

PARTS MODALES : PROGRES CONTINU DE LA ROUTE

Un trafic en faible croissance

A la fin du mois d'Août 1987, le trafic terrestre de marchandises était de 143,6 milliards de tonnes.km sur les douze derniers mois, contre 142,3 au mois d'aout 1986. (trafic intérieur routier + trafics SNCF et fluviaux totaux sur le territoire français) Cette évolution positive d'un peu moins de 1 % résulte en réalité d'une évolution très contrastée.

Il convient cependant de souligner que ces chiffres prennent en compte "en plein" l'effet de la grève SNCF de l'hiver 86-87.

Le contraste concerne tout d'abord les modes de transport, puisque la route progresse de près de 7 %, alors que le fer perd 6,5 % et la voie d'eau plus de 10,5 %.

		t.km	%
Evolution des trafics en Millions de tonnes Km	TRAFIC TOTAL	+1,2	
	ROUTE	+ 5,6	+ 7 %
	SNCF	- 3,4	- 6,5 %
	VOIE D'EAU	- 0,9	- 10,5 %

Mais il concerne également la structure des trafics, puisque les produits manufacturés, la chimie, les matériaux de construction, et les denrées alimentaires progressent sensiblement, alors que les produits agricoles, les produits pétroliers, les combustibles minéraux solides et les matières premières et produits de la sidérurgie régressent sensiblement.

SNCF : en dessous de la barre des 35 %

Cette évolution d'ensemble confirme largement les tendances déjà relevées il y a 8 mois. Au total en effet, pour la période d'Août 1986 à Août 1987, la part de marché de la SNCF passe en dessous de la barre des 35 % (34,8 %) alors que la route dépasse les 60 %. La voie d'eau n'a plus actuellement que 5% de part de marché.

ROUTE : progression sur tous les marchés

La progression de la route n'est cependant pas liée à la seule déformation de la demande. Ainsi, ses gains sont sensibles, ou continuent de l'être sur la totalité des marchés.

Ainsi en est-il des produits agricoles, où elle progresse de plus de 4 points en un an, mais aussi des minerais métallurgiques (+ 6 points), ou encore des produits manufacturés (+3,7 points). En fait, la route progresse même sur le marché du charbon, sur lequel la progression de la SNCF (3,3 points) se fait au détriment de la voie d'eau qui perd là près d'un quart de milliard de tonnes-kilomètres.

Le recul de la voie d'eau est d'ailleurs très significatif, puisqu'il reflète en les amplifiant les grands traits caractéristiques du marché des transports de ces derniers mois.

Décembre 1987

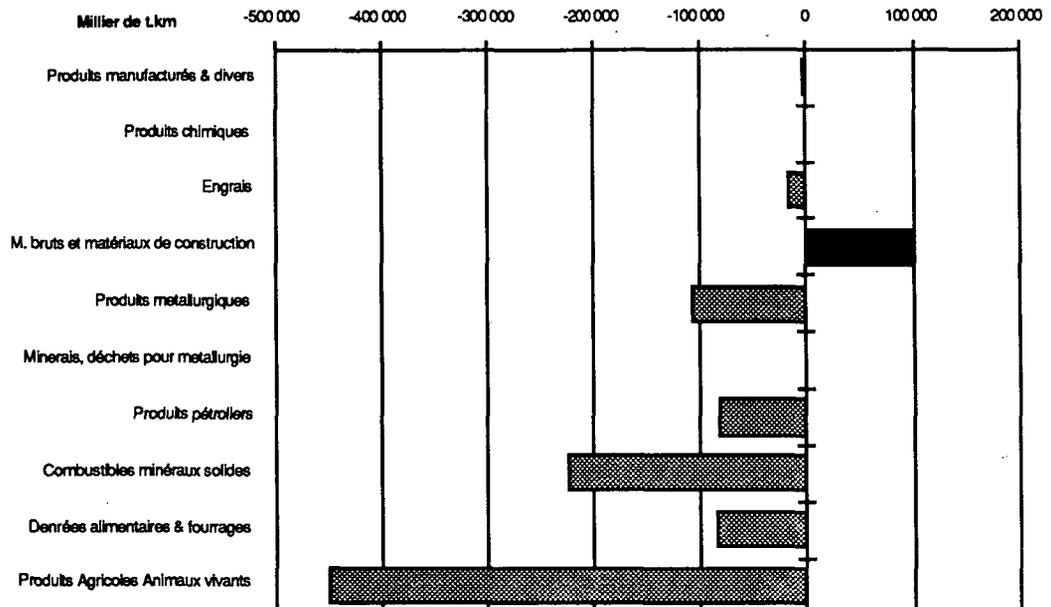
La voie d'eau perd du terrain sur ses grands marchés

La baisse du trafic fluvial est particulièrement sensible sur les grands marchés traditionnels :

- 29% pour le charbon, -24% pour les produits agricoles et les produits métallurgiques

En dehors d'une augmentation modérée de son trafic de matériaux de construction et de minerais, la voie d'eau ne progresse pas. Elle n'a ainsi aucunement profité des grèves de la SNCF.

**Variation du trafic de la voie d'eau entre Août 1986 et Août 1987
Données en années glissantes**



SNCF : Une érosion globale des trafics

L'évolution des trafics ferroviaires redlète une érosion globale des trafics. La seule progression, très modique, concerne les produits chimiques (+0,7%). Par contre, sur tous les autres marchés, la SNCF perd du trafic. Il en va de près de 16 % pour les produits agricoles, plus de 12 % pour les minerais et déchets pour la métallurgie, et les matériaux de construction, 5% pour les produits alimentaires.

Ce recul, qui n'est pas lié, loin s'en faut, aux modifications de la structure de la production ou du potentiel transportable, est à mettre en rapport avec la progression de la route.

En effet, lorsque le chemin de fer perd 1 milliard de tonnes kilomètres de produits agricoles, l'érosion routière n'est que de 0,2 milliards. Lorsque cette perte est de 0,3 milliards sur les denrées alimentaires, la route en gagne près d'un milliard. Les deux graphes de la page suivante illustrent bien la logique profonde des pertes du rail.

Décembre 1987

La progression de la route

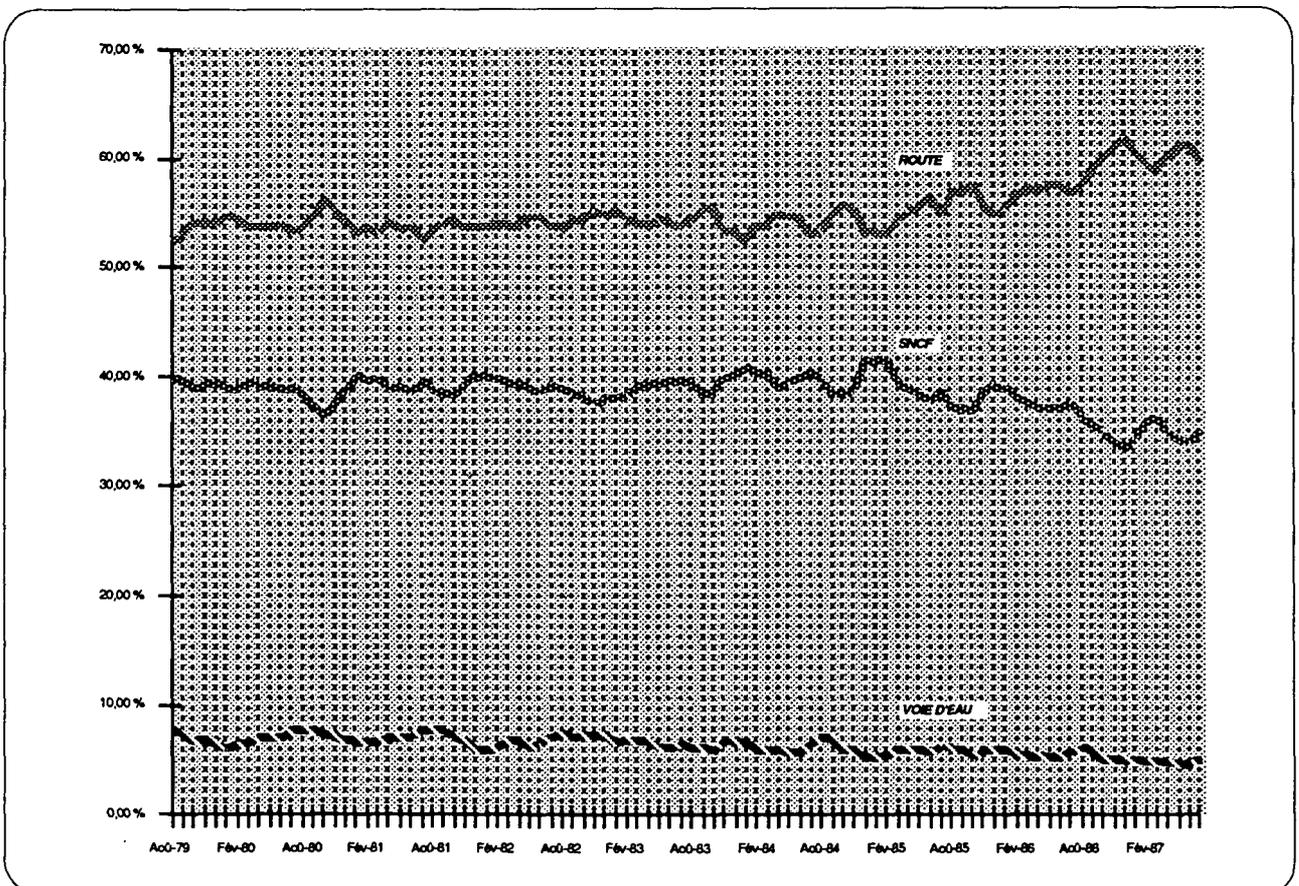
En effet, dans une conjoncture relativement maussade pour les transports, la progression de la route est hautement significative. Si elle est vive pour les trafics de produits manufacturés, ou sur le marché de la chimie (plus de 10 %), sa croissance est sensiblement supérieure sur les marchés pondéreux des matériaux de construction (+ 13 %), des minerais métallurgiques (+21 %). Elle n'est pas négligeable en ce qui concerne les denrées alimentaires (+ 5 %), et les engrais.

Une amélioration de la position du fer est-elle en vue ?

Ainsi, la période étudiée (Août 86-Août 87) fait apparaître un nouveau fléchissement du rail parallèlement à une progression de la route. L'impact de la grève SNCF, mais aussi de la baisse des prix routiers (cf *Notes de synthèse de novembre*) auront été considérables, puisqu'ils ont joué intégralement sur la période étudiée. Cependant, une analyse en moyenne mobile sur trois mois permet de mettre en évidence une certaine tendance à la remontée de la part de marché de la SNCF, ou, au moins à sa stabilisation. Pour autant la part de marché du rail sur les trois derniers mois observés est inférieure de 2,4% à celle constatée un an plus tôt.

Evolution des parts modales : moyenne mobile centrée sur trois mois

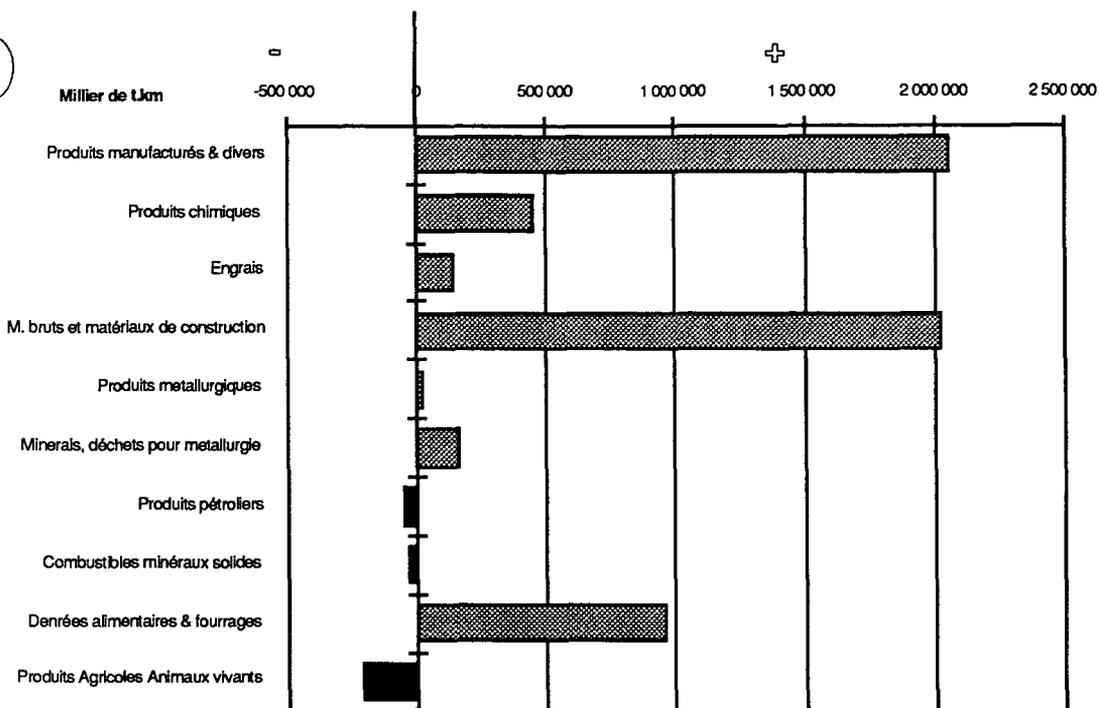
(nous avons retenu cette présentation pour limiter le poids des grèves sur l'évolution des parts modales. Le dernier chiffre, qui correspond à une amélioration de la situation du rail correspond à la moyenne des mois de Juin, Juillet, et Août)



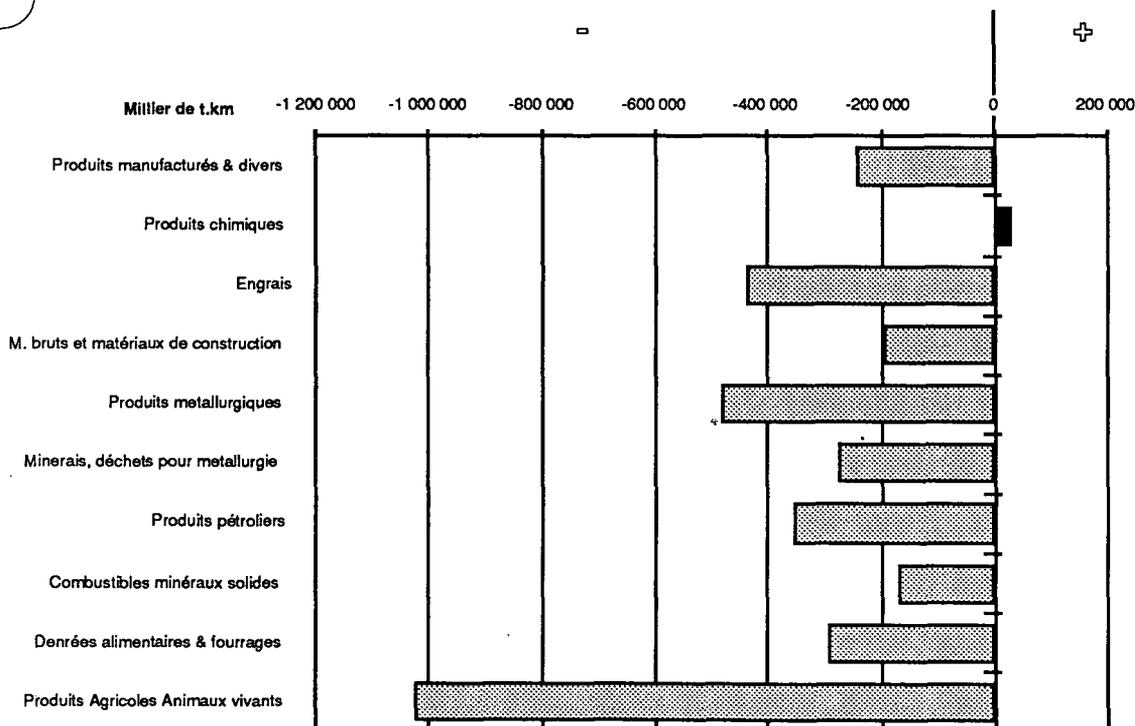
Décembre 1987

Variation des trafics d'Aôut 1986 à Aôut 1987 en années glissantes :

Route



SNCF



Décembre 1987