

TRAFICS DE MARCHANDISES: PREVISIONS A LA BAISSSE POUR 1991

Béatrice GASSER

L'année 1990 marque un plafonnement des trafics terrestres intérieurs. Le transport routier de marchandises total a augmenté de 1,9 % par rapport à 1989, mais uniquement de 0,1% en trafic intérieur.

Le trafic ferroviaire a diminué de 3,4% et le trafic fluvial a augmenté de 3,7 % en 1990.

L'augmentation du potentiel transportable total a ainsi été 0,4 % en 1990, ce qui traduit un essoufflement de la croissance après le taux de 3,3 % enregistré en 1989.

L'économie française subit depuis le deuxième semestre 1990 le ralentissement du commerce mondial, le niveau élevé des taux d'intérêt et une perte des parts de marché extérieur des industriels français, malgré une compression de leurs marges. D'après l'INSEE cette récession devrait se poursuivre en 1991, et la reprise ne devrait survenir qu'à partir du quatrième trimestre. L'INSEE annonce ainsi un taux de croissance de 1,5% pour le Produit Intérieur Brut en 1991.

Ce ralentissement général de l'activité devrait induire en 1991 une baisse des trafics de marchandises, pour tous les modes de transport.

Petit rappel de l'évolution structurale des trafics...

Depuis 1974, les transports de marchandises ont subi d'importantes modifications structurelles, la plus remarquable étant le gain de la part de marché de la route, en particulier du compte d'autrui, au détriment du fer et de la voie d'eau.

La part de marché de la route est ainsi passée de 61 % en 1974 (33 % pour le compte d'autrui, 28 % pour le compte propre) à 75 % en 1989 (dont 48 % pour le compte d'autrui et 26 % pour le compte propre). Dans le même temps la part de marché du fer a diminué de 33 à 22 %, et celle de la voie d'eau de 6 à 3 %.

Baisse du trafic des matériaux de construction au profit des autres transport et de l'agro-alimentaire

Exprimé en tonnes • kms, les trois quarts du potentiel transportable total sont constitués par 4 groupes de marchandises:

- le chapitre NST 9 (machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales) représente 23 % du trafic tous modes (17 % en 1975). Les transactions spéciales (rail-route, groupage et autres) constitue presque la moitié de ce chapitre.

- le chapitre NST 6 (minéraux et matériaux de construction): 21 % du trafic (25 % en 1975).

- le chapitre NST 1 (denrées alimentaires et fourrages) est passé de 11% du trafic en 1975 à 19 % en 1989.

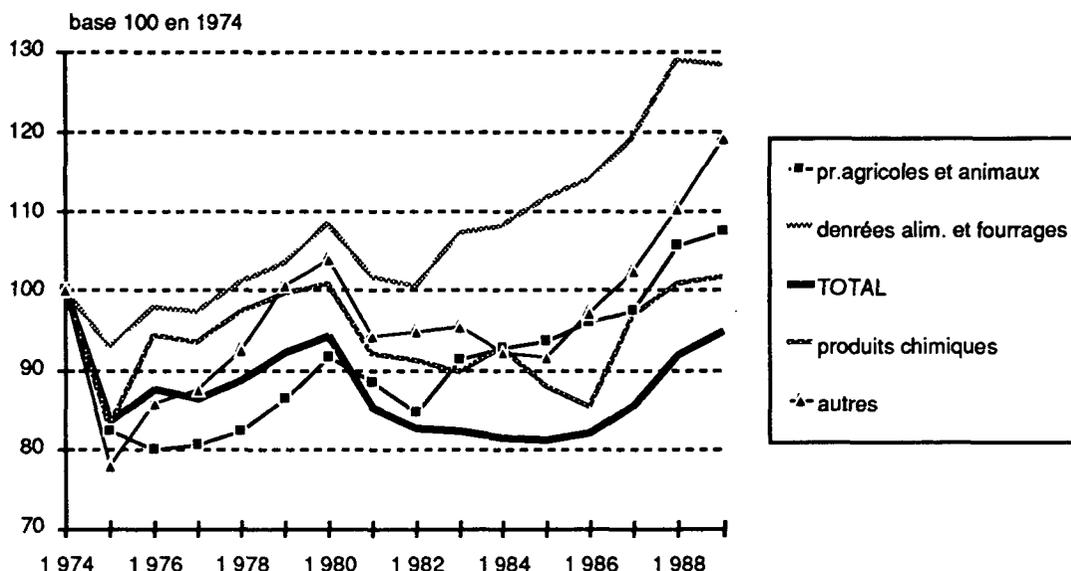
- le chapitre NST 0 (produits agricoles et animaux vivants): 12 % du trafic total.

La route a accru sa part de marché, sur les marchés dynamiques

Le potentiel transportable, affaibli par les crises économiques de 1974-75 et 1981-82, a repris sa croissance à partir de 1987, mais n'a pas rattrapé son niveau de 1974. Cette reprise des trafics n'a été perceptible que pour le trafic routier, principalement le compte d'autrui, la voie d'eau et le fer poursuivant leur baisse. Ceci s'explique en partie par la baisse des prix des marchés routiers.

En effet, la route est majoritaire, et a accru sa part de marché, sur les trafics qui ont augmenté depuis 1974: denrées alimentaires et fourrages, autres transports (NST9), produits agricoles et animaux vivants, produits chimiques.

Evolutions des trafics "dynamiques" et du trafic total



La route transporte 78 % des produits agricoles et animaux vivants (NST0), 84 % des denrées alimentaires et fourrages (NST1), 68 % des produits chimiques (NST8), 86 % des machines, véhicules, transport d'objets manufacturés et transactions spéciales (NST9).

Pour ces marchés c'est le transport routier compte d'autrui qui a supplanté les autres modes de transport.

Evolutions des parts modales de 1974 à 1989

	NST 0		NST 1		NST 8		NST 9	
	74	89	74	89	74	89	74	89
FER	24%	18%	22%	16%	39%	31%	22%	14%
ROUTE	69%	78%	76%	84%	59%	68%	78%	86%
Compte d'Autrui	29%	43%	36%	51%	44%	54%	50%	67%
Compte Propre	40%	35%	40%	33%	15%	14%	28%	19%
VOIE NAVIGABLE	7%	4%	2%	0%	2%	1%	0%	0%

Le fer a perdu les marchés où il était majoritaire

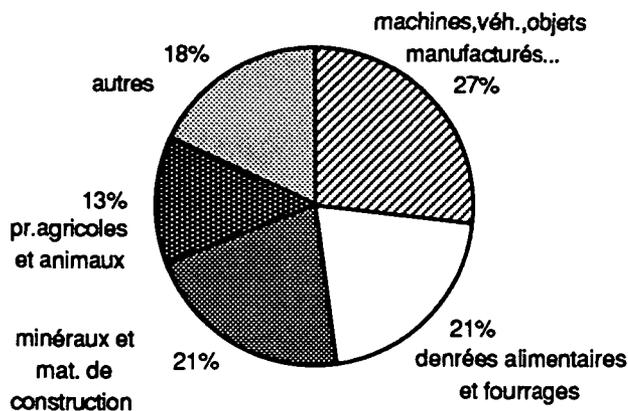
Le fer assure la majorité du transport des combustibles minéraux solides (68 %), mais ce trafic a chuté de 44 % depuis 1980. Il est à noter que pour ce trafic, la part de la voie navigable a fortement diminué: elle en transportait 45 % en 1980, et seulement 11 % en 1989.

De plus les marchés où le fer était le mode de transport principal, ont choisi la route : ainsi la part de marché du fer est passée de 78 à 40 % pour les minerais et déchets pour la métallurgie, et de 74 à 44 % pour les engrais.

PREVISIONS

- 0,5 % pour le transport routier intérieur en 1991

Depuis 1974, la structure du trafic routier est relativement stable et suit le schéma suivant:



Une modélisation du transport routier de marchandises en tonnes xms a été réalisée en données mensuelles corrigées des variations saisonnières de janvier 1985 à fin 1990, en fonction de la production industrielle en volume (élasticité de 1,22), et des prix de marchés routiers (source OEST) avec une élasticité de - 0,55.

En 1990, la production industrielle a augmenté de 1,1 % seulement, et baisse depuis le quatrième trimestre 90. Mais au mois de janvier 1991, l'indice de la production industrielle a progressé de 3,2 % par rapport à décembre 1990, revenant au niveau du mois d'octobre.

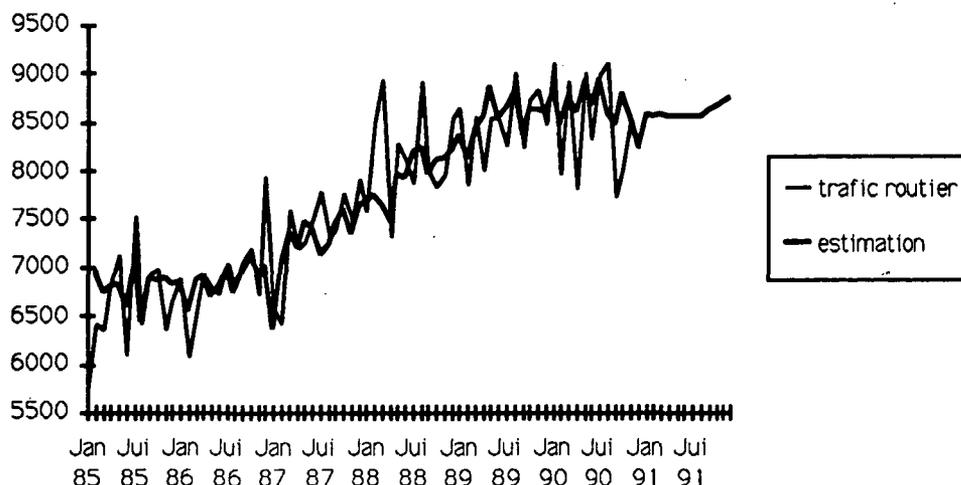
L'indice de la production industrielle devrait se stabiliser jusqu'à l'été 1991 et progresser de 0,5 % par mois jusqu'à la fin de l'année.

En moyenne annuelle, la croissance serait ainsi de 1,2 %.

En 1990, les prix des marchés routiers ont augmenté en moyenne annuelle de 0,5 %, à cause de la hausse des prix des carburants survenue à partir d'août 1990. On peut penser que ces prix se stabiliseront en 1991, et que les transporteurs conserveront leurs marges. Ceci produirait une augmentation de 2 % en moyenne annuelle des prix TRM.

En 1990 le trafic routier intérieur n'a augmenté que de 0,1 % en moyenne annuelle, et la faible croissance de la production industrielle, ainsi que l'augmentation des prix en moyenne annuelle laisse prévoir une baisse de 0,5 % du trafic de 1991.

Evolution du trafic TRM intérieur mensuel (millions de tonnes x kms)



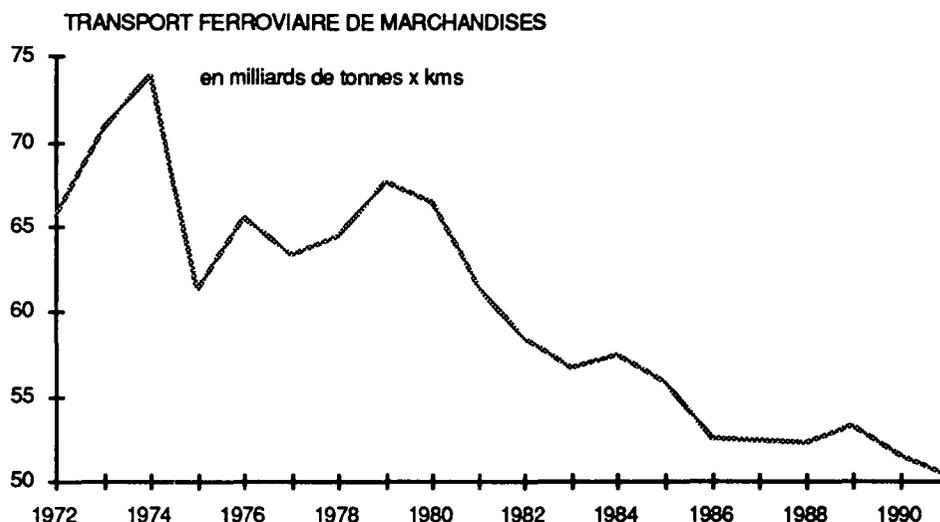
© O.E.S.T.
Avril 1991

PREVISIONS

- 2 % pour le transport ferroviaire intérieur et international en 1991

Les marchés du ferroviaire sont moins spécifiques que ceux de la route et de la voie d'eau. 6 groupes de produits constituent les trois quarts du trafic : minéraux et matériaux de construction (17 %), NST 9 (14 %), denrées alimentaires et fourrages (13 %), produits ferreux (12 %), produits agricoles et animaux vivants (10 %), produits pétroliers (10 %).

La baisse de la production des biens intermédiaires en 1990, qui pourrait se poursuivre en 1991, laisse prévoir une diminution de 2 % du transport ferroviaire en 1991.



- 4 % pour la voie d'eau en 1991

Les minéraux et matériaux de construction représentent 56 % des produits transportés par la voie d'eau, les produits agricoles 15 % et les produits pétroliers 13 %.

En 1990, le transport par voie d'eau a augmenté en données brutes de 3,7 % . Ceci s'explique par une explosion du trafic des matériaux de construction (+11 % en moyenne annuelle) concentrée sur les mois de mars et de décembre 1990. De plus les trafics de combustibles minéraux solides et de produits pétroliers ont été élevés au deuxième et troisième trimestre 1990, en raison de l'utilisation des centrales thermiques liée à la sécheresse.

Les modélisations en tendance du trafic de la voie d'eau font apparaître une élasticité de 1,4 à la production du BTP, et de 0,6 aux imports de pétrole.

Compte tenu des restrictions budgétaires pour les Travaux Publics, et d'un ralentissement probable de l'activité du bâtiment, on estime à - 0,2 % en 1991 l'évolution de la production du BTP.

De plus les imports de pétrole devraient diminuer en 1991, et revenir à leur niveau de 1989 en volume, après la période de stockage du deuxième semestre 90.

Le trafic voie d'eau devrait ainsi diminuer de 4 % en 1991. ■