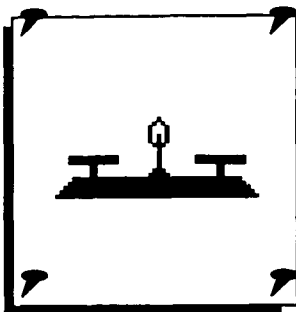


# TRAFICS ET PRODUCTION INDUSTRIELLE

Florent FAVRE



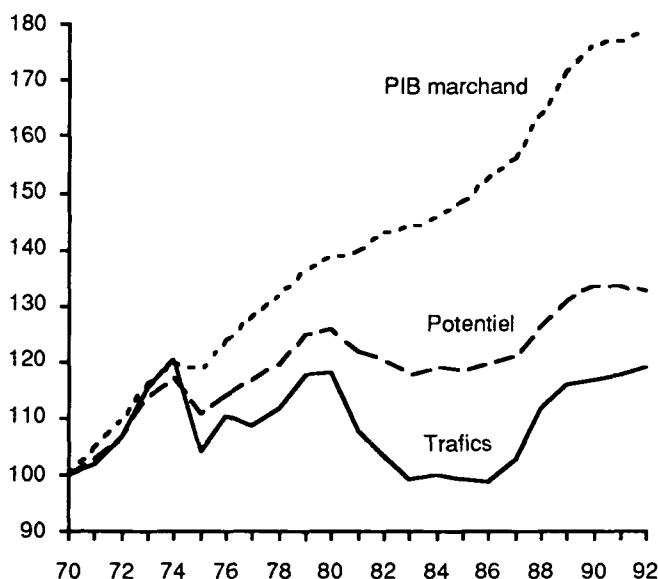
Les trafics de marchandises dépendent de la conjoncture économique générale. Ainsi, trafics et productions industrielles et agricoles varient généralement dans le même sens (1). Néanmoins, les transports tendent à surréagir par rapport à la conjoncture économique, en particulier dans les périodes de crise et de reprise forte. Cette surréaction est difficile à expliquer, l'interprétation par les prix est peu évidente alors que les mouvements des stocks vont en sens inverse.

Sur les huit premiers mois, l'année 1993 présente un certain nombre de coïncidences avec les années 1975 et 1981. Le potentiel transportable recule sensiblement alors que les trafics de marchandises chutent.

## Des trafics liés au potentiel transportable

Suite au retournement conjoncturel des années 1992-1993, quel éclairage peut on apporter sur la situation des transports de marchandises au vue des deux précédents chocs subis par l'économie française au cours des vingt dernières années? Comment s'articulent les trafics de marchandises avec les indicateurs de production industrielle ?

Évolution en volume des trafics intérieurs, du potentiel transportable et du PIB marchand (base 100 en 1970)



La liaison entre les trafics de marchandises et le PIB marchand n'est pas des plus évidentes. Pratiquement, les transports manipulent des biens physiques, industriels ou agro-alimentaires. On pourrait donc postuler une évolution semblable entre les variations des trafics de marchandises et celles des productions industrielles et agro-alimentaires (2). C'est à partir d'une telle idée que nous avons construit un potentiel transportable (encadré en fin d'article).

(1) Ce travail est purement descriptif. Pour une approche économétrique, le lecteur peut se reporter à l'article de J.C. Blain.

(2) Les trafics de marchandises sont exprimés en tonnes-kilomètres et la production en volume est en francs de 1980. C'est le seul indicateur en volume de la production général à l'ensemble des secteurs "producteurs des marchandises transportées". Néanmoins, l'adéquation entre des francs de 1980 et des tonnes kilomètres n'est pas parfaite. La production en francs de 1980 prend par exemple en compte les effets qualités : un changement de modèle automobile donne lieu à une augmentation de prix dont une part est la contrepartie d'améliorations qualitatives; de ce fait, cette dernière partie de la hausse du prix sera comptabilisée en augmentation du volume de la production. Cette hausse du volume de la production a peu de chance de générer un accroissement du trafic.

Cela peut être l'un des facteurs explicatifs de la relative médiocrité de la simulation des trafics à partir de la production industrielle, au moins sur le long terme.

## COMPTES

Globalement, les trafics et le potentiel transportable évoluent dans le même sens (sauf en 1977, en 1986 avec des évolutions assez faibles et en 1992). Alors que le potentiel augmentait, les baisses des trafics en 1977 et en 1986 sont le fait du fer et du fluvial, les trafics routiers augmentant légèrement. Les trafics de minerais, sidérurgie et matériaux de constructions expliquent une grande part du repli des trafics SNCF et fluviaux en 1977 alors que les trafics potentiels de ces trois produits étaient orientés à la hausse. En 1986, un important mouvement de grève a affecté la SNCF en décembre alors qu'elle réduisait ses capacités depuis quelques années pour retrouver l'équilibre financier. Alors que le potentiel reculait, la croissance des trafics en 1992 peut s'expliquer par la bonne tenue du commerce extérieur et un trafic effectif meilleur que le trafic potentiel pour les biens intermédiaires (matériaux de construction, combustibles-minerais, produits pétroliers,...).

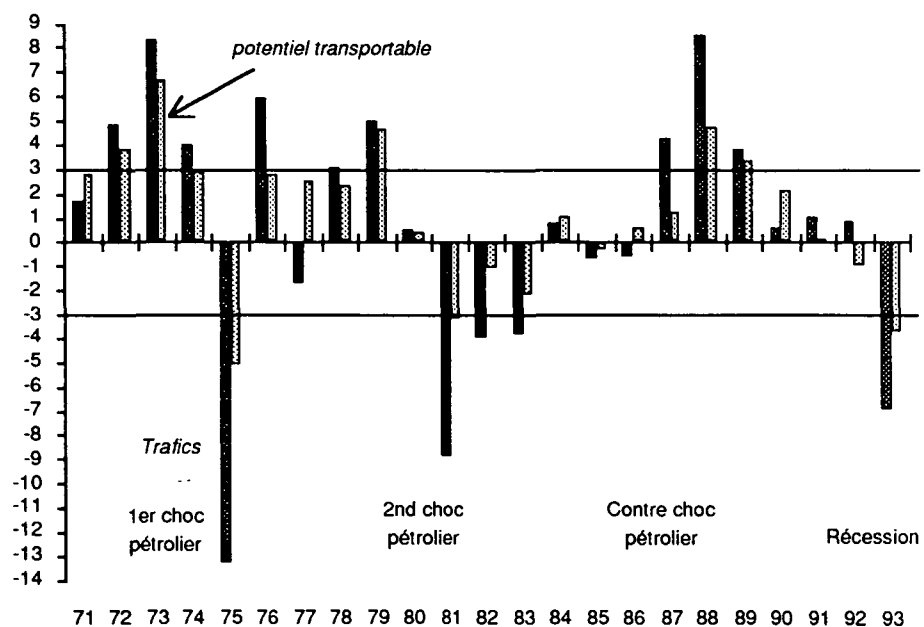
Néanmoins, les trafics sont beaucoup plus fluctuants que le potentiel. Lorsque la conjoncture n'est pas trop heurtée, l'écart entre les évolutions de trafics et de potentiel transportable est inférieur à 2 points. Par contre, il est significatif (le potentiel perd sa valeur prédictive) à l'occasion des chocs et contre-chocs pétroliers. En périodes de fort retournement de la production industrielle, les trafics accusent une variation sensiblement plus importante que celle du potentiel.

Le recul de l'activité en 1993 présente des similitudes avec ceux de 1975 et 1981. En 1975 et en 1981, les potentiels transportables ont baissé respectivement de 5% et de 3%, les trafics reculant de 13,3% et de 8,8%. Sur les dix premiers mois de 1993, le potentiel transportable est en repli de près de 4% et le recul des trafics est de près de 7%. Compte tenu de la conjoncture prévue pour la fin de l'année, l'évolution des trafics pour 1993 pourrait être proche des 7% réalisés sur dix mois. Contrairement aux années 1975 et 1981, il y a eu une sorte de transition douce vers la crise, ce que pourrait refléter la faiblesse de l'écart entre les trafics et le potentiel transportable. Mais il est vrai que les crises de 1975 et de 1981 s'accompagnaient d'un choc pétrolier.

Sans choc pétrolier pesant sur les prix des consommations intermédiaires, la hausse de la TIPP sur le gazole est intervenue en août alors que les trafics s'étaient déjà sensiblement repliés, le repli des trafics de 1993 tend à montrer que le transport de marchandises dépend en premier lieu du potentiel transportable.

Evolution annuelle du potentiel transportable et du trafic réalisé

en %



**1993, une année  
très proche  
de 1975 et 1981**

## COMPTES

### Des trafics et des prix

L'étude de la liaison entre les trafics et le potentiel transportable est généralement moins bonne quand on raisonne par grandes catégories de produits, sauf quand on distingue les matériaux de construction. La simulation des trafics hors matériaux de construction et pour ces seuls matériaux fait passer le nombre de divergences entre trafics et potentiels de 3 à 2.

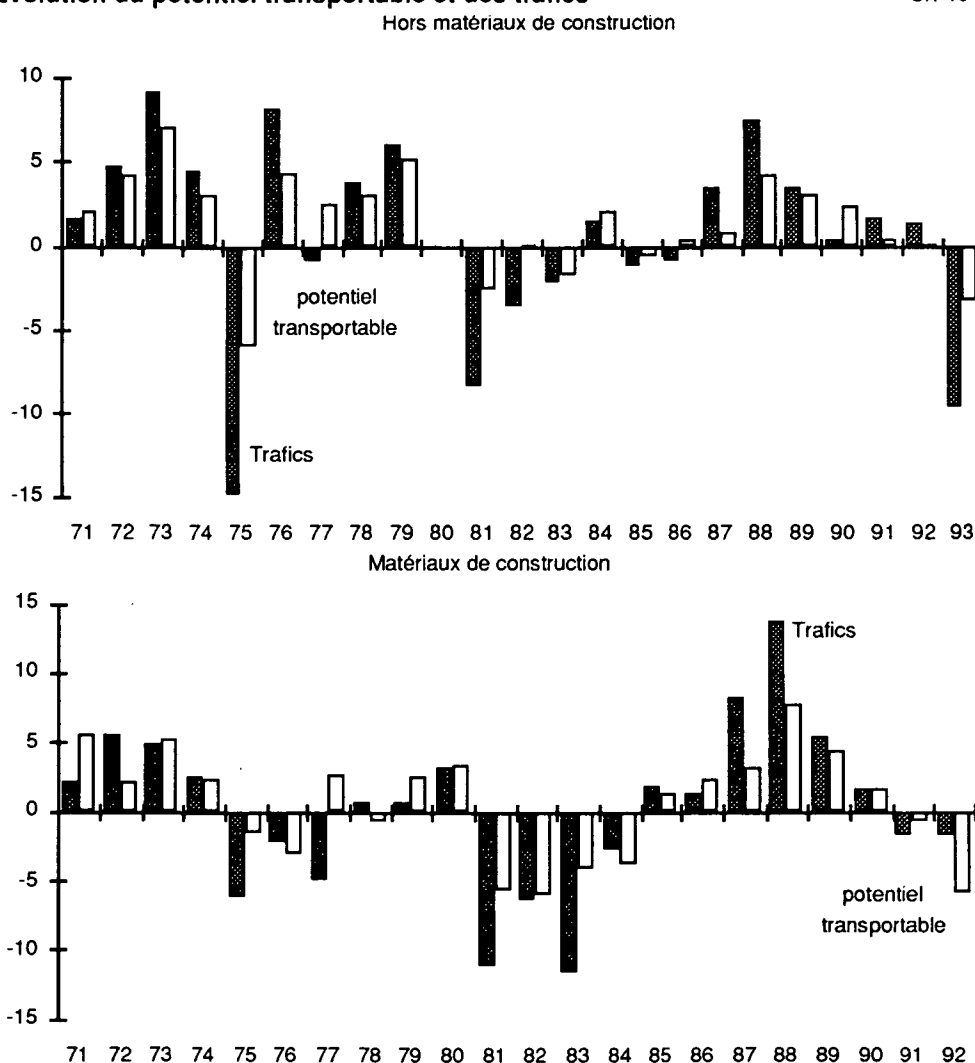
Pour les seuls matériaux de construction, les trafics et le potentiel évoluent en sens inverse en 1977 et 1978. Fait sur de petites distances, les trafics de matériaux de construction restent influencé par la conjoncture française.

Hors matériaux de construction, la baisse des trafics de 1977 résulte pour l'essentiel des trafics de machines. L'année 1986 marque toujours une divergence. En dehors du recul des trafics de la SNCF, cette année avait vu une diminution des exportations de biens (en volume).

Par contre, il nous reste à expliquer la surréaction des trafics à la variation du potentiel transportable lors des chocs et contre-chocs. De 1970 à 1992, l'écart entre les trafics et le potentiel qui est de l'ordre de 2 points, passe à 1,4 points quand on enlève les années 1975, 1976, 1981, 1987, 1988. Plusieurs explications, en dehors de problèmes statistiques, peuvent être avancées.

#### Evolution du potentiel transportable et des trafics

en %



Les périodes de crise n'entraîneraient pas un raccourcissement sensible du kilométrage moyen parcouru. Par contre, la croissance du kilométrage moyen parcouru est plus faible durant les chocs, avec même une légère baisse en 1981. Hors matériaux de construction, le kilométrage moyen parcouru stagne entre 1979 et 1985-1986 (les matériaux de construction donnent lieu essentiellement à des trafics de courte distance, 30 kilomètres en moyenne).

Globalement, la croissance des distances est plus soutenue en 1970-1979 qu'en 1979-1992. Entre 1986 et 1992, les trafics ont moins cru rapidement que dans les années 1970.

*L'impact  
des variations  
de stocks*

Le potentiel transportable peut être estimé par la production diminuée de la variation des stocks produits. En début de récession les stocks produits gonflent et ils se réduisent au contraire au début de la reprise. Les stocks matières connaissent les évolutions inverses. Dans les faits, en données annuelles, l'introduction des stocks n'améliore pas la qualité de la simulation.

Néanmoins, en infraannuel, les variations de stocks peuvent avoir un impact. De septembre 1992 à juin 1993 les stocks de matières de l'industrie ont reculé de 10% (en francs courants) contre -5% pour les stocks producteurs. L'impact maximal sur les trafics pourrait être de l'ordre de -0,8% en glissement. Dans ce cas, les variations de stocks contribueraient à la dégradation des trafics.

Le lien entre les prix des transports et les trafics ne semble pas évident. Toutefois, les chocs sur les prix en 1974, 1980 et 1986 paraissent pouvoir expliquer pour partie l'écart entre le potentiel et les trafics avec un certain décalage.

*Les prix  
du transport*

La nature des trafics a évolué à la fois en terme de distance et de produits transportés (et de mode de transport). Le développement des transports à longue distance, en particulier à l'international, a participé à l'allongement du kilométrage moyen. En transport routier de marchandises, le tonnage transporté recule depuis 1970 pour les trajets de moins de 50 km, alors qu'il a doublé pour les trajets à plus de 150 km. Les tonnages transportés sur courte distances reculent depuis 1990 alors que les déplacements à plus de 150 km poursuivent leur progression. L'économie se "dématérialise", avec un mouvement vers les services, mais aussi un développement de matériaux plus légers, d'où un moindre développement du tonnage des marchandises transportées (et donc une moins bonne adéquation entre les tonnes et les volumes tels qu'ils sont appréhendés par la comptabilité nationale).

*L'évolution  
de l'économie*

D'autres pistes devraient être creusées. On peut poursuivre en distinguant trafics intérieurs et internationaux. Le développement des échanges internationaux génère peut être un contenu en transport (sur le territoire national) plus important que la production destinée au seul marché intérieur. De plus, à partir du milieu des années 1980, la France a réorienté ses échanges en direction des pays développés. Cela a pu accroître la part des échanges européens dans le commerce total, donc, une plus grande utilisation des transports terrestres. □

Calcul du potentiel transportable

L'établissement d'un potentiel transportable s'appuie sur la volonté de mieux saisir l'articulation entre les trafics et l'activité économique.

La décomposition des trafics par produit est fondée sur un passage approximatif entre la Nomenclature Statistique des Transports (NST) et la nomenclature d'activité et de produits de l'Insee (NAP). Nous avons retenu 14 ensembles d'activités : produits agroalimentaires (NST 0, 1, 7 et NAP U01, U02), combustibles et minéraux solides (T04; NST2), produits pétroliers (S053; NST3), minerais (S09, S12; NST4), sidérurgie (S10, S11; NST5A), fonderie (S13, T13; NST5B), matériaux de construction (T09; NST6A), chimie de base (S171; NST 6B, 8A), papier (T21; NST 8B), chimie organique (S172; NST 8C), machines et matériels de transport (T16; NST 9A) machines (T14; NST 9B), verre (T10; NST 9C), produits manufacturés (U05b, U06; NST 9D). Un certain nombre de ces ensembles se voient rajouter les importations correspondantes (la moitié des importations pour les produits agroalimentaires et les produits de consommation et d'équipement, la totalité pour les combustibles).

S'intéressant à la conjoncture, le potentiel transportable de l'année N pour chacun des 14 ensembles de produits se calcule à partir de l'évolution de la production en volume (NAP) appliquée aux trafics de l'année antérieure (NST) correspondants. Le potentiel transportable global est la somme des contributions de ces 14 ensembles.

En reprenant chaque année la structure des trafics de l'année précédente, nous avons pour intention de mieux saisir l'articulation conjoncturelle entre trafics et production.