

TRAFICS DE MARCHANDISES EN 1990 : UNE CROISSANCE GLOBALE DE 3,4 % ET DE 6,0 % POUR LA ROUTE

Patrice SALINI - Ruth BERGEL

**Tassement de
la croissance...**

Après une année 1989 marquée par un tassement de la croissance du potentiel transportable, l'année 1990 semble bien s'annoncer dans la continuité.

Les perspectives actuelles de croissance de la production industrielle, plus faibles qu'en 1989, le fléchissement de l'expansion du bâtiment et des travaux publics, la poursuite de la baisse de l'activité sidérurgique, une très faible croissance des importations de pétrole, traçant pour l'année à venir un paysage qui devrait ramener la croissance des trafics à des rythmes plus modérés. Le cadrage économique sectoriel retenu pour 1990 (source BIPE) est en effet :

- . PIB marchand : + 3,1%
- . production industrielle : + 3,2%
- . production BTP : + 2,2%
- . production d'acier : -2,1%
- . importations de charbon : 0%
- . importations de pétrole brut : +1%

**...plus sensible
sur les trafics
internationaux**

Sur la base de ces hypothèses, nos analyses nous conduisent à tabler sur une hausse du trafic, tous modes confondus, de 3,4 % en 1990 -soit un point de moins qu'en 1989 - qui atteindrait ainsi 185,5 milliards de tonnes-km.

Le fléchissement de l'expansion sera encore plus sensible sur les marchés internationaux puisque les conjoncturistes anticipent notamment un ralentissement du rythme de croissance du commerce extérieur de nos principaux partenaires. L'impact de l'entrée de l'Espagne dans la CEE s'amointrit progressivement. Les disparités régionales de croissance du commerce extérieur, jusqu'à présent très favorables au sud de l'Europe, se réduiront très sensiblement. Pourtant, le transport international routier demeurera un segment dynamique du marché, probablement en croissance de plus de 7 % en 1990. Les importations depuis la RFA, bien qu'en progression deux fois moindre que l'an passé, demeureront le marché le plus porteur, avec les importations depuis l'Espagne et l'Italie. Nous devrions assister à un renforcement de l'homogénéité des conjonctures au sein de la CEE.

Cette " moins bonne " conjoncture aura donc trois conséquences majeures :

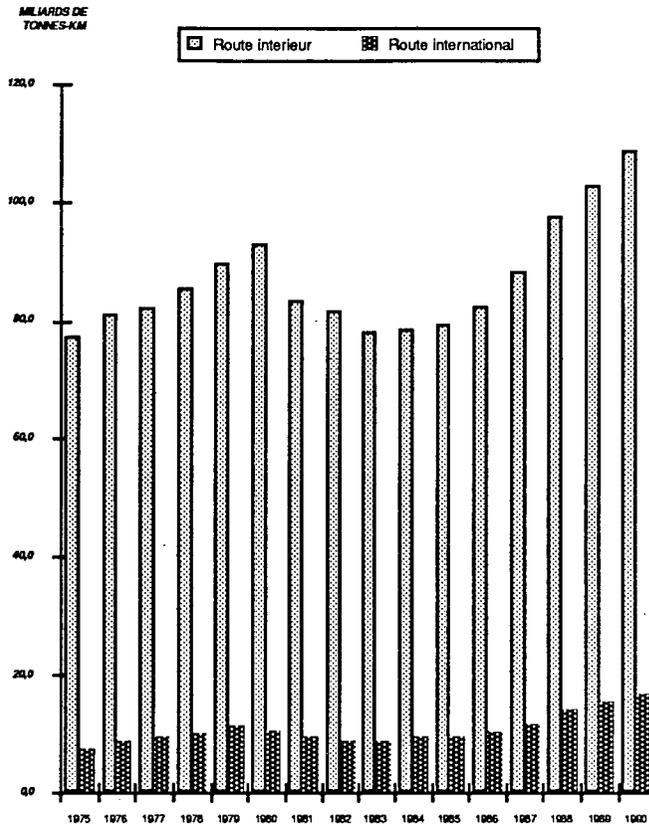
- elle sera intrinsèquement peu favorable au rail qui pourrait fléchir de 2 % environ en 1990.
- elle pénalisera peu la route, qui devrait retrouver en 1990 son taux de croissance de 1989 (6%), en particulier grâce à l'effet, en année pleine, des baisses de prix consenties en 1989.
- elle affectera peu la voie d'eau, estimée stable en 1990.

PREVISIONS

L'impact des politiques de prix

En terme de tendance, le rythme de croissance du transport routier pourrait se maintenir. Pour autant, la croissance sera plus fragile. Dans l'hypothèse d'une stabilité des prix en 1990, la tension sur les marges risque d'être plus sensible qu'en 1989. A l'inverse, une réindexation partielle sur les coûts devrait induire une certaine perte de marchés.

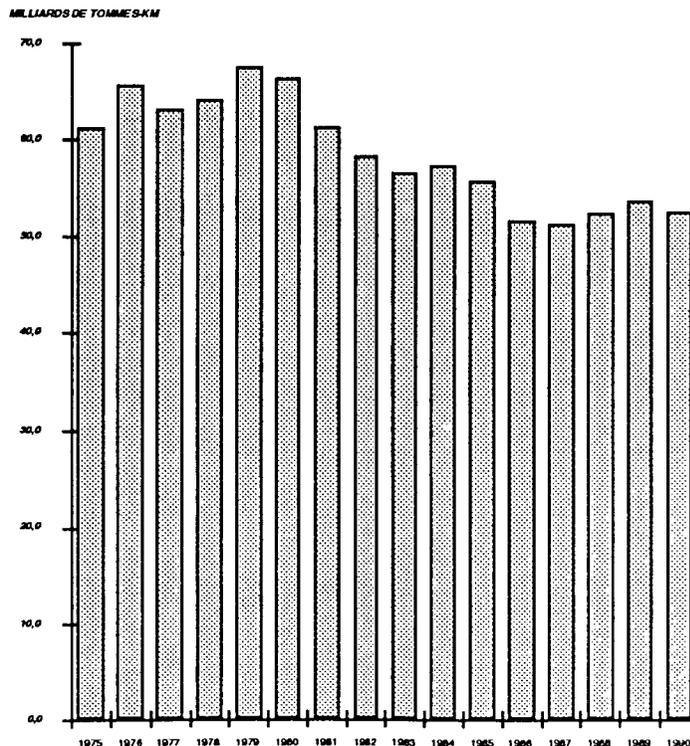
TRAFC ROUTIER



La concurrence des modes

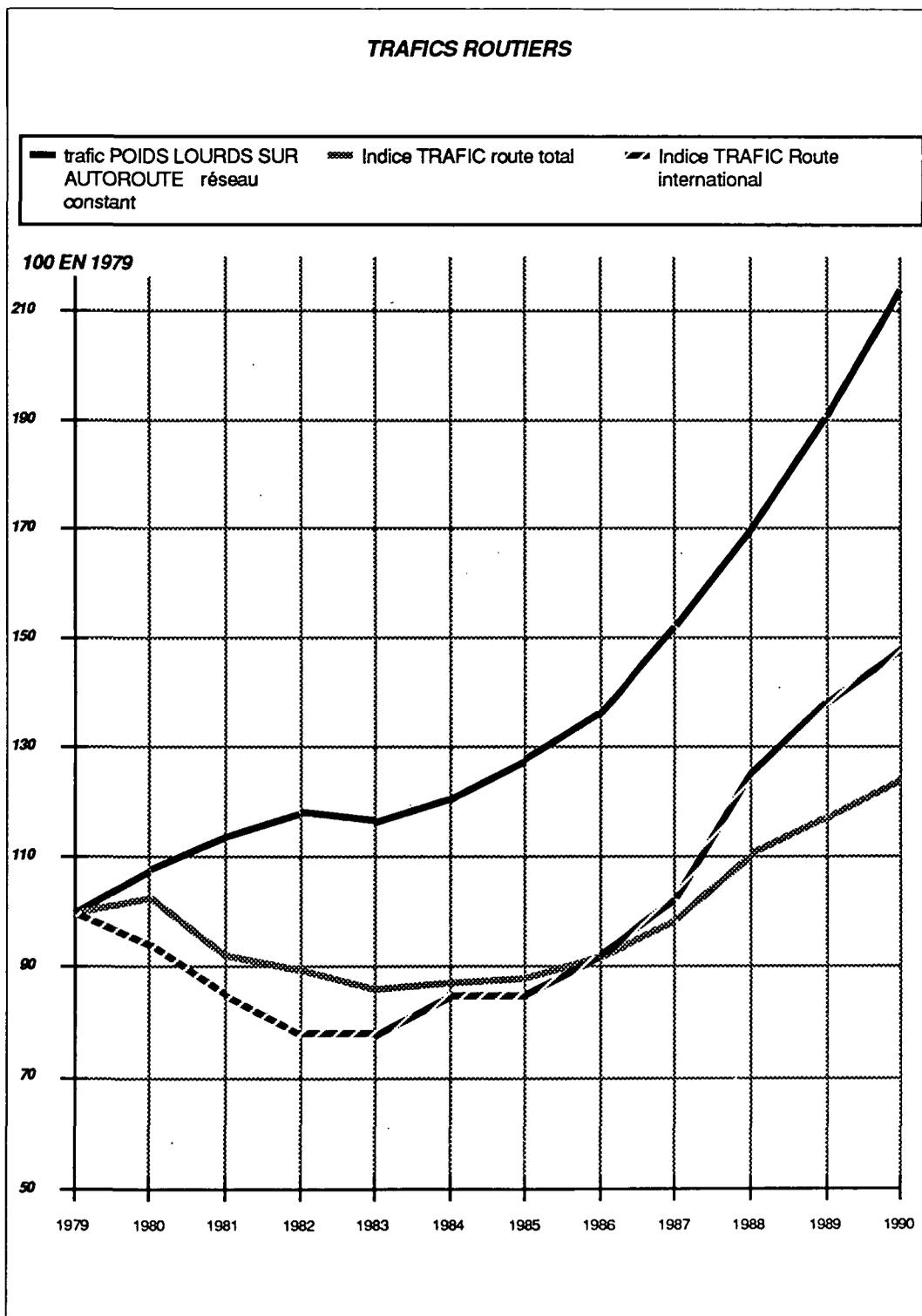
Au total, à scénario économique donné, le jeu des politiques de prix peuvent peser de 1 à 2 points sur le trafic routier et en retour sur le rail. Ainsi une reconstitution des marges routieres pourrait permettre au trafic ferroviaire de ne s'éffriter que faiblement en 1990.

SNCF



Trafic sur autoroute : toujours une forte croissance

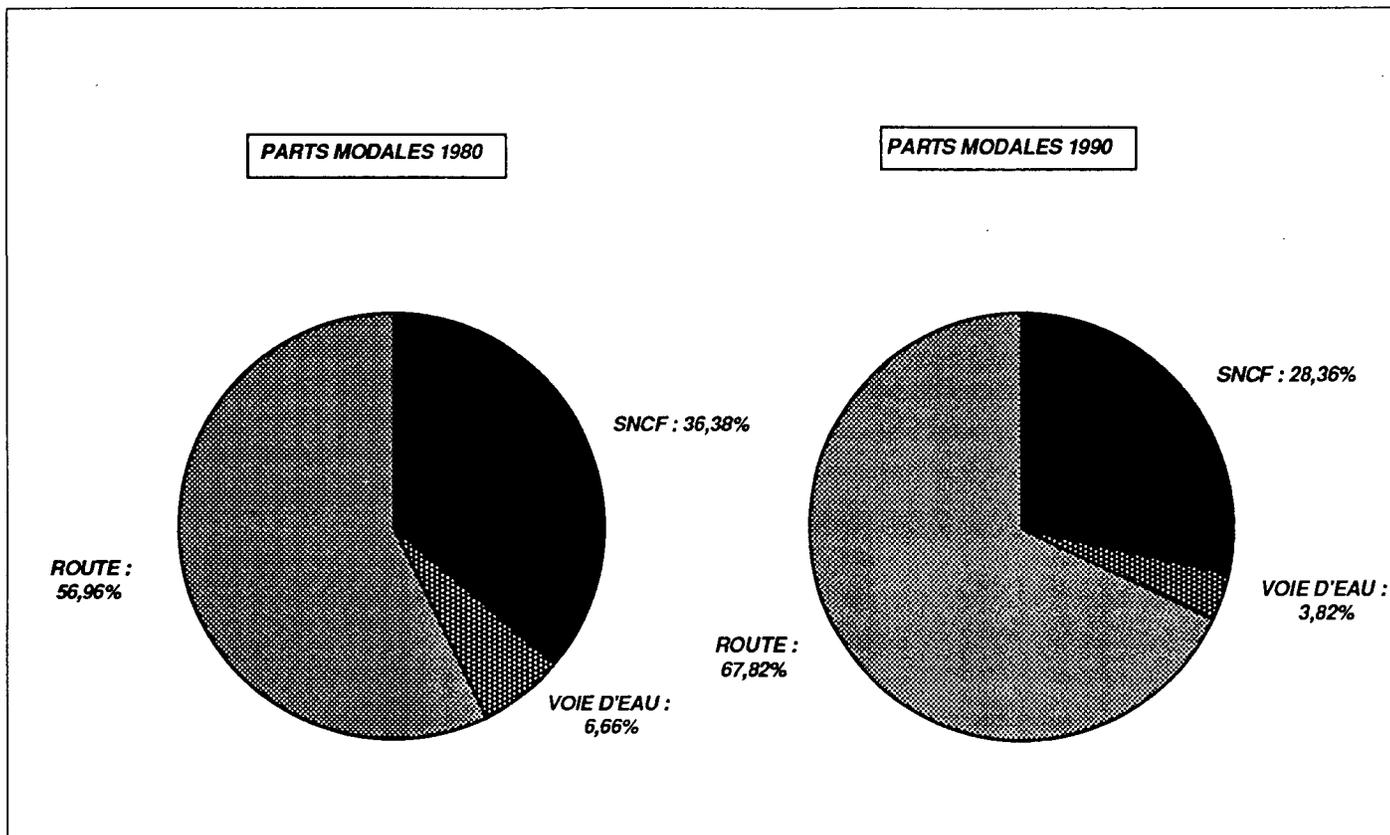
Pour autant, et quelles que soient les hypothèses, le trafic routier de poids lourds (français et étrangers) sur autoroute continuera de détenir la première place au hit-parade de la croissance avec une progression probable de plus de 8 % en 1990 à réseau constant.



Cette croissance s'explique par le fait que le commerce international continue de croître plus vite que la production industrielle. Par ailleurs, les bonnes orientations des produits de consommation et biens d'équipement, est structurellement favorable à ces trafics, moins marqués que par le passé par l'effet de l'élargissement de la CEE.

Route :
10 points en 10 ans

Au total, le rééquilibrage de l'expansion au détriment des produits de base et des pondéreux dans un contexte de croissance plus modérée des échanges internationaux débouchera sur une répartition modale plus que jamais marquée par la prédominance de la route, et ce quelles que soient les hypothèses faites sur les prix. Celle-ci aura gagné pratiquement 10 points de part de marché en 10 ans.



Les incertitudes

Comme nous l'avons vu, des incertitudes pèsent cependant sur l'évolution des trafics en 1990.

D'abord, se pose le problème de l'évolution des prix, des coûts et de la productivité des transports routiers. Notre hypothèse d'une stabilisation en glissement des prix en 1990 - qui conduira à une baisse modérée en moyenne annuelle - pourrait bien buter sur la dégradation des marges. Or l'importance de la sensibilité des trafics aux politiques tarifaires, qui est bien réelle, est difficile à mesurer.

En second lieu, l'impact économique de l'évolution politique des pays de l'est peut ne pas être négligeable. Plus en termes d'effets indirects sur l'économie qu'en raison de l'importance des trafics Est-Ouest.

Enfin, tout indique, hélas, que la capacité des prévisionnistes à nous livrer de «bons» cadrages économiques a été mise à mal plusieurs fois ces dernières années. Il faut en effet rappeler que nous avons corrigé, à juste titre, au seuil de 1989, les prévisions des conjoncturistes. ■