

MARCHANDISES EN WAGONS COMPLETS:



Pour l'ensemble de l'année 1985, le transport de marchandises en wagons complets s'est soldé par une progression de 2,3% en tonnage sur 1984. Tous les secteurs de transport ne se sont certes pas inscrits dans la même tendance, comme on le verra dans le tableau que nous reproduisons ici.

Ces résultats positifs ont permis d'inscrire l'année 85 au quatrième rang dans le classement des résultats en tonnage depuis l'invention du chemin de fer, il y a 150 ans. Dans la tranche "70 à 80 millions de tonnes", seules 1973

(avec 75,4) et 1979 (avec 73,8) avaient été meilleures. Et l'année 1974 (81,9 millions de tonnes) occupe toujours la première place. Partant des résultats acquis, les services de marketing se sont livrés à un exercice de prévision qui a débouché sur le statu quo pour l'ensemble de l'année 1986. Les résultats de cette réflexion sont donnés (en millions de tonnes) dans la dernière colonne de notre tableau.

Quelques commentaires peuvent être faits sur l'année 1985 et le trafic que la SNCB y a enregistré.

SECTEURS	1984	1985	85/84	1986
Combustibles solides	17.161.259	16.580.862	-3,4	17,6
Minerais	11.409.851	11.838.471	+3,8	11,8
Produits métallurgiques	19.287.034	20.058.563	+4,0	20,1
Produits pétroliers	2.603.146	2.631.366	+1,1	2,1
Total industrie lourde	50.461.290	51.109.262	+3,3	51,6
Produits agricoles	4.195.949	4.444.126	+5,9	4,0
Matériaux de construction	3.873.427	3.661.523	-5,5	3,5
Produits chimiques	5.091.966	5.301.963	+4,1	5,3
Produits divers	2.258.118	2.714.439	+20,2	2,8
Total industrie légère	15.419.460	16.122.051	+1,1	15,6
Transports combinés	4.951.474	5.207.651	+5,2	5,3
TOTAL GENERAL	70.832.224	72.438.964	+2,3	72,5

La situation économique en 1985

La **conjoncture économique** internationale a été caractérisée par un important ralentissement de la croissance aux Etats-Unis en même temps qu'un renforcement dans la Communauté Européenne, dont le rythme de croissance a atteint presque le niveau de celui de l'Amérique du Nord.

Le **commerce mondial** a évolué de façon nettement moins rapide qu'en 1984, suite à la politique d'économie de certains pays latino-américains, à la diminution de la demande à l'importation des pays de l'OPEP, et au ralentissement de la croissance au Japon.

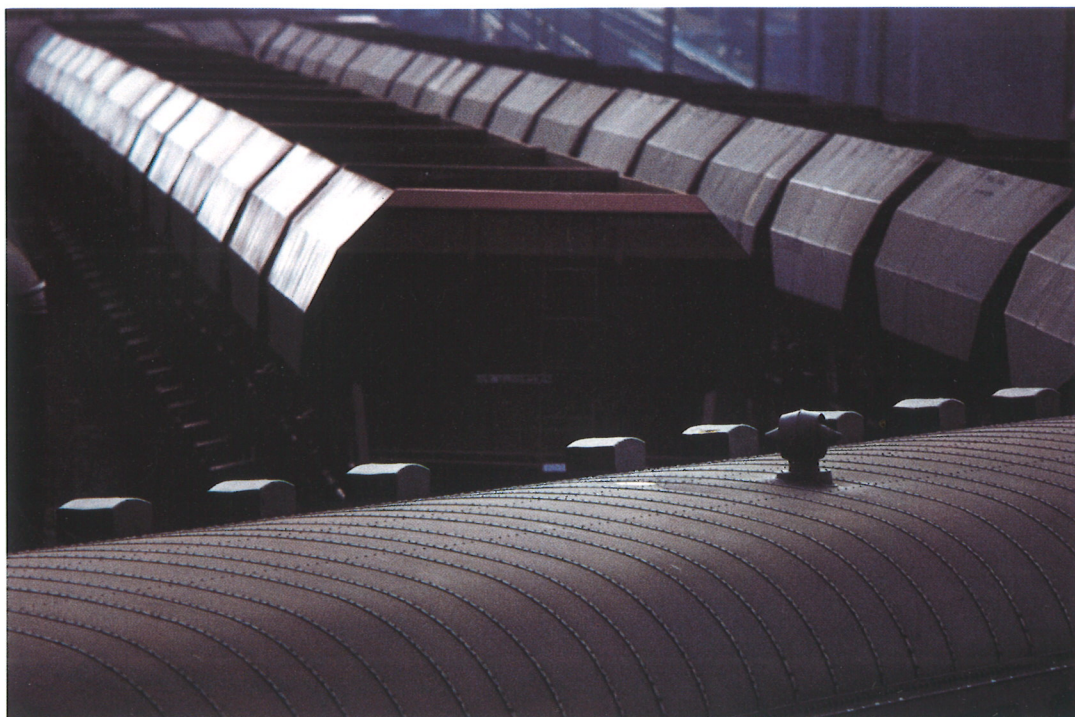
La **croissance européenne** due à l'expansion américaine des années précédentes fut de plus en plus soutenue par la demande interne, surtout de biens d'investissement; elle est la plus élevée en Grande-Bretagne et en Allemagne Occidentale. Sous l'influence de la baisse du dollar et des prix de quelques matières premières, l'inflation dans la Communauté Européenne a atteint son plus bas niveau depuis 15 ans. L'économie belge a également profité de la croissance élevée de ses partenaires commerciaux les plus importants. La hausse du P.N.B. est estimée à

1% environ et va de pair avec une amélioration des principaux indicateurs d'équilibre: inflation, chômage, solde de la balance des paiements - à l'exception des Finances Publiques.

L'**exportation** est restée le moteur le plus considérable de la croissance économique. Le pôle d'attraction s'est déplacé cependant vers l'Europe occidentale. Les investissements ont augmenté aussi considérablement, surtout dans l'industrie chimique. La consommation privée s'est stabilisée à un niveau bas et semble connaître une légère augmentation depuis l'été dernier.

La **production industrielle** a augmenté d'environ 2% (malgré une dépression temporaire dans les premiers mois suite aux fortes intempéries hivernales), la croissance la plus importante ayant été réalisée dans les secteurs des fabrications métalliques (surtout le montage de voitures), de la chimie et des métaux non-ferreux (demi-produits).

Par contre, l'activité a reculé dans l'extraction de charbon, le traitement primaire de métaux, les industries du papier, du ciment, du verre et du bois, et surtout dans la sidérurgie (la pro-



duction d'acier brut a diminué de 5%). Les difficultés dans ce dernier secteur ont été la conséquence du protectionnisme américain, défavorable pour un grand nombre de produits en acier, de la stagnation de la demande

mondiale et de problèmes sociaux et techniques. La production d'acier de la CEE a augmenté légèrement (+ 0,3%) grâce essentiellement aux bons résultats de l'Allemagne Occidentale et de la Grande-Bretagne.

distances (transport intérieur entre les différentes sidérurgies wallonnes) et à l'augmentation des flux sur longues distances, de et vers le Luxembourg et l'Allemagne ainsi qu'à l'exportation.

Pour les produits lourds, l'exportation vers le Luxembourg de même que le transport intérieur vers les centrales électriques a régressé suite à la croissance de la part nucléaire dans la production d'électricité.

Et le trafic par wagons complets

Le transport de **combustibles solides** (-3,4%) s'est maintenu à un niveau élevé pendant la première moitié de 1985 mais il a diminué considérablement par après. La quote-part de l'énergie nucléaire ayant été augmentée (mise en service de deux nouvelles unités nucléaires en 1985), la production des centrales thermiques classiques a diminué et le transport de houille a suivi la tendance. Par ailleurs, après le niveau maximum atteint en 1984, le transport de charbon allemand vers la Belgique et la France a diminué.

Après l'accroissement important constaté en 1984, le transport de coke a aussi diminué; l'exportation vers l'Allemagne est devenue quasi nulle et le transit de l'Allemagne vers le Luxembourg a baissé d'un dixième, ce qui est probablement dû au retrait sensible de la production dans la sidérurgie luxembourgeoise au cours des derniers mois de l'année. Le

transport intérieur de coke destiné à la sidérurgie belge s'est maintenu au niveau élevé de 1984. Et le commentaire est valable pour le transport de coke de pétrole, tandis que le transport de schistes charbonneux a régressé de plus d'un tiers.

L'augmentation du trafic de **minerais** qui s'était dessinée dès le dernier trimestre de 1983 s'est poursuivie (+ 3,7%). Mais l'accroissement n'a pas été aussi remarquable qu'en 1984; il résulte surtout du transit de minerais de fer d'outre-mer vers le Luxembourg (+ 1/8) et la France (+ 1/4).

Le transport de **produits métalliques** a connu une progression remarquable malgré la stabilisation de la production sidérurgique européenne.

Le transport des semi-produits a régressé légèrement en tonnage, mais il a augmenté d'un sixième en tonnes-kilomètres, suite à la diminution des flux sur courtes

En ce qui concerne les produits finis, l'augmentation (+ 1/8) provient pour les trois quarts du transit avec exportation maritime de la France et du Luxembourg. Nous notons également des augmentations dans l'importation de l'Allemagne et du Luxembourg, dans le transit de la Grande-Bretagne vers l'Allemagne et, dans une moindre mesure, du Luxembourg vers l'Allemagne et de la France vers l'Allemagne et les Pays-Bas. L'exportation a été quant à elle quasi égale à celle de l'année précédente.

Pour les tubes en acier, la régression dans le transport au départ de la France et du Luxembourg vers les ports belges n'a été compensée que partiellement par l'augmentation d'un sixième de l'exportation maritime.

La tendance à la baisse perçue depuis le début de 1984 dans le secteur des **huiles minérales** s'est transformée en une hausse sensible à partir du second trimestre, grâce au transport de produits légers du port d'Anvers vers la Suisse et le Luxembourg, lequel a progressé d'environ un dixième.

Le transport de **produits agricoles** s'est fortement accru, surtout au cours du dernier trimestre. Cette évolution s'est manifestée principalement dans le transport de sucre (de l'Allemagne et de la France vers les ports belges), d'aliments pour bétail et de produits farineux (de la France vers nos ports).

Le fort recul des céréales est sensible dans l'importation de France et le transit d'Allemagne vers les ports belges, tombé à zéro. Le transport de fruits espagnols vers la Belgique et les Pays-Bas a également reculé.

L'accroissement du transport de **matériaux de construction** (+ 8,6%) est à mettre au compte du trafic intérieur et de l'exportation vers la France. Le transport de verre n'a guère évolué. Par contre, celui de ciment et de plâtre a diminué.

Pour les **produits des carrières** (-11,1%), la diminution sensible du trafic intérieur de pierres concassées pour les travaux portuaires de Zeebrugge et de l'exportation de dolomie et de gravier vers les Pays-Bas n'a été compensée que partiellement par l'exporta-



tion de chaux et de pierres calcaires vers les Pays-Bas et le transport de sable de Lommel vers les verreries d'Auvelais.

L'augmentation du transport de **produits chimiques** est due à l'accroissement du trafic à l'importation. Le secteur des engrais

s'est maintenu. L'importation de produits gazeux au départ des Pays-Bas a doublé. Et le transit des Pays-Bas surtout vers la France a été supérieur à celui de l'année précédente.

Dans les secteurs "divers", on a pu constater quelques augmentations remarquables: 13,3% dans le papier, 14,8% dans l'industrie automobile, 36% dans l'industrie du bois et 68,7% dans le domaine des emballages.

On note enfin la situation favorable du transport combiné: le conteneur se maintient et le transport rail-route continue sa progression avec une augmentation de 4,4%.

Quelques indices comparatifs

Il peut être intéressant de dégager certains résultats précis et de comparer la situation en 1985 à celle de 1984. Nous le faisons dans le tableau de synthèse qui suit.

On relèvera particulièrement dans ce tableau l'augmentation du tonnage moyen par wagon, résultante d'une modernisation continue du parc de la SNCB, et l'augmentation de la distance moyen-

	1984	1985	84 = 100
Nombre d'envois (x 1.000)	556,0	569,0	102,3
Nombre de wagons (x 1.000)	1.833,9	1.851,8	100,9
Tonnage (x 1.000)	70.832,2	72.405,0	102,2
Tonnes-kilomètres (x 1.000.000)	7.904,9	8.250,0	104,3
Tonnage par envoi	127,4	127,1	99,7
Tonnage par wagon	38,6	39,1	101,2
Distance moyenne en km	111,5	113,9	102,1

ne parcourue, signe de la prépondérance du trafic international dans l'activité ferroviaire belge.

Premier trimestre décevant

Le trafic s'annonçait bien à la fin du mois de janvier 86, qui présentait une hausse de 9% par rapport à janvier 85. En fait, janvier 86 avait été perturbé par des conditions climatiques sévères. En 86, c'est février qui a souffert de cette manière. Au total des deux premiers mois, la situation de 86 restait stationnaire. Le mois de mars s'est soldé par un recul global de 12% sur mars 85, qui avait été exceptionnellement fort, se classant - en volume - le deuxième de l'année. Mais le trafic de mars 86 accuse quand-même un recul de 5 à 6% sur les prévisions établies.

Cela s'explique par la situation de la sidérurgie. La production d'acier au mois de mars dernier a reculé d'à peu près 10%. Et d'autres secteurs sont conditionnés par celui-là: pour fabriquer moins d'acier, il faut moins de minerais, moins de coke, moins de charbon pour fabriquer le coke, et les expéditions d'acier reculent également. Si bien que l'ensemble de l'industrie lourde accuse pour le seul mois de mars un recul de 14%, elle qui fournit les trois quarts environ des volumes transportés par la SNCB.

La conjoncture s'améliore. On entend le dire partout. Logiquement, le trafic devrait suivre. Mais il semble que les effets positifs de la baisse du dollar, du prix des produits pétroliers et des taux d'intérêt, qui doivent relancer l'investissement et par suite toute l'activité économique, ne seraient sensibles sur le potentiel à transporter qu'avec un décalage de deux à trois trimestres, le temps

de prendre les décisions, de commander les approvisionnements et de mettre en œuvre les nouveaux équipements avant que la production soit vraiment en phase.

D'autre part, la SNCB pratique une politique tarifaire encore fort rigide. La baisse des prix du gas-oil a favorisé la compétitivité des secteurs routier et fluvial, qui adaptent leurs prix avec grande souplesse. La SNCB a maintenu ses prix, au risque de se trouver à 3 ou 4% au-dessus du marché. Elle est consciente du handicap qui en découle. Mais changer radicalement de politique ne peut se faire sans que les effets possibles du changement aient été étudiés en profondeur. On notera à cet égard que la stabilité des prix qui pose problème dans les circonstances actuelles est avantageuse pour la clientèle lorsque le niveau tend à s'élever sur l'ensemble du marché.

Il est toutefois incontestable qu'une stabilisation des prix de marché à leur niveau du premier trimestre (ce qui semble se confirmer) amènera la SNCB à adapter son approche commerciale et à pratiquer une politique de prix plus agressive. D'autre part, les effets du plan TOP se feront sentir à terme. L'objectif de compression des coûts de production une fois atteint, le niveau tarifaire sera affecté d'un coefficient inférieur à l'unité là où la compétitivité du rail l'exige.

