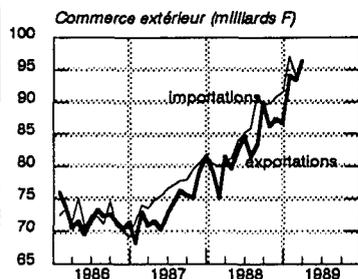
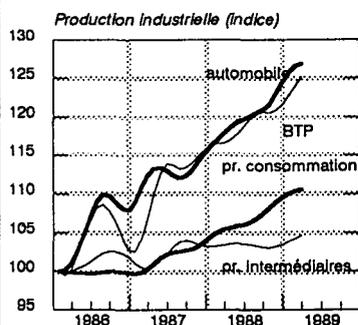
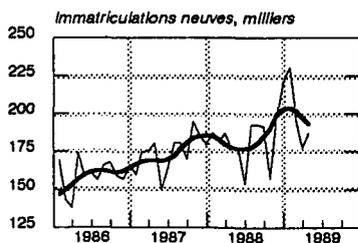


La croissance de l'économie française est encore forte au début de 1989 et reste tournée vers l'extérieur, avec cependant la menace plus présente de l'inflation qui touche les pays occidentaux. L'ensemble du secteur des transports est porté par cette conjoncture, mais pour les entreprises la concurrence se renforce sur un marché où s'affaiblissent les barrières du protectionisme.

Economie générale :



Secteur automobile :



Secteur des transports :

En France, la croissance reste élevée au début de 1989, après les +3,7 % du PIB atteints en 1988, et les prévisions pour 1989 ont été révisées à la hausse par l'INSEE, à plus de 3 %.

Rapide dans le BTP tout au long d'un hiver particulièrement doux, la croissance s'est un peu ralentie pour la production industrielle, avec même une baisse de 1 point en mars en raison, notamment, des moindres performances de la construction automobile à partir du mois de février.

L'ensemble des échanges continue, par contre, à s'accroître beaucoup plus vite que la production, les importations et les exportations atteignant maintenant près de 100 milliards de F par mois, contre seulement 80 milliards un an plus tôt. Par zones et par produits, les déficits s'accroissent sur certains postes importants (énergie, haute technologie), mais globalement sont presque compensés par les excédents sur les autres produits industriels ou agricoles et alimentaires.

Malgré les hausses de prix extérieurs liées aux cours du dollar, du pétrole et des matières premières importées, l'inflation ne s'est pas accélérée (+0,6 à +0,7 % en avril après +0,3 % en mars et février et +0,4 % en janvier) davantage que chez nos principaux partenaires, Etats-Unis, Angleterre, et même RFA et Suisse.

Les menaces internes de tensions sur les coûts et les prix ne sont pourtant pas négligeables, avec des marges de capacité de production réduites à leur minimum. Dans cet environnement international moins contraignant et avec l'amélioration de la situation de l'emploi, le "partage du surplus de la croissance" risque de s'effectuer davantage au bénéfice des salaires et des profits réinvestis ou distribués.

Après les résultats records des immatriculations neuves de voitures en décembre et janvier, le secteur de l'automobile a retrouvé depuis février un rythme plus modéré, toujours supérieur en moyenne à celui de 1988, et reste l'un des grands moteurs de la croissance, de la consommation et du commerce extérieur.

Le redémarrage, récent, des achats de voitures est également marqué sur le marché de l'occasion où pour la première fois on dépasse le niveau d'immatriculations de 1985, avant l'instauration du contrôle technique pour les ventes de véhicules de plus de 5 ans.

L'ensemble du secteur des transports est porté par la reprise rapide de la production et des échanges intérieurs et extérieurs de biens industriels et agricoles pour les marchandises, et par celle de la consommation de biens et de services de transports pour les voyageurs.

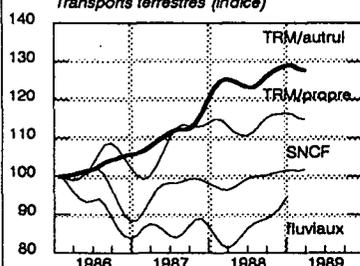
Malgré un rythme de croissance extrêmement rapide en 1988 (+7 %) et légèrement ralenti au début de 1989, les conditions de la concurrence restent vives entre les modes de transport et les entreprises, en particulier au niveau des prix.

Dans cette phase ascendante, les gains de productivité du secteur sont élevés (de 4 à 5 points en 1988), avec une utilisation plus intensive et le renouvellement (immatriculations neuves et d'occasion) des matériels roulants, et pour le personnel un recrutement qui, selon l'enquête du CPT auprès des transporteurs routiers, se heurte à des difficultés d'embauche et favorise le développement de l'intérim.

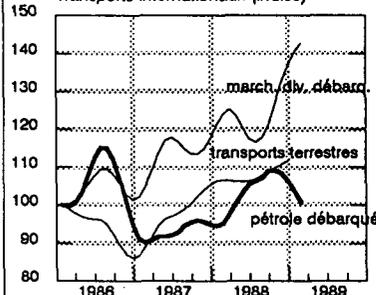
Aussi le rythme des défaillances d'entreprises s'accroît-il (+32 % par rapport au début de 1988), alors que celui du total des créations enregistrées n'a plus bougé depuis la fin de 1987.

Trafics de marchandises :

Transports terrestres (indice)

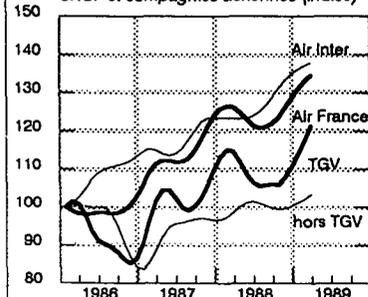


Transports internationaux (indice)



Transports de voyageurs :

SNCF et compagnies aériennes (indice)



Les divers modes de transport de marchandises profitent de la conjoncture d'une manière qui dépend d'une reprise de l'activité tournée vers les échanges extérieurs.

Pour les **transports routiers de marchandises**, le profil tendanciel s'est sensiblement infléchi, après l'envolée du début de 1988 : la croissance dépend maintenant davantage de celle du trafic international, toujours en expansion que de celle d'un trafic intérieur qui plafonne depuis quelques mois.

De même pour la **SNCF**, où le redressement sur l'ensemble des principaux produits, manufacturés, agro-alimentaires ou métallurgiques à partir de l'été 1988 se situe exclusivement dans le trafic international. La progression y est au moins deux fois plus forte, pour les transports terrestres, que sur le marché intérieur, parallèlement au décollage des exportations et des importations.

La progression du tonnage des **ports autonomes** reste par contre faible (+3,8 % en tonnage), en raison du niveau bas des débarquements de produits pétroliers consécutif à la clémence de l'hiver et à la flambée, peut-être passagère, des prix du brut. La vive progression des marchandises diverses, débarquées et embarquées, représente relativement peu en tonnage mais beaucoup plus en valeur, caractéristique du développement des échanges commerciaux.

Pour les voyageurs, la **circulation automobile** a été, surtout sur les autoroutes, stimulée par l'hiver très doux et l'accélération des achats de voitures neuves et d'occasion. Pourtant les hausses de prix des carburants se sont succédées depuis le début de l'année, notamment en avril (où on observe le volume des livraisons d'essence et de super s'était considérablement gonflé le mois précédent, avant de retomber aussi vite).

Pour la **SNCF**, le **TGV** est redevenu le réseau porteur, face pourtant à la concurrence accrue d'Air Inter sur le trafic d'affaires, et dépasse de 20 % son niveau de début 1986, à l'inverse du plafonnement observé sur l'ensemble des autres grandes lignes.

La progression du **trafic aérien** semble sans limite, du moins du côté de la demande internationale ou intérieure, avec un nombre de passagers en augmentation de 10 % sur l'ensemble des aéroports de Paris et de province, dont les compagnies Air France et Air Inter peuvent tirer profit sans les mêmes difficultés que l'année dernière. ■