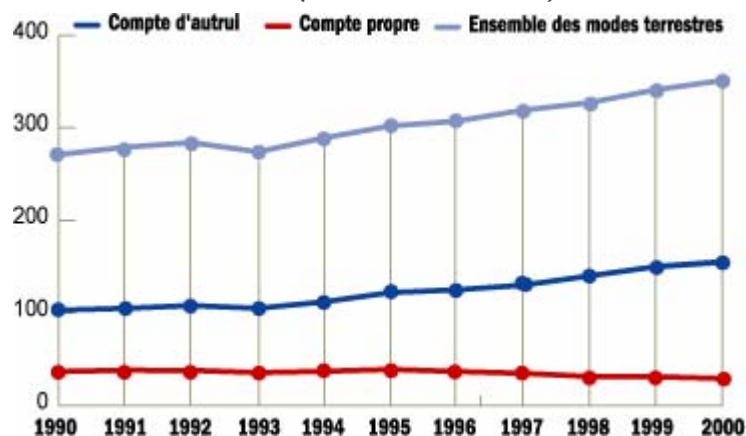


## Les facteurs de croissance du TRM

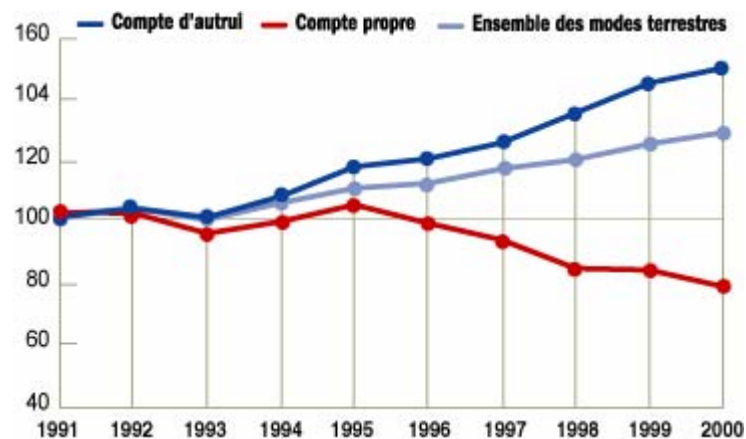
Dans un environnement caractérisé par la hausse du potentiel transportable, le transport routier progresse en partie de façon mécanique ; toutefois cette hausse tient aussi à d'autres éléments. Le premier facteur explicatif réside dans une répartition modale plus favorable à la route. Le second découle du glissement du compte propre vers le transport public. Le troisième tient à la transformation de la nature des échanges dont le contenu est de plus en plus favorable à l'offre routière. Sur longue période, les marchés de la route tendent à se concentrer essentiellement sur les produits à la fois les plus porteurs et les plus riches. Parmi ceux-ci, il faut citer les produits agroalimentaires et les produits manufacturés qui désormais représentent environ les deux tiers du total des flux du TRM.

En une dizaine d'années, le transport routier pour compte d'autrui progresse d'environ 50% en tonnes-kilomètres. Dans le même temps, le potentiel transportable pour les modes terrestres connaît une hausse de l'ordre de 30%. Sur le plan modal, la route profite donc du repli de la voie d'eau et surtout du fer. Le phénomène peut-être le plus important est celui de la régression du compte propre dont l'écart avec le compte d'autrui est de 70%, ce qui est considérable même si en valeur absolue le compte propre ne représente qu'environ un cinquième du transport professionnel (155 milliards de TK en compte d'autrui pour 29 milliards en compte propre en 2000).

Evolution du trafic (en milliards de TK)



Evolution du trafic en indice (indice 100 en 1990)



La rupture est surtout nette à partir de 1993. Depuis, les producteurs ont tendance à se concentrer sur leur cœur de métier abandonnant ainsi des stratégies de développement diversifiées qui n'avaient pas donné les résultats financiers escomptés. Ce recentrage s'est accompagné d'un processus d'externalisation pour toutes les productions et les services annexes dont l'exécution, par des moyens propres, n'était pas indispensable. L'externalisation de la fonction logistique transport s'est donc accélérée. C'est sans doute d'abord pour des motifs de compétitivité que le secteur productif et la distribution ont d'abord recouru encore davantage au transport public, lequel se révèle plus performant sur le plan des coûts mais aussi de la qualité.

La plus grande flexibilité du TRM professionnel permet en effet une meilleure adaptation de l'offre à la transformation d'une demande toujours plus exigeante (coût, délais, régularité, confort de la marchandise, sécurité, retour d'informations, services logistiques, etc.). La généralisation, en particulier, des flux tendus dans bon nombre de secteurs économiques impose de disposer d'un système de transport particulièrement performant afin d'éviter toute rupture dans les processus de production et de distribution. Cela d'autant plus que ces processus sont de plus en plus éclatés dans l'espace. Le transport a alors pour mission de contracter l'espace par le temps et cela de manière continue. Seul le transport routier public est actuellement en capacité de remplir ce rôle car bien peu de producteurs peuvent disposer désormais de flottes et de services de qualité susceptibles de couvrir cet espace élargi (souvent même à dimension internationale).

A travers l'évolution des flux transportés, il est possible de déceler les grandes évolutions de notre économie. Ainsi, les combustibles minéraux solides proportionnellement régressent. Il en est de même pour les produits pétroliers sous le double effet des économies d'énergie et des énergies de substitution, notamment de l'électricité. Les minerais, la sidérurgie et les produits de fonderie voient leur part diminuer. Ce phénomène est dû, d'une part, à la délocalisation de production dans des pays à niveau de coûts plus faibles et, d'autre part, à la montée en puissance de matériaux nouveaux comme le plastique (dans l'automobile ou l'électroménager, par exemple).

Un des rares secteurs où le compte propre progresse est celui des matériaux de construction. Plusieurs raisons permettent d'éclairer cette exception. L'une réside dans le fait qu'il s'agit de fret en général très pauvre supportant difficilement des coûts de transport élevés.

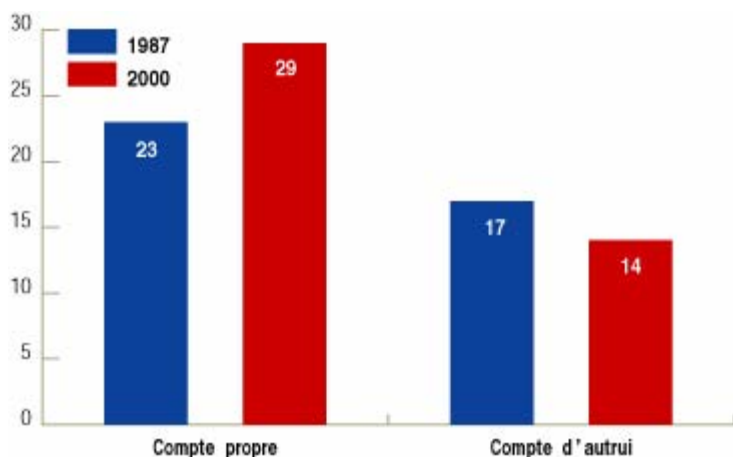
### Matériaux de construction - Evolution dans les parts de marché du compte propre (en pourcentage)



Dans un environnement particulièrement porteur, le compte d'autrui se centre sur des marchandises plus rémunératrices. Par ailleurs, pour bon nombre de matériaux de construction, les parcours sont très faibles et il s'agit davantage de logistique que de transport proprement dit (approvisionnement des chantiers d'infrastructure, par exemple). Même la voie d'eau, dont c'est pourtant le premier marché, perd aussi des parts (les matériaux de construction représentaient, en 2000, 32% des trafics fluviaux). Quelquefois enfin, la nature des flux exige des investissements de matériels coûteux difficilement rentabilisables pour le

transport public (transport du béton par exemple où, par parenthèse, on a assisté à un certain nombre de requalification de contrats qui explique aussi la régression de la part du compte d'autrui).

### Part des matériaux de construction (en % du total des produits transportés)



Ceci étant les matériaux de construction représentent encore une part non négligeable du compte d'autrui puisque c'est le troisième secteur (voir tableau ci-dessous).

### Marchés du TRM Transports intérieurs en compte d'autrui (en pourcentage)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Agroalimentaire	33,0	33,5	34,3	35,5	34,7	34,8	32,1	32,9	32,1	30,9	29,3
Comb. minéraux sol.	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Produits pétroliers	3,6	4,1	4,1	4,2	3,8	3,7	3,9	3,9	3,8	3,5	3,2
Minerais	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,0	1,0
Sidérurgie	4,1	4,0	3,7	3,3	3,5	3,3	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8
Fonderie	1,2	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6
Mat. de construction	16,8	15,9	14,8	15,3	15,5	13,9	14,5	14,8	14,3	13,9	13,8
Chimie de base	3,5	2,9	2,8	2,8	2,5	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7
Papier	0,6	0,6	0,6	0,8	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
Chimie organique	5,0	5,2	5,6	5,4	5,7	5,1	4,5	4,7	4,7	4,0	3,6
Mat. de transport	2,9	3,4	3,3	2,8	2,9	3,7	3,0	2,9	3,3	3,8	4,1
Machines	4,4	4,6	4,3	4,1	4,1	4,1	3,9	3,9	4,0	3,6	3,4
Verre	1,5	1,6	1,5	1,7	1,6	1,8	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3
Produits manufacturés	21,6	21,4	22,2	21,8	22,4	24,5	28,7	27,5	28,6	31,6	34,3

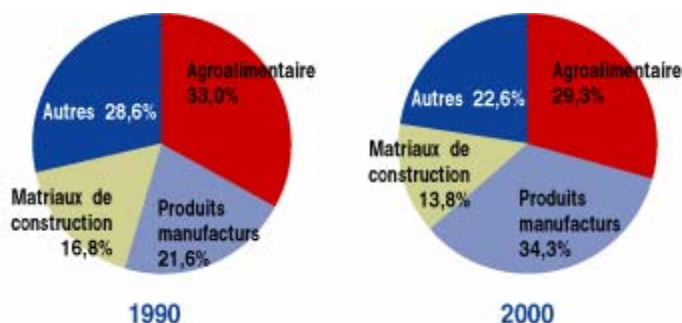
Tous les produits de construction ne sont pas à faible valeur ajoutée, ce qui justifie encore son poids. Par ailleurs, l'industrialisation de certains produits, précédemment fabriqués sur place, génèrent une demande de transport accrue (fenêtres et portes industrielles, cloisons, isolation, chauffage, sanitaires, aciers et métaux spéciaux, etc.). D'une certaine manière, on pourrait dire que le transport public se spécialise sur les marchandises riches et à longue distance tandis que le compte propre se développe sur des flux plus pauvres à faibles trajets.

### Les deux marchés porteurs du TRM : l'agroalimentaire et les produits manufacturés

Outre les matériaux de construction, deux marchés dominant nettement le TRM, à savoir : les produits agroalimentaires et les produits manufacturés. Ces deux derniers marchés représentent à eux seuls près de 64%. Il faut noter en particulier la progression des produits manufacturés. L'agroalimentaire régresse un peu en part de marché mais il faut tenir compte de la progression du marché total. En une quinzaine d'années, l'augmentation est de l'ordre de 50%. Ceci étant, il est clair qu'en tonnage ces flux ne sont pas appelés à se développer de

manière aussi importante que les produits manufacturés. Certes, de nouveaux produits apparaissent (laitages, fromages, biscuiterie, plats préparés, boissons non alcoolisées, etc.) mais c'est aussi au détriment d'autres devenus obsolètes ou moins consommés (vin, légumes frais, viandes dont par ailleurs la consommation suit les cycles épidémiques). L'indicateur «tonnages» est de moins en moins pertinent pour évaluer des produits de plus en plus transformés et donc porteurs de plus forte valeur ajoutée. Ces flux plus riches sont également plus exigeants (et donc plus rémunérateurs) en transport. Il convient néanmoins de relativiser le surplus de marges que pourrait tirer le transport, eu égard à cette demande plus sophistiquée de services logistiques. On sait en effet que de plus en plus, le commerce ne cesse de se concentrer et que les grandes surfaces assurent désormais une très grande partie de la distribution de ces produits. Or, la grande distribution, en massifiant ses flux, tente en permanence de tirer les prix vers le bas afin d'améliorer encore leur compétitivité. Il suffit pour s'en persuader d'examiner par exemple l'évolution des prix de transport des marchandises acheminées sous température dirigée. Le marché agroalimentaire demeure porteur mais sa rémunération demeure relative compte tenu de la pression d'une grande distribution de plus en plus concentrée.

### Principaux marchés du TRM - Transports intérieurs compte d'autrui (en % sur total)



### Les produits manufacturés, principaux vecteurs de la croissance de la consommation

Il faut d'abord souligner la grande hétérogénéité de ces flux qui peuvent aller de l'ordinateur, en passant par les biens d'équipements ménagers ou encore le textile. Ceci étant, dans une société développée comme la nôtre, caractérisée par une progression démographique relativement faible, la croissance ne peut être assurée que par l'émergence de besoins nouveaux. Les produits manufacturés dans nos sociétés développées représentent donc le principal vecteur de la croissance, tant pour l'économie globale que pour celle du transport. La croissance ne peut reposer uniquement sur ces flux de matériels, elle dépend également du développement des services, eux aussi très porteurs. Mais bon nombre de services ne donnent que de très faibles flux de matériels.

### La grande distribution encore

Pour les produits manufacturés, la grande distribution occupe aussi une part non négligeable, soit qu'il s'agisse de vente dans les grandes surfaces classiques, soit qu'il s'agisse de grande distribution spécialisée (meubles, sport, jardinage, HI-FI, etc.). Là aussi, le mouvement de concentration est très engagé et du coup les transporteurs retrouvent la problématique décrite pour l'agroalimentaire. Heureusement, la grande diversité des produits manufacturés contraint à une certaine atomisation de la vente ce qui, avec les services logistiques, permet de valoriser le service transport. Bien entendu, le phénomène de la distribution de masse ne peut être condamné en tant que tel car il a souvent été le promoteur d'une consommation de masse grâce à la plus grande compétitivité des produits vendus. Les gains de pouvoir d'achat, ainsi obtenus, ont été reportés sur d'autres consommations qui, à leur tour, sont venues alimenter une croissance dont a également bénéficié le transport.

**sources** : SNCF SES - BREC

**Gaston BESSAY**