

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1986 : quasi-stagnation
1987 : faible croissance

Nos prévisions ont été établies début décembre 86. Nous n'avons donc pas intégré les effets de la grève à la SNCF, tant pour 1986 que pour 1987. En première analyse, cette grève devrait se traduire par une perte de trafic supplémentaire du rail de 0,5 à 1 milliard de t.km en 1986, partiellement reporté sur la route, et sur le trafic ferroviaire de 1987.

1986 se soldera par une quasi-stagnation du trafic tous modes....

La croissance soutenue de la consommation des ménages en 1986, la reprise de la production manufacturière, le redressement de l'activité du bâtiment et des travaux publics au second semestre, et enfin une forte croissance des importations de biens intermédiaires auront permis aux trafics terrestres de marchandises de ne baisser que très modérément en 1986 par rapport à 1985.

Ce résultat, qui portera le trafic à près de 152 Milliards de tonnes.km, contre 152,4 en 1985 aura été obtenu malgré une conjoncture médiocre pour les produits lourds.

Par contre, la part des Industries agro-alimentaires et des industries manufacturières dans les trafics aura progressé de près de 2 points en un an.

Ces réalisations sont en léger retrait par rapport aux prévisions faites au début de l'année en raison des effets tardifs, sur l'économie française, du "contre-choc" pétrolier.

Le niveau des exportations est resté, par ailleurs, particulièrement faible sur l'ensemble de l'année.

L'analyse de l'INSEE...

Agrégats	Taux de variation de ml 85 à ml 86
P.I.B	+ 2,3 %
Importations	+ 6,6 %
Consommation des ménages	+ 3,3 %
F.B.C.F totale	+ 5,7 %
Exportations	- 0,1 %

60 % pour la route...

En 1986, l'évolution des parts modales aura été sensible. La part de la route atteindra probablement plus de 60 %. Cette évolution résultera principalement d'un fléchissement des trafics de charbon, de produits agricoles et d'engrais.

	1985	1986
TRAFIC FERROVIAIRE	36,0%	34,5%
TRAFIC ROUTIER	58,5%	60,2%
TRAFIC DES VOIES NAVIGABLES	5,5%	5,2%

Progression du trafic international...

La part du trafic international dans les transports terrestres augmentera sensiblement en 1986, en raison notamment de la croissance des importations de produits manufacturés. Mais, la détérioration du solde manufacturier devrait se traduire par une augmentation relative de la part du pavillon étranger dans le transport de notre commerce extérieur.

En effet, le solde manufacturier CAF-FAB du commerce extérieur de la France, qui était de 7418 millions de francs en moyenne mensuelle en 1985 (chiffres corrigés), est de 1842 millions de francs au troisième trimestre 1986, de 1133 millions en septembre et 2755 millions en octobre.

1987 : une faible reprise des trafics de 1,3 % ..

Les hypothèses d'évolution économique pour 1987, marquées par une reprise de la production de biens intermédiaires, devraient aboutir à une croissance du trafic (153,9 Milliards de t.km).

Les hypothèses des budgets économiques prévoient en effet une croissance du P.I.B. de 2,8 % en 1987, et de la consommation finale des ménages de 2 %.

La forte progression du commerce extérieur, + 4,8 % pour les exportations et les importations, devrait contribuer à une augmentation du potentiel transportable. Cependant, la réalisation de prévisions de trafic nécessite un cadrage économique sectoriel de la production en quantités physiques. Nous avons retenu pour 1987 les prévisions du BIPE.

PREVISIONS DU BIPE	1986	1987
Production industrielle hors BTP, dont :	1,5%	1,9%
- biens de consommation	0,5%	1,9%
- biens intermediaires	0,0%	1,9%
- biens d'equipement	3,1%	1,5%
Production industrielle du bâtiment et du génie civil	1,5%	1,9%
Livraisons agricoles totales	-1,0%	2,0%
Production des Industries agro-alimentaires	1,2%	1,6%
Production d'acier brut	-4,4%	-0,6%

La croissance du trafic devrait se porter sur la route et, dans une moindre mesure sur le rail. Les trafics internationaux contribueront largement à l'augmentation attendue en 87.

Les parts modales devraient de ce fait évoluer modérément.

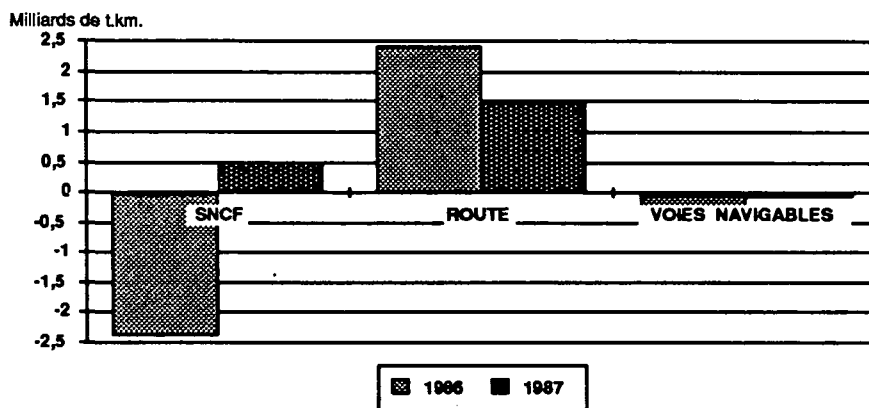
Une année moins défavorable à la S.N.C.F...

Trafic en milliards de tonnes.km

		estimé	prévu
	1985	1986	1987
TRAFIC FERROVIAIRE (*)	55	52,5	53
TRAFIC ROUTIER	89	91,5	93
TRAFIC DES VOIES NAVIGABLES	8,5	8	8

(*) : y compris tarif 113, transport routier ferroviaire

Répartition des gains et des pertes de trafic en 1986 et 1987



Une croissance des produits manufacturés industriels et alimentaires et des produits chimiques et une baisse des combustibles minéraux solides...

Cette évolution résultera de trois phénomènes principaux :

- une reprise de la production et des échanges portant principalement sur les biens intermédiaires et les produits de consommation (ensemble des produits manufacturés, de l'industrie chimique et des industries agro-alimentaires),
- une stagnation de la production et des échanges sidérurgiques,
- une régression de la consommation de charbon par E.D.F, qui touchera à nouveau la voie d'eau,

CHAPITRES NST	1985	1986	1987
PRODUITS AGRICOLES	20,1	20,0	20,0
PRODUITS ALIMENTAIRES	26,4	27,1	27,7
COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES	4,4	3,5	3,3
PRODUITS PETROLIERS	9,7	9,8	9,7
MINERAIS ET DECHETS POUR LA METALLURGIE	3,8	3,2	3,1
PRODUITS METALLURGIQUES	11,4	11,2	11,3
MATERIAUX DE CONSTRUCTION ET MINERAUX BRUTS	24,9	24,3	24,3
ENGRAIS	6,4	5,8	5,8
PRODUITS CHIMIQUES	10,7	10,4	10,6
PRODUITS MANUFACTURES DIVERS	34,6	36,8	38,3
TOTAL	152,4	152,0	153,9

Les prévisions retenues pour le transport de matériaux de construction et de minéraux bruts tiennent compte de la reprise prévue de la production (+ 3 %) qui devrait être compensée par la "dématérialisation" des produits et la meilleure organisation des transports.

Des opportunités et des menaces...

L'évolution des marchés, devrait être structurellement plus favorable à la route. Le rail demeurera sensible à la concurrence du transport routier. En effet, les hypothèses courantes d'évolution du prix du pétrole brut et du cours du dollar ne permettent pas d'anticiper une baisse sensible de compétitivité de la route. Au surplus, les gains de compétitivité de la route n'ont pas complètement joué en 1986.

Mais, en portant majoritairement sur les marchés internationaux, la reprise de 1987 s'effectuera sur un marché où la compétition entre transporteurs routiers français et étrangers est déjà vive. Le caractère incertain de l'équilibre de nos échanges ne devrait pas avoir d'incidence sur le volume global de trafic international.

Si les prévisions de la C.E.E. sont plutôt favorables, pour des raisons géographiques, aux transporteurs français, le déséquilibre du marché devrait engendrer une âpre concurrence des transporteurs des pays du nord de l'Europe, dont les cotations sont notablement inférieures à celles des transporteurs français.

L'année 1987 s'annonce donc comme une opportunité à saisir pour nos transporteurs routiers, mais dans un contexte assez difficile.

Par ailleurs, l'acheminement des conteneurs maritimes devrait connaître une certaine reprise.

Enfin les trafics combinés Rail-Route devraient demeurer bien orientés compte tenu de l'évolution des transports internationaux, et de celle, prévisible du transit.

Les prévisions économiques pour 1987 d'exportations de biens en volume sont bonnes pour les pays où notre pavillon est fort...

PAYS	Exportations	Importations
France	5,60	5,60
Belgique	4,30	3,80
Allemagne	4,00	6,50
Espagne	3,50	6,70
Italie	5,30	10,40
Pays-bas	3,50	3,40
Royaume-uni	3,10	5,50
Portugal	7,00	8,60

source C.E.E