	2	2	2,2	2,5
Total Transport combiné	6,1	6,3	6,7	6,8	6,8	7,2	7,3	7,3	7,7	8,3
Total fer	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7	51,5	49,7	49,4	48,5
Total route	83,5	83,5	84,4	88,1	94,8	106	112	114	117	119 estimé

L'évolution du trafic rail-route

Le nombre de véhicules (semi-remorque et caisses mobiles) transportés par Novatrans a progressé de plus de 10 % (281 500 unités) par rapport à 1991.

C'est le trafic international et en particulier le transit (+ 30 %) qui a contribué à cette augmentation : le trafic de transit est particulièrement influencé par le transport des pièces détachées des constructeurs automobiles qui trouvent dans le transport combiné une réponse positive au problème du "just in time" en envoi massif.

Le trafic national qui présentait un cumul positif jusqu'au mois d'octobre, s'est complètement essouffé au cours des 2 derniers mois, suivant en cela la baisse constatée chez les transporteurs routiers.

TRANSPORT COMBINE

L'évolution du trafic des conteneurs.

Le trafic de Chronofroid est inclus dans les statistiques des conteneurs. Il représentait en 1992 337 millions de TK, en augmentation de 23 % par rapport à 1991.

Le trafic maritime a baissé de 4 %, conséquence directe des mouvements sociaux dans les ports, en particulier celui de Marseille.

Le trafic national est en nette reprise, ce mouvement devrait certainement se confirmer en 1993 favorisée par la mise en place depuis septembre 1992 du service COMBI 24 qui permet d'offrir un transport combiné Jour A, Jour B sur le territoire français.

L'influence du contrat TOP dans l'évolution

En 1990, l'ADEME et le ministère des Transports ont mis en place un dispositif de soutien au développement du transport combiné. Par l'intermédiaire de la société de crédit Bail SEFERGIE, ce dispositif propose aux transporteurs routiers des crédits baux à loyers intéressants pour l'achat de matériels rail-route. En contrepartie ces transporteurs s'engagent à faire effectuer par ces matériels un certain nombre de voyages en transport combiné.

Le bilan fin 1992, portait sur l'achat de 231 matériels pour un investissement de plus de 30 M.F.

Lorsque l'ensemble de ces matériels seront en service le trafic engendré sera de l'ordre de 250 Millions de TK. Fin octobre le trafic réalisé était proche de 100 Millions de TK.

L'évolution récente

Le bilan de l'année 1993 ne pourra pas être aussi favorable que celui de l'année passée du fait de la contraction prévue du trafic terrestre de marchandises (cf article Girault-Blain dans ce même numéro).

Cependant, sur les 13 premières semaines de 1993, le transport combiné présente encore un bilan satisfaisant (+ 1 % en rail-route + 4 % en conteneurs).■