

TABLEAU DE BORD DES PARTS MODALES

OCTOBRE 1986

Le premier semestre 1986 est marqué par une accélération de ce mouvement.

LA ROUTE APPROCHE LA BARRE DES 60 %

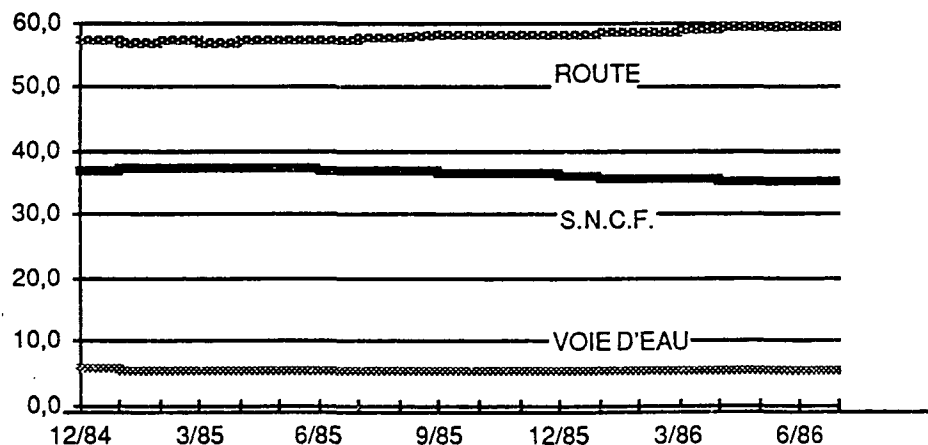
Après une relative stabilité depuis janvier 1980, la part de la route dans le trafic de marchandises augmente plus sensiblement depuis la fin de 1984.

Cette évolution se traduit par une baisse importante de la part de marché de la SNCF et une stabilité de celle de la voie d'eau.

LA SNCF PERD UN POINT PAR SEMESTRE

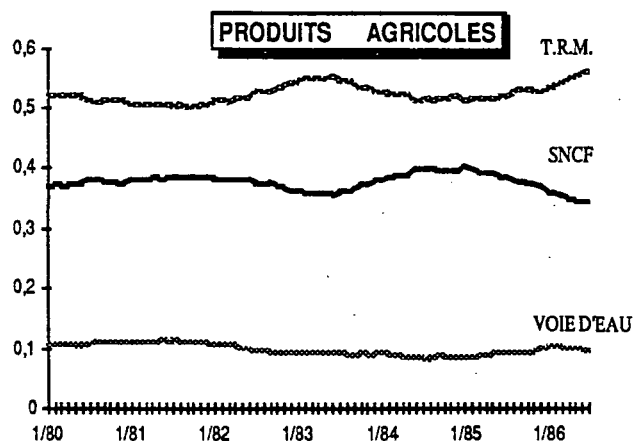
Cette situation est nouvelle puisque, après une relative stabilisation de sa part de marché, le rail régresse depuis le début de 1985 à un rythme proche de un point par semestre, bien que le potentiel transportable ait tendance à se stabiliser. L'année 1986 se traduirait donc par un recul significatif du fer que par une baisse du potentiel transportable.

EVOLUTION DES PARTS
MODALES EN TRAFIC
(trafic international inclus)

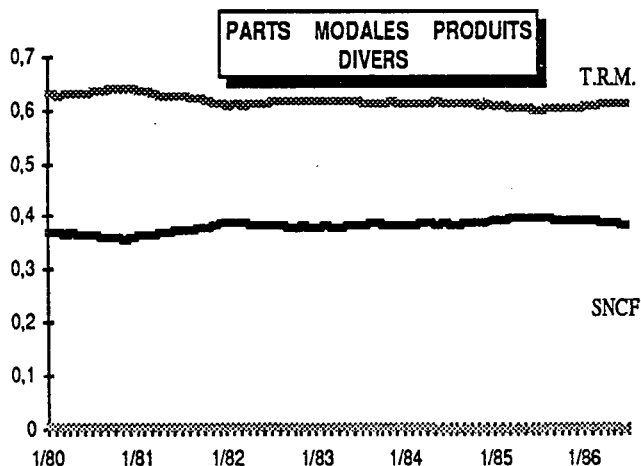


Le fléchissement du rail est surtout sensible pour (°) :

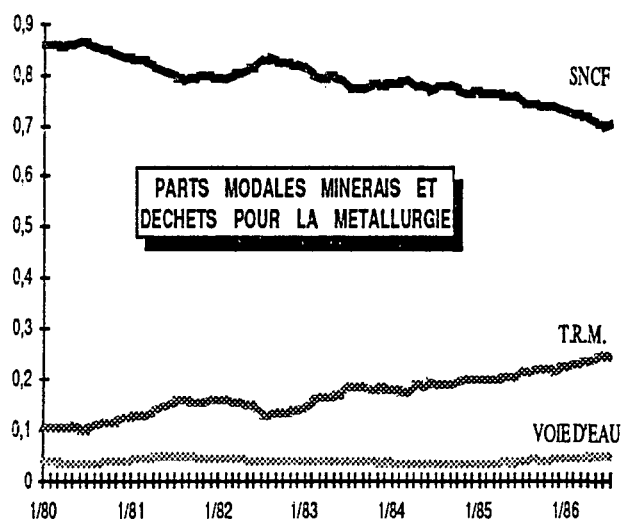
- les produits agricoles dont le potentiel est stable ;



- les engrais composés et azotés ;
- les produits divers.



- les minerais et déchets pour la métallurgie pour lesquels le fer absorbe la totalité de la baisse de trafic ;



LA PART DU TRAFIC FERROVIAIRE REALISEE EN TRAINS ENTIERS DEMEURE STABLE DEPUIS LA FIN DE 1984 (à 0,4% près)

Cette situation rend compte d' une évolution contrastée :

- une régression significative pour les combustibles minéraux solides et les minerais et déchets pour la métallurgie ;
- une croissance ou une stabilisation de la croissance de la part des trains entiers pour les autres produits.

(°) les données de l'analyse par produits ne tiennent pas compte du transport routier international. De ce fait, la part modale de la route est légèrement minorée.