

L'EVOLUTION DES PARTS MODALES : PROGRESSION CROISSANTE DE LA ROUTE EN 1986

L'évolution des parts de marché de la SNCF... de grands contrastes

Depuis une dizaine d'années, la régression du rail est d'environ 6 points en parts de marché. Mais, ce fléchissement est imputable pour moitié à la seule année 1986.

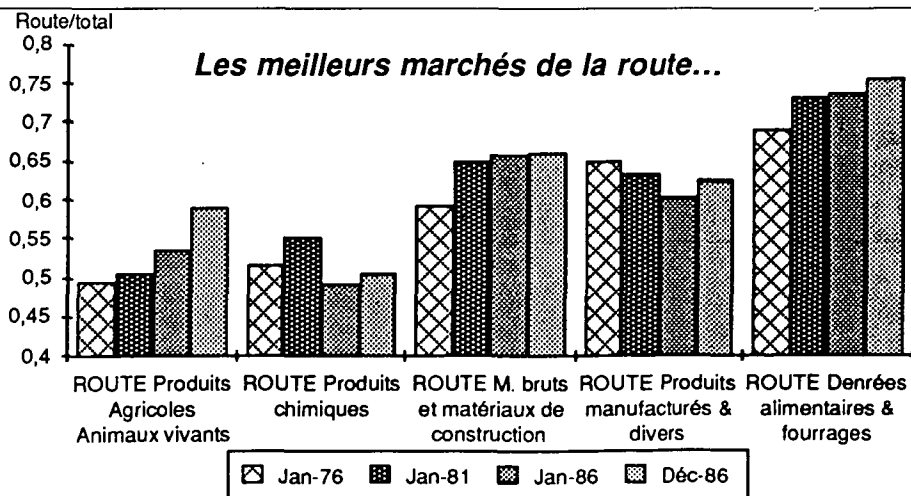
SNCF	Jan-76	Déc-86
Denrées alimentaires & fourrages	27,39%	22,22%
M. bruts et matériaux de construction	28,26%	23,58%
Produits Agricoles Animaux vivants	37,84%	32,28%
Produits manufacturés & divers	34,75%	37,22%
Produits pétroliers	34,78%	39,62%
Produits chimiques	45,16%	46,52%
Engrais	72,53%	58,06%
Combustibles minéraux solides	71,25%	65,30%
Minerais, déchets pour métallurgie	85,76%	65,82%

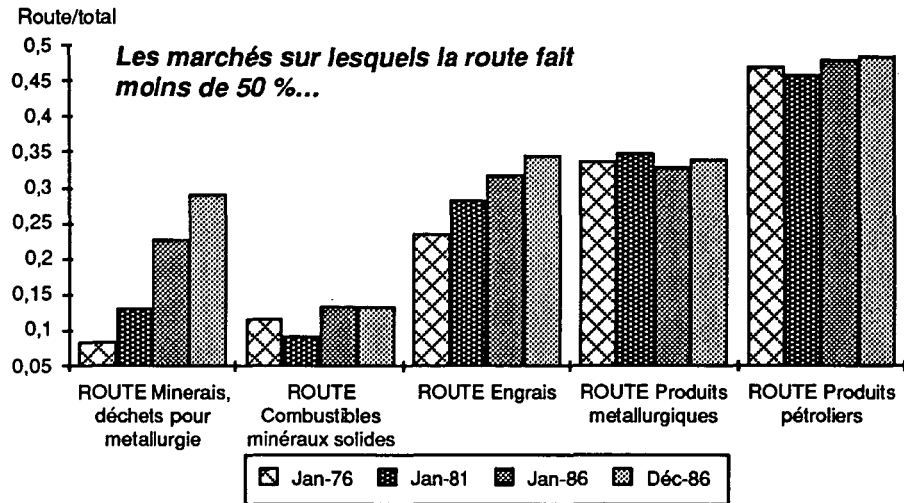
Toutes nos données sont en année glissante, ainsi le chiffre d'un mois donnée correspond à la part de marché de ce mois plus les 11 mois précédents.

Si la grève de décembre explique en partie ce phénomène, celui-ci résulte également de pertes de parts de marché antérieures d'une grande ampleur. Ce repli du rail s'est fait au bénéfice *exclusif* de la route puisque la voie d'eau connaît également un recul de sa position.

L'évolution des trafics ferroviaires depuis le début de l'année 1987 confirme largement les tendances observées en 1986. Au delà de l'effet mécanique des grèves, le recul du rail semble se confirmer tant pour les produits agricoles et agro-alimentaires, que pour les produits manufacturés.

Ce phénomène dépasse largement l'impact -difficilement chiffrable- de l'amélioration de la compétitivité de la route au cours de l'année 1986 (effet de la baisse du prix du gazole). Sur plusieurs grands marchés, en effet, que le potentiel soit croissant ou stagnant, la SNCF régresse très sensiblement.





Une évolution caractéristique...

Pour les *produits agricoles*, le **repli de la SNCF** est de 4,7 points par rapport à 1985

Il est de 7,4 points pour les *minerais et déchets de la métallurgie*.

Il atteint 3 points pour les *engrais*, et 2,2 points pour les *produits manufacturés divers*.

Cette évolution est caractéristique. Elle correspond à des tendances lourdes.

En effet, le fléchissement du rail est continu depuis plus de 2 ans pour les produits agricoles, 4 à 5 ans pour les minerais métallurgiques, et près de 10 ans pour les engrais.

La meilleure tenue du rail, voire l'amélioration de ses positions sur les marchés traditionnels des combustibles minéraux solides, des produits pétroliers, métallurgiques et chimiques, laisse à penser que l'on assiste à un recentrage du marché.

Cette évolution rend compte parallèlement d'une progression générale des positions de la route, illustrée dans nos deux graphiques.

La SNCF consoliderait ses positions traditionnelles - à l'exception du transport de minerai - au détriment des transports plus diffus et aux flux plus "tendus" de produits manufacturés.

Il va sans dire qu'une telle évolution n'est pas sans incidence sur la recette moyenne à la t.km transportée, et la répartition du marché en chiffre d'affaires.

N.B. : La part de marché du rail pour les produits manufacturés doit être interprétée avec prudence compte tenu des modifications d'imputation intervenues pendant la période en ce qui concerne le transport de marchandises conteneurisées.