

## **3<sup>EME</sup> PARTIE**

**ETUDE STATISTIQUE ET SYNTHETIQUE**



Les acteurs sont en place, ils jouent leur rôle. Mesurons les effets.

Les statistiques obtenues de la banque de données SITRAM peuvent provoquer une exploitation multiforme mais très lourde et trop éloignée de nos préoccupations. De plus, à un niveau de détail aussi fin que le département et que les groupes de la Nomenclature des Statistiques de Transports (N.S.T.), leur valeur est sujette à caution. Nous essaierons pourtant d'en tirer bon nombre d'éléments pouvant satisfaire notre curiosité.

Cette double exigence nous conduit à :

- limiter les circonscriptions expéditrices (flux entrant en Indre-et-Loire) ou réceptrices (flux sortant) aux 21 régions ; la Région Centre est écartée pour les statistiques par produits ou dans d'autres tableaux signalés à cet effet (voir note préliminaire en donnant les raisons) ;

- limiter la liste des produits (sauf pour une étude précise) aux chapitres ou sections N.S.T. (une "fiche volante" ou feuillet mobile du livret annexe en explique le code) ;

- éviter les exploitations mathématiques risquant de multiplier les erreurs.

L'impossibilité de connaître la raison d'être de tous les trafics nous oblige à constater simplement les courants sans toujours les expliquer. Pourtant, quelques réponses aux questions posées auraient pu être obtenues par l'exploitation plus poussée de ces mêmes statistiques ou d'autres tableaux. Mais il est évident qu'il n'y avait pas lieu ici d'obtenir un simple recueil de constatations statistiques. Il s'agit plutôt de porter plus avant, par la mesure de flux, la connaissance du phénomène-transport, rencontre des volontés de plusieurs acteurs.

Par contre, en en modérant l'exploitation, nous introduisons une idée d'évolution avec des données pour l'année 1974. L'année 1980 est celle de référence, la dernière disponible.

Le rapprochement de la réalité concrète peut se faire par l'utilisation des enquêtes et leur juxtaposition avec les statistiques correspondantes. Pour cela, il est bon de considérer les transports au sein de

secteurs d'activité emboîtés, dépendants, que nous pouvons appeler filières. Par exemple, la statistique des engrais n'est pas isolée. Les engrais sont souvent le fret retour d'un transport de céréales vers un port ou une minoterie. Ce sont ces interactions, présentées par un schéma commenté, qui nous donnent l'image globale des relations entre les acteurs et des flux ainsi engendrés.

L'acte de transporter se mesure par les chiffres dont on dispose et trouve sa place dans des circuits où l'on retrouve les acteurs. Il en est l'aboutissement, la concrétisation statistique.

## CHAPITRE 1

### ETUDE STATISTIQUE

L'étude aborde séparément les entrées et les sorties. Avant de rentrer dans le détail, il nous faut donc les situer respectivement. Il faut aussi régler la question des flux internes, pour lesquels nous n'avons que de maigres données. Chaque déplacement entraîne l'inscription de son tonnage aux comptes correspondants. Ainsi les flux internes s'élevaient en 1974 à 13 613 143 tonnes, assurés pour 30,7 % par le transport routier public, 69,2 % par le privé et 0,1 % par le fer. Les mêmes flux n'atteignent que 6 682 109 tonnes en 1980, soit moitié moins, et se répartissent en 14,1 % pour le transport routier public, 85,8 % pour le privé et toujours 0,1 % pour le fer. Il faut sans doute lier cette rapide évolution à la fin des grands travaux dans le bâtiment et les travaux publics (chantiers de la ville de Tours, autoroute...), à la rationalisation des fonctions de concentration/distribution dans l'agriculture et, en général, à une spécialisation fonctionnelle qui entraîne de plus longs déplacements des produits. Cette évolution est lourde de conséquences pour les transporteurs publics évoluant dans ce qu'on appelait la "zone courte".

Pour comparer globalement entrées et sorties, nous possédons les chiffres avec ou sans la Région Centre. Malheureusement, les résultats obtenus diffèrent assez sensiblement car, nous le verrons, les relations avec la région ont eu une évolution très contrastée.

Si l'on considère tous les mouvements aux frontières du département, les entrées régressent de 4 935 930 t à 4 610 280 t entre 1974 et 1980 soit - 6,60 %. Dans le même temps, les sorties passent de 4 559 057 t à 3 948 646 t soit - 13,39 %. L'écart est donc conservé avec un déficit d'environ 400 000 à 500 000 tonnes.

Les mouvements de ou vers tous les départements sauf ceux de

la Région Centre donnent un écart plus grand mais qui se réduit. En effet, les entrées passent de 4 292 800 t. à 3 783 473 t soit - 11,86 %. Les sorties, pour leur part, augmentent de + 6,27 % entre 2 777 500 t en 1974 et 2 951 580 t en 1980. Le déficit global dans les échanges se solde donc à environ - 800 000 t au lieu de - 1 500 000 t.

Nous savons aussi combien ces chiffres cachent une réalité faite de multiples trafics qui ont chacun leurs caractéristiques propres avant de fournir un bilan aussi global. Vingt et une régions expéditrices ou destinatrices, multiples produits transportés, et différents modes de transport dont l'étude est riche d'enseignements.

## I - LES FLUX ENTRANTS

Nous voyons dans quelle mesure les entrées de produits sont plus importantes que les sorties. L'Indre-et-Loire reçoit 4 610 280 t en 1980 soit 661 634 t de plus qu'elle n'expédie. Selon les chiffres sans la Région Centre, il s'agit de 3 783 473 t reçues et 831 893 t de plus qu'aux expéditions. C'est un déficit sensible et plus marqué avec la distance du transport. Les relations avec les régions, la répartition du trafic entre modes, les produits transportés, tout est lié dans l'explication de cette opposition.

### A - Les régions-provenances

Utilisons les cartographies regroupées dans le livret annexe et, plus particulièrement, les figures 19 et 20 . Nous y trouvons le volume des entrées en provenance des 21 régions y-compris des 5 autres départements de la Région Centre. Y figurent également les parts de chaque mode, rail, transport routier public et transport routier privé. La voie d'eau ne vient pas jusqu'en Touraine. Pour essayer d'approcher la question de l'évolution de ces entrées, la même carte a été établie pour 1974 et 1980. De plus, la fig. 29 résume les évolutions. Pour mieux comprendre, les 10 groupes N.S.T. les plus importants aux entrées ont été situés pour leurs provenances (fig. 21/2). Pour cette statistique, la Région Centre n'a pu être prise en compte.

La situation en 1980 met très nettement en avant un premier groupe :

Pays de la Loire (970 154 t), Poitou-Charentes (891 290 t) et Région Centre (826 790 t). Il s'agit bien entendu des régions limitrophes, et les statistiques sont fortement influencées par des trafics sur quelques kilomètres de part et d'autre des limites. Il est évident également qu'on peut y trouver des trafics sur moyenne distance comme le confirment les parts du rail et du transport public routier. La Région Centre est pourtant marquée par le rôle du transport routier privé et les envois ferroviaires sont quasi-nuls. Pays de Loire et Poitou-Charentes remettent pour leur part des produits pondéreux. Pétroles, sables et graviers, pierres représentent l'essentiel de leurs envois. On ne peut tout-de-même ignorer l'importance de leurs expéditions, moindres en valeur relative mais non négligeables dans l'absolu, dans le domaine des produits manufacturés ou agricoles (articles divers, épicerie, denrées alimentaires, groupages). Ceci entraîne un équilibre relatif dans le travail des différents modes. Par contre, l'évolution globale est très marquée pour les Pays de Loire avec une forte régression, sans doute le fait d'une réduction des entrées de produits pétroliers et de sables et graviers. Légère progression des entrées en provenance du Centre et de Poitou-Charentes.

Un deuxième groupe de régions rapproche par le volume de leurs expéditions vers la Touraine, l'Île-de-France et la Haute Normandie (384 673 t et 374 791 t). Mais là s'arrête la comparaison car les trafics ne sont pas du tout les mêmes. La Région Parisienne envoie surtout des articles manufacturés, des denrées alimentaires, boissons, épicerie et du groupage. Elle favorise ainsi des trafics de détail, d'assez haute valeur et à faibles stocks, traditionnellement confiés à la route. Le transport public enlève la moitié des envois parisiens. Pourtant, l'évolution 1974-1980 a tendu à réduire cette part, au profit du rail et, plus nettement, du transport privé. A l'inverse, la Haute-Normandie expédie avant tout des produits pétroliers et des engrais transportés essentiellement par rail. Le transport public prend la part restante.

Seule dans l'échelle des volumes de trafic avec 226 882 t, la Bretagne est caractérisée par une importante progression de ses envois vers la Touraine. Les produits concernés sont plutôt des produits non pondéreux (sauf quelques pierres et matériaux de construction) : divers articles manufacturés, denrées alimentaires, groupages. De façon assez surprenante, ce trafic est dominé par le transport routier privé, secondé par le public. Le rail n'y a pas sa part. L'évolution a d'ailleurs confirmé cette spécificité.

De plus petits trafics sont enregistrés avec la Lorraine (118 037 t),

Rhône-Alpes (112 953 t) et Champagne-Ardennes (98 989 t). Alors que le volume est stable pour Rhône-Alpes et en sensible augmentation pour Champagne-Ardennes, la Lorraine enregistre une très nette régression. Ses envois étaient en effet dominés par les produits lourds de la sidérurgie/métallurgie. Le rail marque ici sa place. En plus de cela, on retrouve la Lorraine pour les engrais, les minéraux et les boissons. Rhône-Alpes se signale par l'équilibre de ses envois entre les modes, sans doute lié à la variété des produits "légers" (articles manufacturés, aliments, groupages...) et à son éloignement moyen. On retrouve Champagne-Ardennes pour les articles manufacturés et le groupage, à 80 % sur la route (40 % - 40 % entre public et privé, soit une place nouvelle pour le privé sur de nouveaux trafics).

Il est difficile de recenser aussi précisément toutes les autres régions sinon au travers de quelques remarques. Le transport routier privé gagne des points sauf dans le Sud-Ouest et le Sud-Est. Le rail a tendance à perdre des trafics (entre autres en Aquitaine) sauf pour les boissons en Languedoc-Roussillon (trafic quasi-unique). Les principales évolutions sont : régression du trafic venant de Nord/Pas-de-Calais, Aquitaine, Auvergne et Limousin, peu de progressions.

Les entrées apparaissent donc assez concentrées sur quelques régions. Les régions limitrophes sont caractérisées par la remise de pondéreux, vraisemblablement le trafic le plus frontalier. Elles montrent aussi un réel regard vers l'Ouest de la part de la Touraine. Deux régions plus éloignées, Haute-Normandie et Lorraine, sont significatives du cas des réceptions de pondéreux et favorisent ainsi le rail. Les autres régions envoyant un certain volume le font plus par la route, les produits étant de plus haute valeur et plus fractionnés (Ile-de-France, Bretagne...).

#### B - Structure par modes et produits de l'ensemble des entrées

Si nous voulons lier la question-produit avec la question-mode, il faut se résoudre au plan global et abandonner une étude régionale qui serait trop décousue. Il faut, pour cette étude, s'intéresser aux figures 21, 22, 30, 32, 33. L'ensemble de ces données statistiques est à considérer dans le cadre des entrées depuis tous les départements sauf ceux de la Région Centre. Cernons, dans un premier temps, les liaisons entre les produits et les modes afin de mieux analyser, ensuite les comparaisons avec les autres régions et l'évolution 1974-1980.

Les produits les plus favorables au rail pour les entrées sont les minerais et déchets pour la métallurgie (seulement 2 265 t pour 100 % au rail !), les combustibles minéraux solides (avec 47 569 t et une part de 95,6 %), les produits pétroliers (491 736 t - 71,8 % du trafic -) et les engrais (104 142 t soit 60,7 % des réceptions). Les bonnes places (25 à 50 %) sont ensuite obtenues pour les produits métallurgiques (65 978 t), les produits chimiques (32 280 t), les minéraux et matériaux de construction (309 844 t). Il en résulte un trafic ferroviaire aux entrées fortement influencé par les produits pétroliers (39,27 %) et les minéraux et matériaux de construction (24,75 %) alors que les autres produits n'atteignent à eux tous que 36 %.

Le transport routier public n'est jamais aussi clairement majoritaire. Il ressort toutefois nettement dans le déplacement des minéraux et matériaux de construction (449 248 t - 50,7 % du trafic -), des divers objets manufacturés (401 339 t - 45,7 % -), des engrais (64 414 t - 37,5 % -). Le transport routier pour compte d'autrui est donc dominé également par deux trafics : les minéraux et matériaux de construction et les divers objets manufacturés (36 % et 29,4 % ce qui ne laisse que 34,6 % pour les autres trafics).

Le transport routier privé est très présent dans les entrées de produits agricoles et animaux vivants (170 404 t - 61,7 % du trafic -), de denrées alimentaires et fourrages (277 718 t - 54,7 % du trafic -), d'objets manufacturés (387 141 t - 44,1 % du trafic -), de produits chimiques (32 615 t - 35,4 % -), de produits métallurgiques (49 776 t - 33,8 % -), à l'exclusion quasiment d'autres transports. Globalement, le transport routier pour compte propre fonctionne pour les produits agro-alimentaires (14,71 % + 23,97 % = 38,68 %), les minéraux et matériaux de construction (14,69 %) et les objets manufacturés divers (33,42 %). Le reste ne représente plus que 13,21 %.

Ces observations mettent en valeur la force du rail dans les transports pondéreux, force qu'il est inutile d'expliquer plus avant (trains complets, plus longs délais...). Nous y trouvons aussi un partage du travail sur route pour les divers objets manufacturés. Ce partage est égal dans tous les domaines sauf peut-être pour les caoutchoucs, papiers et meubles, plus tournés vers le privé. Le transport pour compte propre est aussi essentiel dans les produits agricoles. Une recherche dans le détail nous apprend que c'est avant tout dans les animaux vivants, le bois et, en partage, dans les fruits et légumes. Pour les denrées alimentaires, il s'agit de stimulants et épicerie (café, chocolat, thé, tabacs, sucres) et des denrées périssables

(viandes, poissons, lait, beurre-oeufs-fromages). Les minéraux et matériaux de construction, la plus forte des entrées constituée de grosses quantités de pondéreux, sont d'abord le travail du transport public routier.

L'analyse des structures des entrées par modes et produits pour quatre autres régions de France est particulièrement intéressante. Nord/Pas-de-Calais est marqué par les entrées de produits agricoles et denrées alimentaires, de minéraux et matériaux de construction et de produits manufacturés. Les produits et minerais de la métallurgie ainsi que les produits chimiques ne sont pas négligeables. Transparaissent ainsi le rôle de l'industrie de base et le foyer de population consommateur. Le rail et la voie d'eau, présents pour 38,74 % rivalisent avec le transport routier public (37,93 %) et le compte propre se limite à 23,33 %. Rhône-Alpes est un peu plus éclectique dans ses réceptions. Malgré tout ressortent les denrées alimentaires, les produits pétroliers, les minéraux et matériaux de construction, les produits chimiques (sa plus grande originalité) et les produits manufacturés. C'est le transport public routier (39,30 %) qui s'y porte le mieux, suivi du rail (30,68 %) et du compte propre (26,32 %). La Bretagne est totalement différente. Quatre grands produits aux entrées : produits agricoles, denrées alimentaires, minéraux et matériaux de construction et produits manufacturés. Le transport routier public s'y taille la part du lion (42,95 %), suivi du compte propre (34,12 %). Le rail n'atteint que 22,93 % du trafic. Quant à l'Ile-de-France, elle met en avant les minéraux et matériaux de construction ainsi que les objets manufacturés. Les produits agricoles, alimentaires et énergétiques constituent l'autre moitié. Ce trafic est assuré quasi également par le rail (21,02 %), la voie d'eau (21,70 %), le transport routier privé (25,48 %) et un peu plus par le public (31,80 %).

Les besoins et les activités des régions se lisent à travers ces trafics. Il y aurait peut-être un type de région consommatrice pour son industrie, pour sa population, pour son agriculture... Mais chaque région a souvent un peu de tout en mélange. La Touraine semble très partagée dans ses besoins. Au point de vue des produits, elle ressemble un peu à l'Ile-de-France, liée aux produits énergétiques ou alimentaires, aux matériaux de construction et aux produits manufacturés. Les besoins industriels n'apparaissent pas déterminants sauf peut-être à travers les entrées de produits métallurgiques, chimiques ou de bois (produits agricoles). L'agriculture est présente par les entrées d'engrais. Reste que la consommation marque plus que dans Nord/Pas-de-Calais ou Rhône-Alpes où les produits à usage industriel sont mis en avant. La Bretagne respire son

agriculture et l'agro-alimentaire. La répartition modale de la Touraine est très équilibrée (fer = 33,09 %, route public = 36,29 %, route privé = 30,62 %), à la différence des autres régions. En effet, et comme nous l'avons vu, le rail trouve à "s'exprimer" dans les produits lourds, la route se partage les produits "de valeur" pour la consommation (alimentaire ou non).

L'évolution entre 1974 et 1980 est avant tout marquée par une rétraction du volume des entrées. Ensuite, il faut souligner que le transport routier public a beaucoup perdu, sa part dans le trafic total tombant de 41,30 % à 36,29 %. Pendant ce temps, le rail marquait un léger retrait (de 34,17 % à 33,09 %). Ainsi, le transport pour compte propre était le seul à augmenter en valeur absolue et encore plus clairement en pourcentage (30,62 % contre 24,53 %). Les volumes à transporter ont baissé, le coût du transport a augmenté, tout a incité à mieux utiliser son parc en propre. Un article d'une revue spécialisée (14) révèle, après une étude au niveau français, que la part du transport routier privé s'est accrue dans un court cycle de 1969 à 1978. La tendance est, en effet, plutôt à la perte de vitesse de ce "mode". Une meilleure utilisation de la capacité des véhicules et une évolution vers les gros porteurs en sont l'origine. Il faut dire que la location exclusive est comprise dans les chiffres du compte propre. Nous l'avons noté : en Indre-et-Loire, cette forme de travail est importante. En voici une confirmation. Avec ce système, le transport pour compte propre peut se moderniser et être plus efficace. D'une position de complément du compte d'autrui, il se place en position de concurrent. Par ailleurs, le transport routier privé est implanté dans des activités qui ont plutôt connu des évolutions positives (denrées alimentaires, produits manufacturés). A l'inverse, le rail a subi les revers de la métallurgie, des produits pétroliers, des engrais et les subit aujourd'hui. Le transport routier public est frappé avant tout par la crise des minéraux et matériaux de construction.

Beaucoup d'éléments des enquêtes se trouvent donc confirmés :

- Tout d'abord, le rôle aux entrées des produits lourds pour la consommation puis pour l'industrie et l'agriculture. Ils préservent une marge de travail pour chaque mode mais sont plutôt l'objet d'évolutions rapides, dans un sens négatif. Travail du chemin de fer et de la route public

- La présence importante et grandissante du transport routier privé et plutôt sur des frets riches à distribution finale. D'où la bataille, qui est plus que jamais à livrer pour le rail et la route en compte d'autrui,

sur les produits manufacturés et les denrées alimentaires parce que ces secteurs se portent bien et sont encore à conquérir sur le transport pour compte propre.

- La destruction, par le bâtiment et les travaux publics, d'une partie du transport pour compte d'autrui.

- Le fait que les régions effectuant des expéditions significatives sont soit limitrophes, soit moyennement éloignées. Elles fournissent alors les produits lourds pour l'industrie. Elles peuvent encore être orientées vers le marché de consommation (éclatement, redistribution) tourangeau.

## II - LES FLUX SORTANTS

Les sorties vont donner lieu à une étude semblable à celle des entrées. Mais rappelons, au départ, qu'elles donnent lieu à un trafic plus faible. Elles sont aussi beaucoup plus contrastées au plan des modes de transport. Le travail des transporteurs locaux s'y nourrit sans doute un peu plus que des entrées. Les produits sont, de plus, parfaitement liés à une réalité économique que nous avons déjà essayé d'approcher. De nombreuses confirmations valent la peine de se pencher sur ces statistiques.

### A - Les régions-destinations

Les figures 23, 24, 29, nous permettent d'appréhender les aspects régionaux des expéditions depuis la Touraine. La liaison doit être faite entre volumes, modes, produits et évolutions.

Aux sorties, deux régions limitrophes se détachent très nettement : le Centre (997 116 t) et les Pays de Loire (974 404 t). Les sorties vers le Centre sont très fortement en recul sans que nous puissions, par le fait des statistiques obtenues, en donner la raison. Bizarrement, le rail y trouve son compte aux dépens de la part du transport routier public. Les Pays de Loire sont plus stables. Le transport routier privé gagne du terrain dans les denrées alimentaires (aliments du bétail), la redistribution des produits pétroliers (fuel, gaz) et les articles manufacturés divers. Pour l'ensemble des modes, tous les principaux produits cartographiés sont importants mais surtout les céréales et ciments.

Viennent ensuite Poitou-Charentes (590 598 t) et, assez loin derrière la Bretagne (458 925 t). Si la première région est encore aidée par le trafic limitrophe, la seconde est un point de sortie important et traditionnel. Poitou-Charentes est marqué par une progression assez sensible. Le transport routier public en a profité pour accroître en plus sa part de trafic mais c'est le compte propre qui gagne le plus en tonnage (ne représente-t-il pas 68 % du trafic). Cette hausse est le fait des produits agricoles, des dérivés pétroliers, des minéraux pour la construction. La Bretagne reçoit de Touraine essentiellement des céréales et, secondairement, des matériaux de construction et groupages. Le trafic est repris à 40 % par le rail (rôle du train complet) et par la route en compte propre (sans doute aussi pour les céréales - voir la nutrition animale -). Le transport public routier garde pauvrement les 20 % restants (plutôt sur les groupages).

L'Ile de France mérite aussi d'être considérée avec 230 623 t reçues d'Indre-et-Loire. Il s'agit de fruits et légumes, de matériaux de construction, d'articles manufacturés, de matières chimiques et de groupages. Ces frets plutôt riches furent enlevés essentiellement par le transport routier public (57,2 % en 1974) mais le sont en 1980 plutôt par le compte propre - 50,1 % -. Ce dernier a perdu un trafic de produits métallurgiques mais s'est vivement développé dans les matériaux de construction et articles divers manufacturés.

Pour les autres régions, on peut signaler une baisse ou une stagnation au nord-est d'une ligne Basse-Normandie à Rhône-Alpes (la France industrielle) et plutôt des hausses au sud-ouest de cette ligne (sauf Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon). Le transport routier public marque des points vers l'Aquitaine, la Provence, Rhône-Alpes, la Lorraine et la Basse-Normandie. Le transport en compte propre s'installe vers le Limousin, l'Auvergne, la Bourgogne et la Franche-Comté et Champagne-Ardenne.

Il serait fastidieux et hasardeux de toujours tenter une explication. Chaque région représente un cas particulier et il semble qu'il y ait une très grande mobilité des échanges. Les sorties "bougent" plutôt plus vite que les entrées. La clientèle des expéditions (entreprises ou marchés extérieurs) est plus diversifiée et instable que la clientèle réceptrice (les seuls entreprises et marchés de Touraine). Les entrées sont concentration, les sorties sont distribution. L'orientation Ouest + Région Parisienne est confirmée, encore plus que pour les entrées. Le rail n'est présent que sur la Bretagne. Le transport routier privé a gagné du terrain dans la majorité des régions mais surtout à l'Ouest, sur les courtes et moyennes

distances. Il semble que ce soit plutôt le fait des activités de redistribution (aliments du bétail, fruits et légumes, dérivés pétroliers, articles manufacturés) ou de quelques transports plutôt pondéreux (céréales, matériaux de construction manufacturés) où le compte propre se justifie par l'ampleur des mouvements à assurer.

## B - Structure par modes et produits de l'ensemble des sorties

L'étude des figures 25, 26, 31, 32, 33 nous permet de retrouver les éléments avancés dans l'étude régionale.

Commençons, de ce fait, par l'étude du transport pour compte propre dans les sorties. Beaucoup plus présent que dans les entrées, il se signale dans les produits agricoles et animaux vivants (443 813 t), les produits manufacturés (338 291 t), les minéraux et matériaux de construction (301 859 t) et les denrées alimentaires (239 982 t). Il est encore essentiel dans les produits pétroliers et les engrais. Le trafic global du transport routier privé est le plus important avec 1 542 380 t (52,26 % du total des sorties). Il est dominé par les produits agricoles (28,77 %), les produits manufacturés (21,93 %), les minéraux et matériaux de construction (19,57 %) et les denrées alimentaires (15,56 %). Les trafics qu'il domine sont également les plus importants pour lui.

Le transport routier pour compte d'autrui est surtout présent dans les objets manufacturés (475 566 t), dans les matériaux de construction (296 292 t) et, secondairement, dans les produits chimiques et les engrais. Sa part globale de trafic (1 053 630 t, soit 35,70 %) est largement dominée par les produits manufacturés (45,13 %) et les minerais et matériaux de construction (28,12 %). Cela ne manque pas de ressemblance avec les entrées mais les produits manufacturés s'affirment encore beaucoup plus.

Le rail est le parent pauvre des sorties. Avec 355 570 t, il n'enlève que 12,04 % des expéditions. De plus, son trafic est très largement dominé par les 246 128 t (69,22 %) de produits agricoles qu'il transporte. Son exclusivité dans les charbons et les déchets pour la métallurgie ne lui apporte en effet que 11 204 t !

Les sorties par région sont beaucoup plus contrastées que les entrées. Il est plus facile de classer et la Touraine trouve une place originale dans ce concert de spécialités.

Nord/Pas-de-Calais est très varié dans ses expéditions. La région n'exclut aucun envoi mais marque sa spécificité par les produits métallurgiques (en dehors des inévitables matériaux de construction et produits manufacturés). Le rail et la voie d'eau en profitent et assurent 42,4 % du trafic. Le transport routier public est donc le plus faible des cinq régions avec 33,2 % ainsi que le privé avec 24,4 %.

Rhône-Alpes ignore quasiment trois produits : charbons, déchets métallurgiques et engrais. Les autres produits sont plutôt équilibrés en dehors d'un secteur important pour les objets manufacturés. L'originalité réside dans la part exceptionnelle prise par les produits chimiques. Le transport privé est à rapprocher de celui de l'Ile-de-France assurant un bon tiers du trafic (35,5 %). Le rail obtient 19,5 %. Le transport routier public se porte bien à 43,7 %.

L'Ile-de-France est très comparable à Rhône-Alpes avec, comme principale différence, un plus gros secteur d'objets manufacturés au détriment des produits chimiques. Les engrais et déchets pour la métallurgie sont présents. La répartition modale est semblable. Le transport routier public (42,2 %), le privé (33,4 %) et le rail (17,4 %) laissent chacun un peu de trafic à la voie d'eau (7 %).

La Bretagne exporte avant tout des denrées alimentaires, à rapprocher des produits agricoles (les deux atteignent 50 %). Suivent, plus modestement, les objets manufacturés et les matériaux de construction. La structure par modes est peut-être la plus proche de celle de la Touraine avec transport privé = 48,34 %, transport public = 40,84 % et rail = 10,82 %.

Nous avons donc trois régions industrielles avant tout. Chacune met en avant un secteur original : métallurgie pour le Nord, chimie pour Rhône-Alpes, objets manufacturés pour Paris. Elles maintiennent le transport privé en-dessous de 36 %. Le rail se porte mieux pour les pondéreux produits métallurgiques du Nord. La Bretagne est clairement région agricole, son transport routier privé atteint 50 % et le rail s'effondre à 11 %.

D'un côté, la Touraine est proche de la Bretagne (selon sa répartition modale). D'un autre côté, elle n'ignore pas complètement les sorties industrielles. Les produits agricoles et alimentaires atteignent 38,7 % pendant que le score des objets manufacturés vaut celui de Rhône-Alpes (avec 29,4 %). Les minéraux et matériaux de construction sont plutôt des matériaux manufacturés. Avec 21,1 % des sorties, ce poste-produit, le plus important à travers les 5 régions, sous-entend donc une activité de transformation.

L'évolution de la répartition modale des sorties nous révèle la part grandissante du transport routier privé. Cette évolution touche le transport pour compte d'autrui qui recule en volume et en pourcentage (de 39,7 % à 35,7 %). Le rail perd 1,5 point. Il s'agit bien d'une redistribution des forces puisque les évolutions dans les produits aux sorties ne sont pas spectaculaires.

Rendons-nous donc, comme pour les entrées, à quelques évidences. Elles viennent amplifier certaines images : les statistiques sont étonnamment claires pour souligner la destruction d'idées reçues. Voici quelques grands traits des expéditions de la Touraine :

- Le transport routier privé est particulièrement vivace. Il joue plutôt sur les courtes et moyennes distances pour les activités de distribution sur grand rayon d'action et quelques autres activités demandant une flotte importante de camions. Ce sont assez souvent des activités en croissance. Il gagne aussi dans les transports de denrées alimentaires, de produits pétroliers, d'objets manufacturés ou encore de produits agricoles.

- Le transport routier public a, lui, perdu 56 500 t en 6 ans. Il est pourtant favorisé, sans doute sous le coup d'un phénomène temporaire, par les minéraux et matériaux de construction marqués par une forte croissance (+ 131 000 t). Mais il perd beaucoup sur les autres tableaux : produits agricoles et denrées alimentaires, produits manufacturés. Ce qui confirme bien un glissement du public vers le privé. Cela ne veut pas dire que des entreprises sont converties au transport pour propre compte. Celles qui avaient un parc, avec la crise, l'ont maintenu et ont mis à profit sa sous-utilisation. Ensuite, plus que les activités productrices, les activités de la distribution gardent un certain dynamisme. Elles se développent à partir de Tours pour toute une région et donnent leur faveur au transport privé.

- L'activité agricole, l'industrie de transformation, le carrefour commercial que représente la Touraine se lisent donc parfaitement bien. Les pondéreux tourangeaux sont les céréales et les ciments et réfractaires.

- Le transport routier privé est bien implanté, preuve de vétusté ou révélateur des orientations de l'activité économique ? Sans doute un peu des deux. Le transport routier public prend mal le virage du ralentissement économique. Heureusement pour lui, le rail est très mal placé aux sorties. Mais les entreprises doivent avoir les reins solides et certaines se tournent vers des marchés de transport extérieurs au département ou vont vers la location longue durée avec chauffeurs, allant gonfler les chiffres du compte propre.

Rapprochons à nouveau les entrées des sorties en observant une dernière statistique, celle de la balance des échanges (figures 27 et 28). Avant tout, l'évolution saute aux yeux. Les différences de volumes des entrées et des sorties s'estompent. La "balance commerciale" de la Touraine est plus souvent proche de l'équilibre. Un phénomène subsiste : les régions de la Haute-Normandie à l'Alsace par l'Ile-de-France envoient en Touraine plus qu'elles ne reçoivent. Ce sont des régions industrielles. Deux ballons de baudruche se sont dégonflés : le déficit avec les Pays-de-Loire (rendu à 0 par baisse des envois de cette région) et l'excédent avec la Région Centre (bien diminué par baisse des expéditions vers la région). Les régions favorables à la Touraine sont un peu plus nombreuses (9 au lieu de 6) et les principales conquêtes sont le Limousin l'Auvergne et l'Aquitaine, aussi bien par baisse des entrées que hausse des sorties. La situation est renversée dans le mauvais sens avec Rhône-Alpes (baisse des expéditions tourangelles) et Midi-Pyrénées (hausse des réceptions). Elle est un peu moins confortable avec la Basse-Normandie (baisse des envois tourangeaux) et avec la Bretagne (hausse des réceptions de produits bretons). Poitou-Charentes et Haute-Normandie deviennent les plus gros déficits et la Bretagne le plus net excédent. Les régions de l'approvisionnement tourangeau accusent un déficit des échanges (ce sont plutôt celles des frets retour). La domination tourangelles se révèle sur des terrains difficiles (Bretagne, Massif Central) ou sur courtes distances (Centre) et ne donne pas de bons frets départ.

Le lien entre entrées et sorties existe aussi pour toute une série d'activités n'ayant pas le rôle de transformation mais celui de commerce ou entreposage. Il en va ainsi, après la rupture de charge, pour alimenter le marché intérieur à la Touraine (flux internes). Mais, de la même façon, le carrefour tourangeau entretient des stocks régionaux dans tous les domaines de produits finis. Ainsi des produits comptabilisés aux entrées ne sont pas consommés sur place mais se retrouvent dans les sorties. Prenons les distributeurs pétroliers et gaziers, par exemple. En sens inverse, des produits de provenances éclatées hors département peuvent être concentrés en Indre-et-Loire et être de nouveau comptés aux sorties. Le Marché d'Intérêt Régional vit les deux cas (le premier est bien sûr plus important) : arrivée du Roussillon, départ vers Blois. Arrivée du maraîchage saumurois, départ sur Limoges. Avec le jeu de possibles transformations, tout nous porte vers l'analyse par filières : la Touraine joue ainsi son rôle économique et ne se contente pas de consommer.

## CHAPITRE 2

### ANALYSE DE QUELQUES CIRCUITS OU FILIERES

Directement issus des enquêtes et des renseignements chiffrés donnés par les statistiques, des schémas vont tenter de synthétiser les notions de partenaires, articulation chargeur/transporteur et mouvement mesurable. L'étape tourangelle d'obtention d'un produit peut être décortiquée. Comment les matières premières arrivent-elles en Touraine ? La transformation donne-t-elle lieu à de nouveaux mouvements ? Comment est organisée la distribution, la commercialisation, l'expédition vers un transformateur secondaire ? Chaque étape peut donner lieu à transport par rail, par parc en propre ou loué, par transport public. Globalement, il faut faire l'analyse de ce que nous appellerons une "filière".

#### I - DOMAINE AGRO-ALIMENTAIRE

En Touraine, l'agriculture, l'industrie agro-alimentaire et la distribution des fruits et légumes représentent des secteurs particulièrement concernées par les problèmes de transport. Ils font intervenir des structures à la fois variées et propres au secteur : coopératives, petits viticulteurs ou maraîchers, petites et grosses sociétés de transformation, marché de gros... Tous les modes y ont leur place.

##### A - Céréales

La filière "céréales" réunit les engrais, les céréales proprement dites et l'industrie des aliments du bétail.

Les usines d'engrais sont situées essentiellement aux abords des

CEREALES

MATIERES PREMIERES

↓  
PORT

FABRICANTS ENGRAIS

60 000 T

40 000 T

40 000 T

ENGRAIS

ENGRAIS

Produits phyto-sanitaires  
Semences, plants, outillage  
Aliments du bétail

rail

parc propre

Aliments du bétail

MAGASIN GENERAL

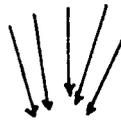
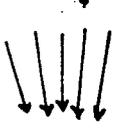
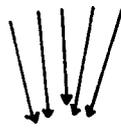
5 MAGASINS CENTRAUX

Parc propre

Magasins cantonaux

250 000 T

CEREALES AU CHAMP



Dépôt

Dépôt

Dépôt

parc exploitants  
parc coopérative  
+ public (pointes)

parc propre  
+ public (pointes)

4 DEPOTS CENTRAUX

+ 3 EN LOCATION

parc propre

110 000 T

parc propre

parc loué du fabricant

↓ ↓ ↓  
Céréales  
400 000 T

Autres produits  
(rail, route)

MINOTERIES  
EXPORT

MINOTERIES  
LOCALES

FABRICANT  
ALIMENTS DU BÉTAIL

parc propre ou loué

rail

140 000 T

MINOTERIES  
EXPORT

CLIENTS

voies d'eau (dans une ville, port fluvial ou maritime). En effet, de nombreux éléments de leur composition proviennent de pays outre-mer et ce sont des pondéreux. Cette même qualité de pondéreux explique un premier trajet vers les agriculteurs majoritairement par le rail. Les arrivées d'engrais par la route sont dues au parc en propre en retour de livraison de céréales pour l'exportation (ports à distance moyenne). Il faut ajouter aux engrais la masse des produits secondaires. La coopérative envoie une bonne part directement sur 5 magasins généraux. Le reste est "dégroulé" à St Pierre-des-Corps et livré aux petits magasins par le parc en propre en tournées.

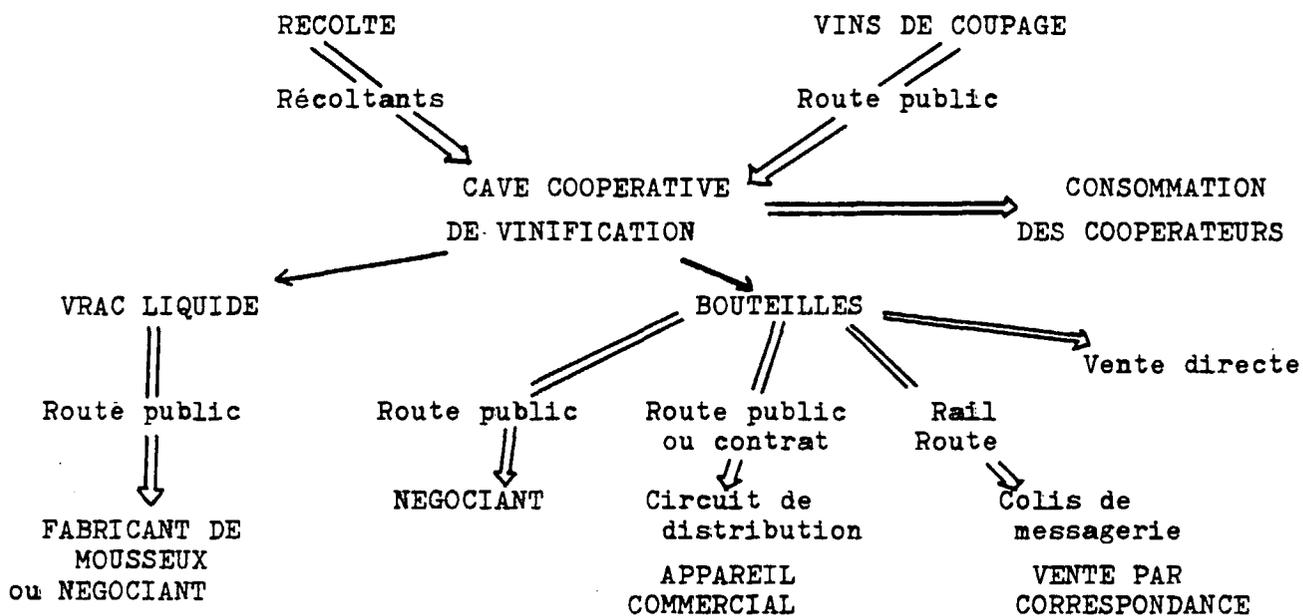
Les céréales collectées atteignent 250 000 t. L'exploitant apporte sa récolte lui-même au dépôt le plus proche (4/5ème des cas), 52 points de collecte. A défaut, la coopérative met à sa disposition une benne qu'un porteur multi-bennes de son parc ou d'un transporteur public ( dans les pointes des moissons) viendra reprendre. Selon un plan de charge et les qualités du grain, la récolte est centralisée sur 4 gros dépôts de la coopérative et 3 en location. Ces dépôts sont tous embranchés et compatibles avec des trains complets. La production est vendue à des minotiers régionaux et livrée alors par le parc en propre. Les minotiers extra-régionaux sont, selon les cas, desservis par le parc en propre ou le rail selon qu'un fret de retour (engrais) existe ou non. A Nantes, par exemple, se situent minotiers et fabricants d'engrais, à 200 km de Tours. L'exportation via La Pallice ou Rouen se fait essentiellement par le rail. Le parc en propre cumule 1 267 486 km pour 9 722 jours d'activité. La moyenne est donc à 255 jours par an. Ce qui correspond à la réduction du sur-parc. Des photos (N° 10 et 11) nous montrent l'activité du dépôt central de Port-de-Piles.

## B - Vins

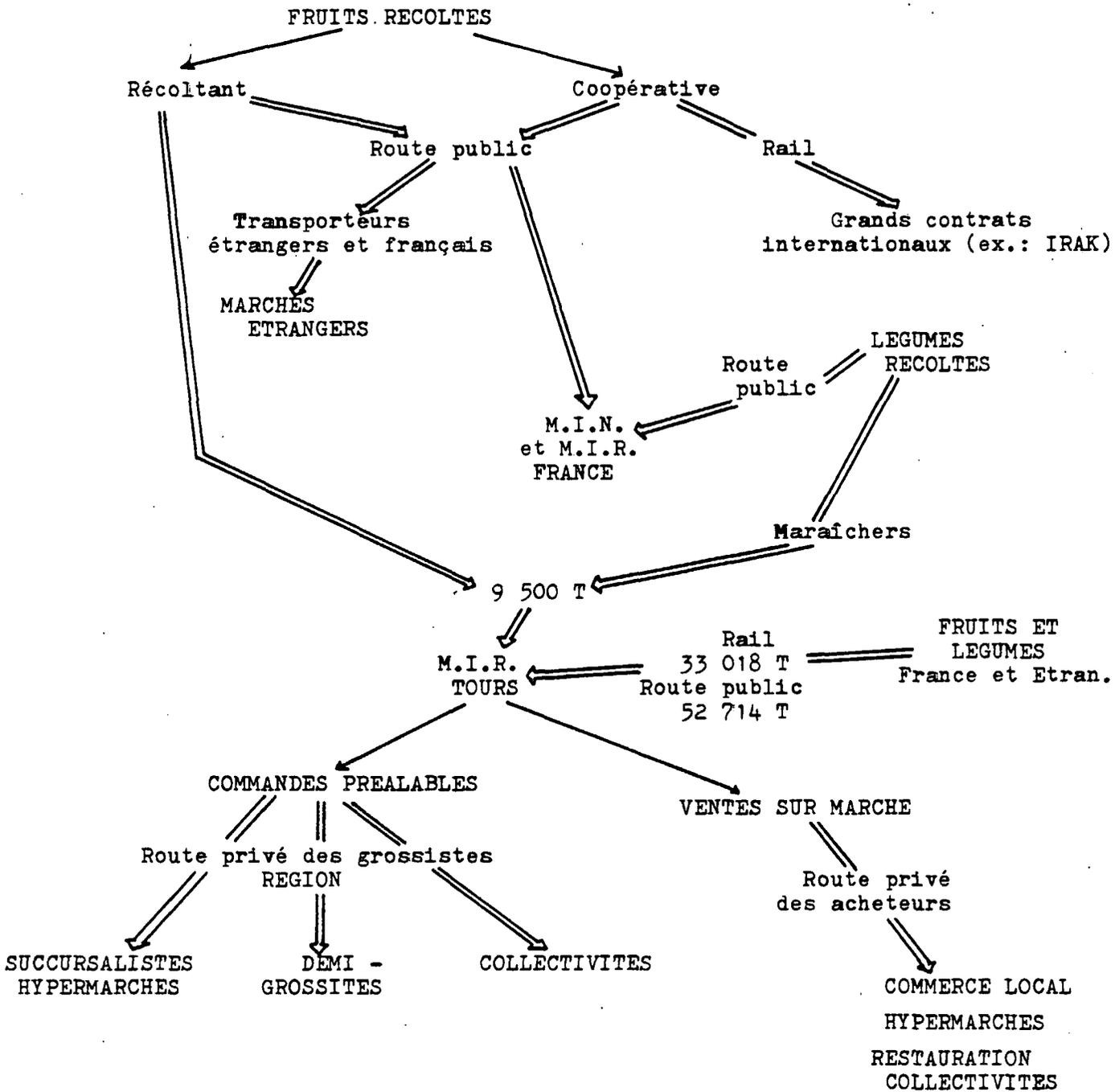
La filière des vins est caractérisée par la pulvérisation des intervenants. Les viticulteurs sont très nombreux, les transporteurs concernés le sont également comme les lots recueillis. Le schéma correspond à l'organisation possible au niveau d'une coopérative viti-vinicole. Cette organisation recoupe les diverses solutions qui s'offrent au viticulteur individuel. Certaines solutions sont plus spécialement le fait des coopératives et de ceux que l'on peut appeler "marchands de vins".

La région est riche en vignobles (Saumur, Bourgueil, Chinon, Vouvray, Montlouis, Touraine) et les appellations contrôlées s'étendent. Restent

VINS



FRUITS ET LEGUMES



les vignobles de bordure, non classés, visés par les fabricants de mousseux ou appréciés pour les vins de table du pays. Du fait de cette répartition, tous ne sont pas concernés par l'ajout de vins de coupage. La qualité des vins non mis en bouteilles est moins bonne. Les blancs sont particulièrement visés par les fabricants de mousseux, français ou étrangers, et les négociants de "petit blanc". La bouteille d'A.O.C. se vend en direct, à tous les niveaux. Elle se vend aussi par correspondance (prolongement de la vente directe) ; elle donne ainsi un étonnant marché de messagerie où la question des litiges vient en tête des préoccupations (verres cassés, délais pour les commandes tardives pour les fêtes...). Elle se vend encore directement auprès des commerçants (surtout grandes surfaces) quand la maison a su se créer un nom, une étiquette. Elle se vend enfin à des négociants-grossistes qui assurent la commercialisation ou ajoutent leur nom, leur marque.

Pour les transporteurs, trois niveaux existent : le transport en citernes alimentaires (très spécialisé) ; les bouteilles en lot complet ou avec circuit de distribution ; le colis de messagerie (avec éventuellement parcours ferroviaire).

### C - Fruits et légumes

Les fruits et légumes forment une filière très originale à travers la production fruitière et légumière locale et grâce au Marché d'Intérêt Régional de Tours, ouvert en 1974.

La production fruitière est dominée par les pommes et les poires (également production maraîchère de fraises). Nous trouvons des récoltants isolés et des coopératives fruitières. Seules ces dernières font appel au rail, très irrégulièrement, dans le cadre de contrats internationaux conclus par leur fédération. La production est avant tout écoulee par les transporteurs routiers publics vers les M.I.N. et M.I.R. de France et vers les marchés étrangers (Grande-Bretagne surtout).

Les maraîchers font également confiance à la route pour envoyer une partie de leur production sur les marchés de gros français (salades, choux, haricots, tomates, carottes, asperges...). Maraîchers et producteurs de fruits alimentent aussi directement le carreau du marché de gros de Tours à hauteur de 9 500 t en 1980.

Mais la principale source d'approvisionnement du marché reste les

fruits et légumes extra-régionaux, français ou étrangers. Les principales provenances sont les agrumes ibériques ou maghrébins, les primeurs et fruits d'été du Roussillon et du Comtat-Vallée du Rhône et les légumes verts bretons. Le rail a apporté environ 33 000 t en 1980 et la route, 53 000 t. Le grossiste peut recevoir un lot complet (camion ou wagon) entièrement retenu par lui auprès d'un groupeur du lieu d'origine. Il peut aussi prendre un lot dans un camion ou un wagon affrété par un groupeur/dégroupeur professionnel.

Le grossiste expose une partie de sa marchandise sur le carreau pour le marché quotidien. L'acheteur, avant tout tourangeau, enlève lui-même son achat. Il est commerçant, restaurateur, économiste, chef de rayon fruits et légumes en hypermarché ou responsable du dépôt produits frais d'un succursaliste.

Le grossiste possède aussi son parc propre. Il peut ainsi recevoir des "commandes préalables" pour servir des clients qui ne peuvent ou veulent venir sur le marché. Cette activité donne lieu à des rotations sur plus ou moins grandes distances. Les clients sont les grandes surfaces, les demi-grossistes locaux, les collectivités. Pour le grossiste N° XXVI, les ventes sur marché représentent 30 à 35 % et les commandes préalables, 65 à 70 %.

Les transporteurs tourangeaux ne profitent pas des arrivées extérieures sur le marché de Tours. Les grossistes délèguent le choix du transporteur d'approche au groupeur expéditeur. Par contre, les productions fruitières et légumières tourangelles forment un marché non négligeable et assez lucratif. Quelques transporteurs proposent le groupage local vers Rungis et peuvent rejoindre les autres marchés. L'international est beaucoup plus aléatoire, la féroce concurrence des étrangers en quête d'un fret de retour rend la situation difficile.

La structure du marché de gros permet d'obtenir des statistiques. Il nous semble intéressant d'en étudier quelques-unes à travers les graphiques et carte N° 13, 14 et 15. L'évolution de l'approvisionnement entre rail et route souligne la montée de la route dès 1975 mais aussi la chute non compensée de 1979. Le rail fait une percée tardive en 1977 et maintient difficilement sa position (- 4 000 t en 4 ans). Le graphique des variations saisonnières est très illustratif. Les explications, sous toutes réserves, nous semblent venir des produits de l'approvisionnement. Le poids des légumes verts bretons et des primeurs favorisent la route au printemps. A l'été, les fruits du Sud français dessinent la pointe du rail en juillet.

M.I.R. : UNE ANNEE D'APPROVISIONNEMENT  
POUR LE RAIL ET LA ROUTE

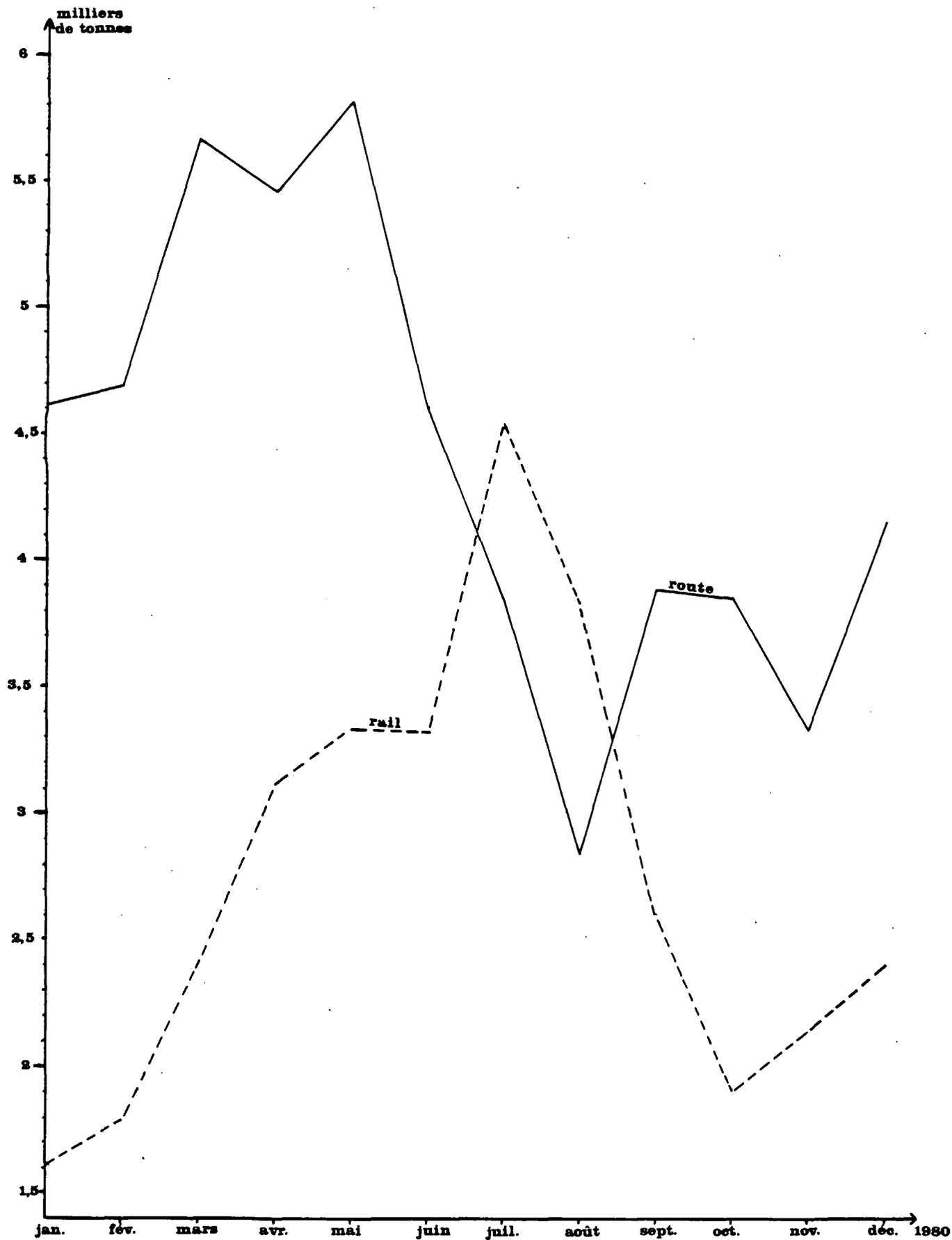
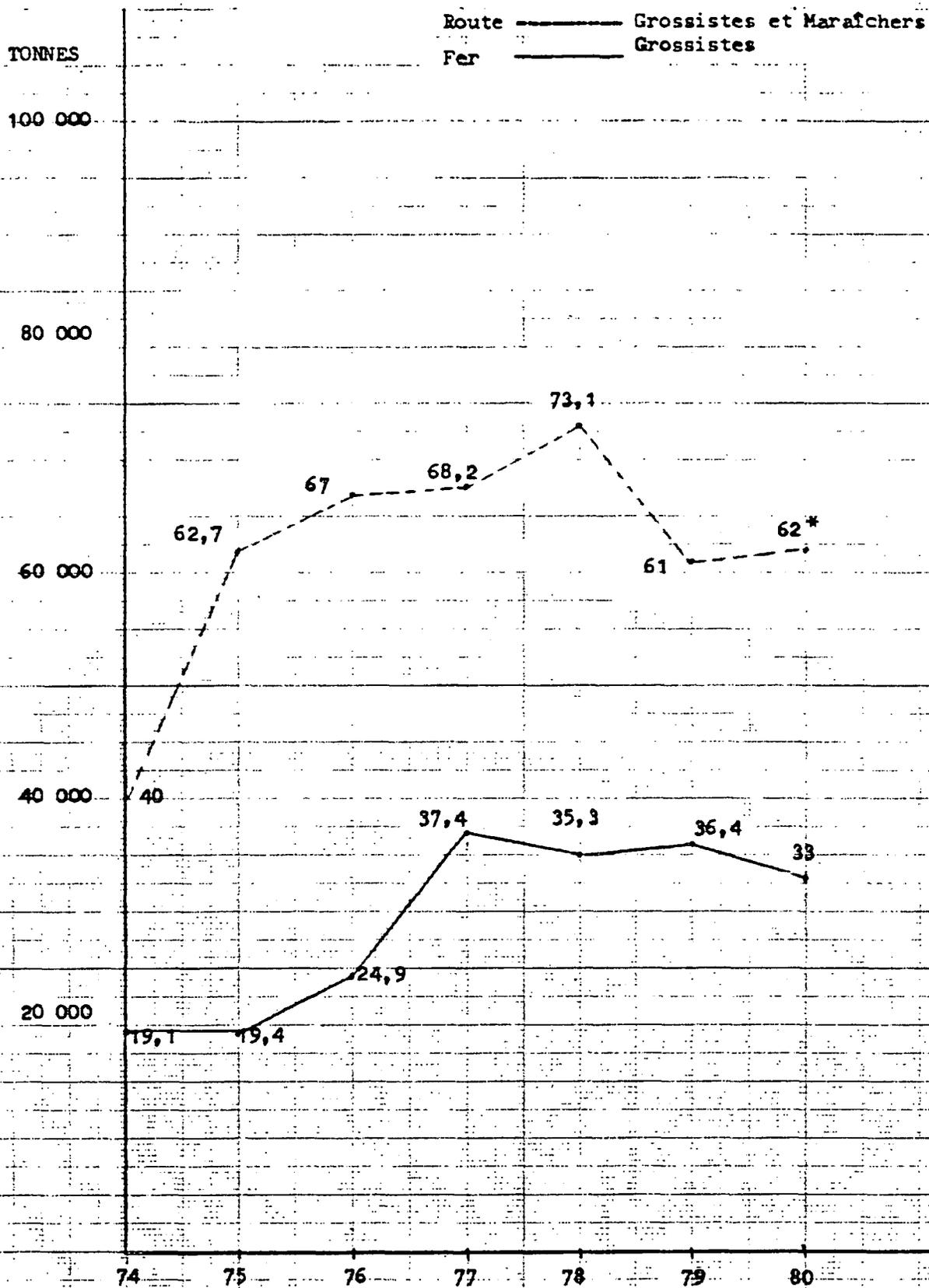


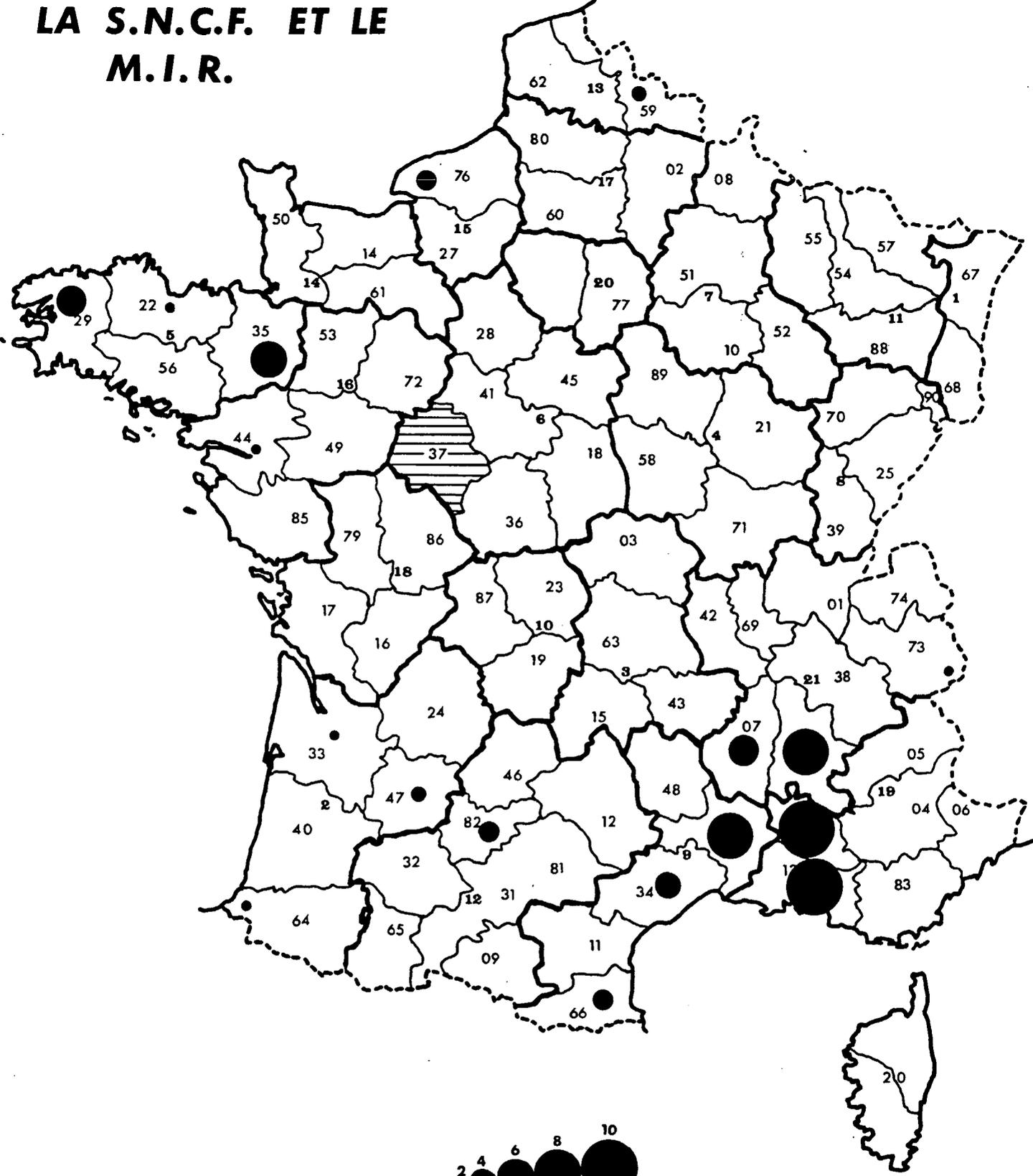
FIG 13

# M.I.R. : TRAFIC RAIL ET ROUTE DE L'APPROVISIONNEMENT



\* sous réserves

# LA S.N.C.F. ET LE M.I.R.



## DES TRAINS A DELAIS GARANTIS

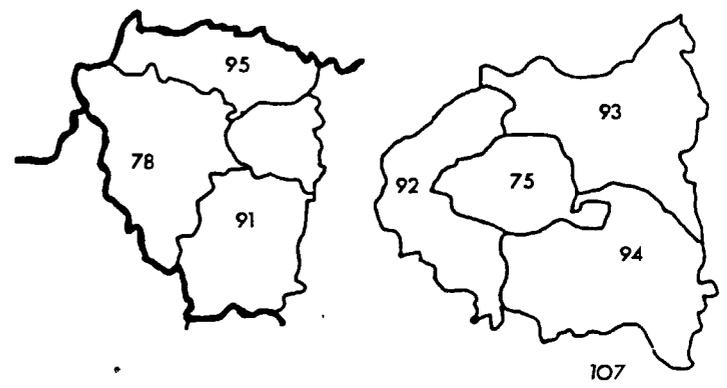
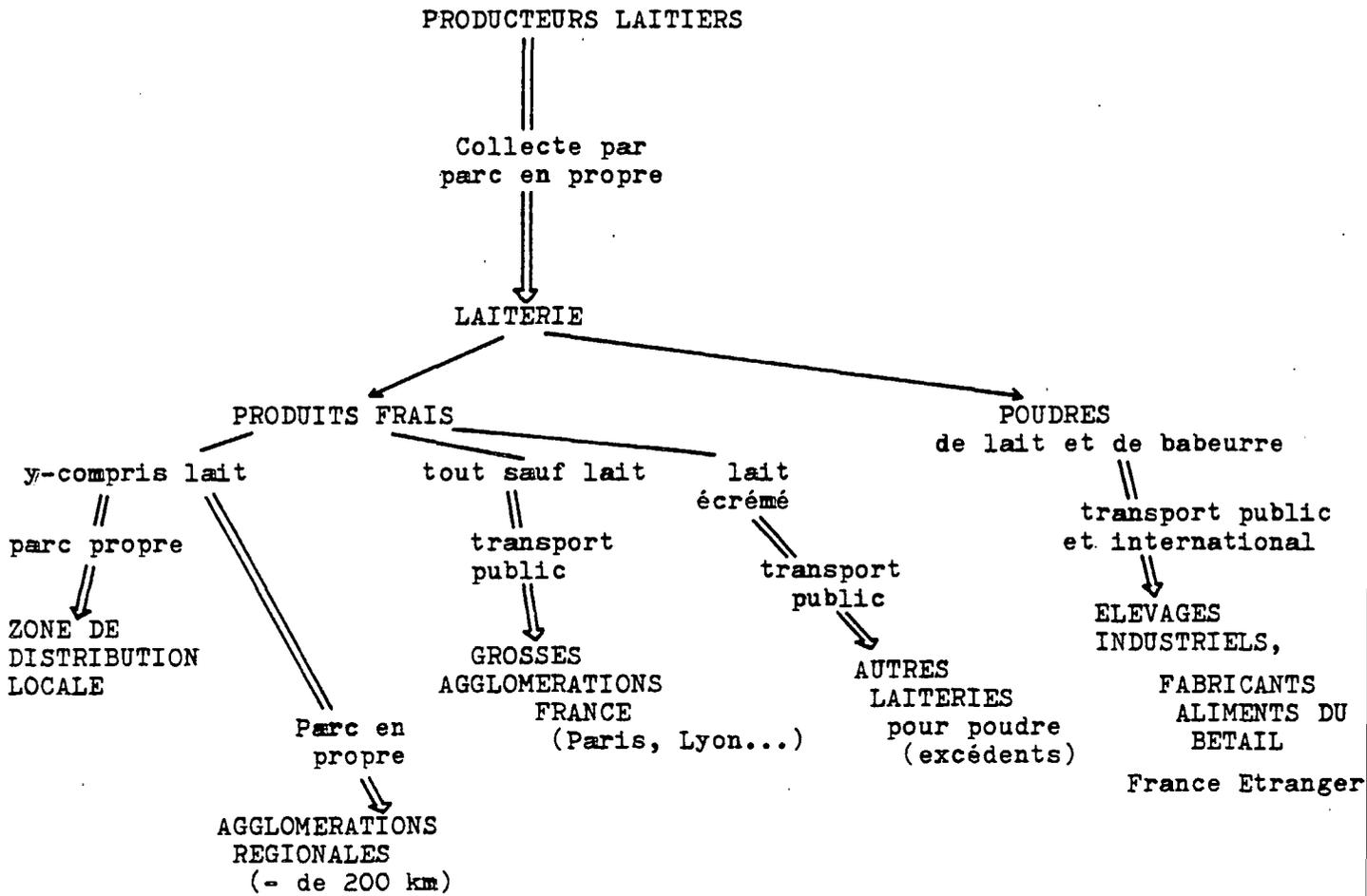


FIG 15

LAIT



pendant que, avec les vacances, l'activité se ralentit (principal creux de la route en août).

L'offre du chemin de fer en trains à délais garantis fait ressortir les grandes potentialités dans le Comtat et la grande vallée du Rhône. L'offre porte aussi sur la Bretagne, la vallée de la Garonne et le Roussillon.

#### D - Lait

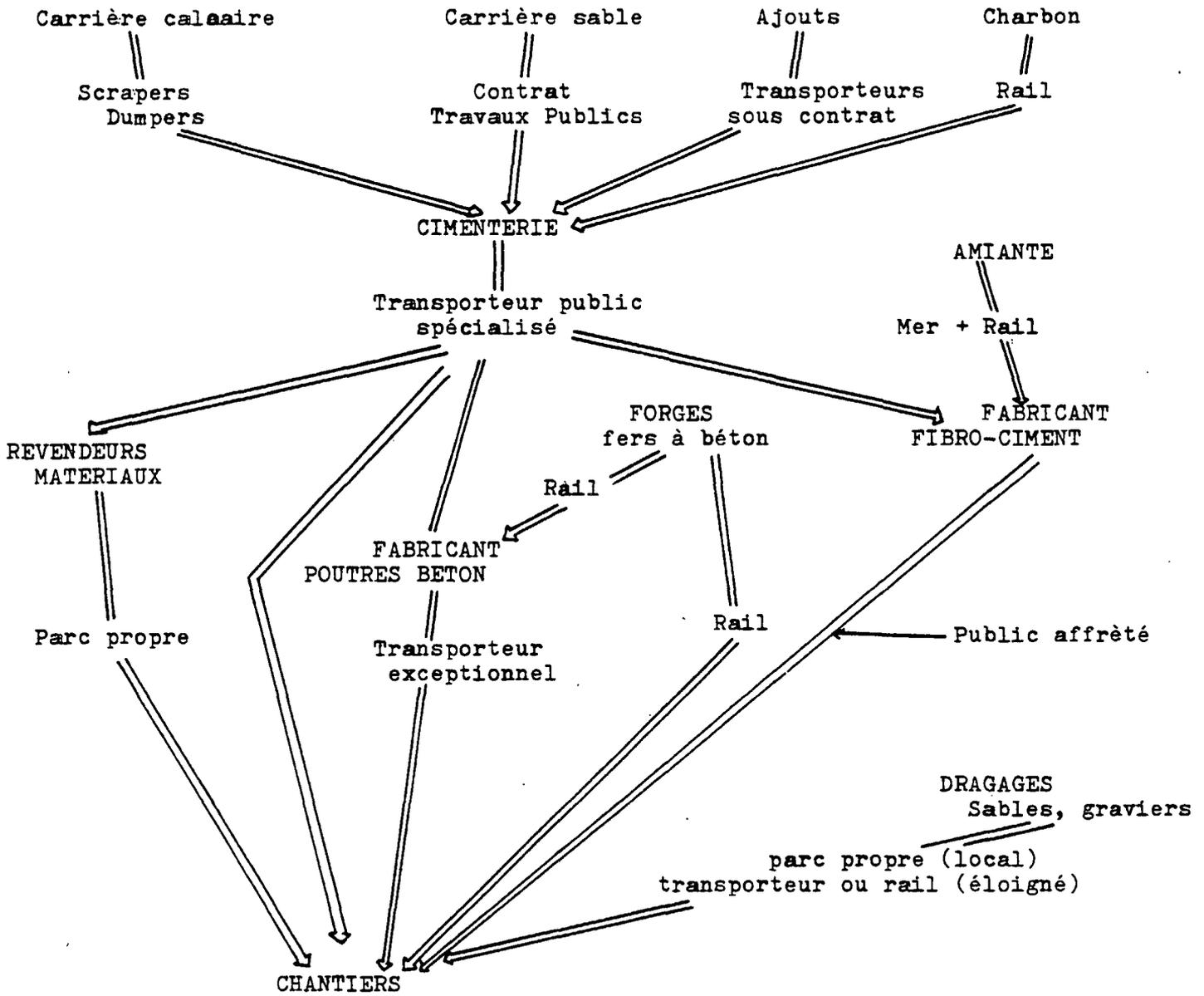
L'élevage laitier, sans avoir l'envergure de son homologue normand, est bien vivant. Laiteries privées et coopératives font des choix commerciaux : poudres de lait, beurre et fromages et rarement lait frais. Elles organisent généralement une distribution locale et régionale grâce à un léger parc en propre. Il s'agit surtout de beurre et fromages mais aussi de lait. La commercialisation des produits frais se fait aussi sur les gros marchés urbains de Paris, Lyon et l'Est français. Pour cela, il leur faut faire appel à des transporteurs frigorifiques en lots complets avec circuit de distribution ou en groupages. La production de poudre de lait est assez développée. Elle donne lieu à des achats par des élevages industriels ou des fabricants d'aliments du bétail français ou étranger (hollandais ou italiens).

En définitive, les productions agro-alimentaires donnent lieu à de nombreux transports où la concurrence est rude entre le transport privé, le public, l'étranger (et le rail pour les céréales et engrais). La petite taille des chargeurs est aussi une caractéristique. Alors que la spécialisation et la rigueur nécessaire aux mouvements de produits alimentaires met plutôt en avant les plus gros transporteurs expérimentés.

## II - DOMAINE INDUSTRIEL

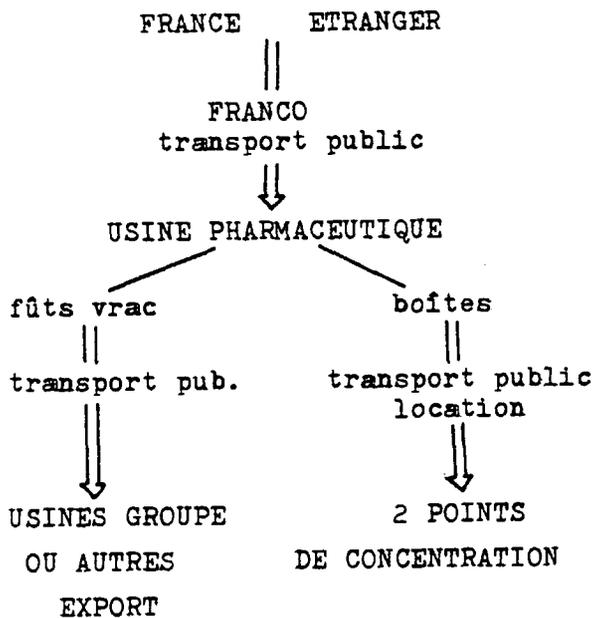
Dans l'industrie, la grande diversité des cas ne permet pas toujours de rapprocher réellement les entreprises d'un même secteur d'activité dans une "filrière". Toutefois, des simplifications ont été opérées et des grands traits ressortent.

CONSTRUCTION

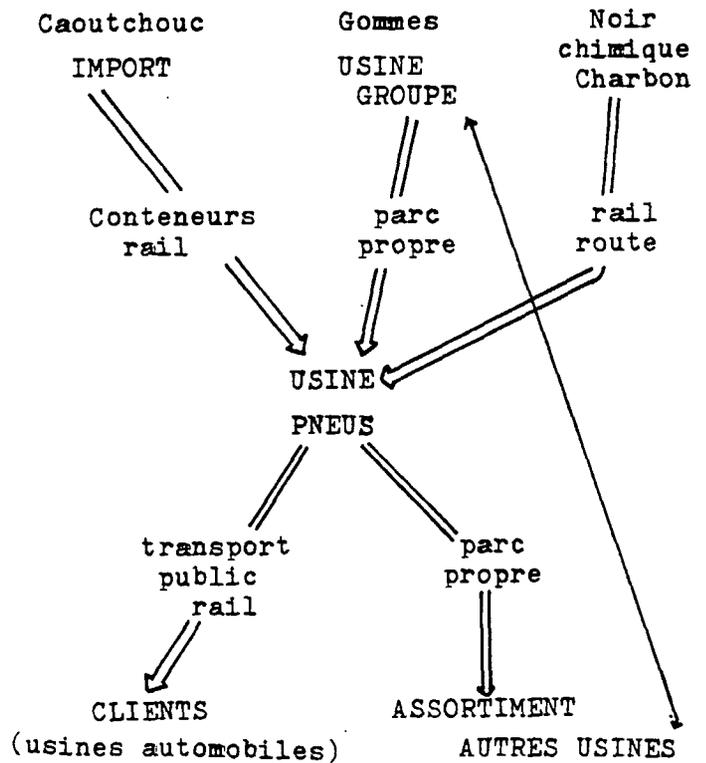
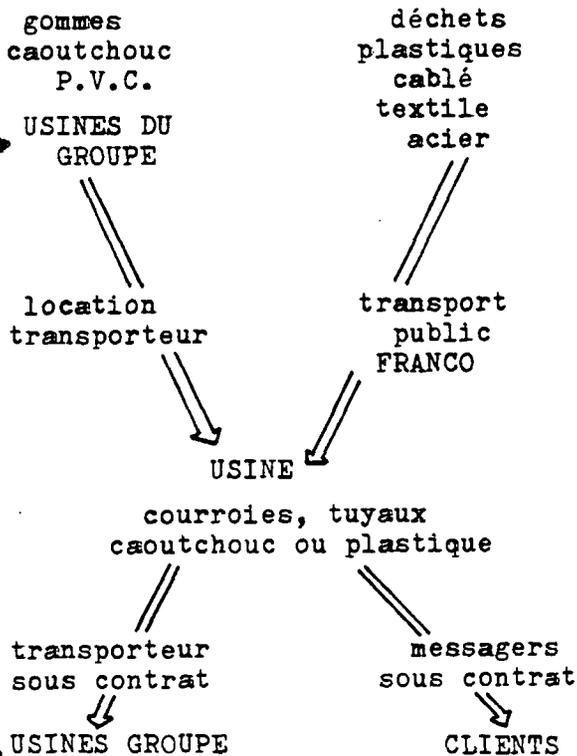
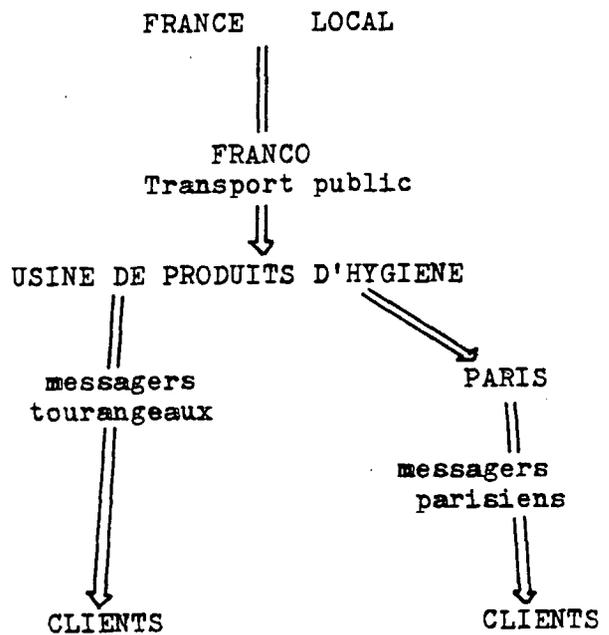


CHIMIQUES - CAOUTCHOUC

Plantes séchées, produits chimiques,  
produits de synthèse, conditionnement



Parfums, cellulose, conditionnement



## A - Construction

Un secteur dépressif, la construction, est le plus marqué par les inter-dépendances. Les carrières et dragages (calcaire, sables, graviers) sont locales. Une cimenterie est implantée en Touraine. Il y a des revendeurs-grossistes en matériaux, un fabricant de poutres-béton, un fabricant de produits en fibro-ciment. Malheureusement, le débouché de la filière, les chantiers, n'est plus aussi vivace depuis quelques années. La construction métallique, étudiée avec les métaux, est aussi dépressive.

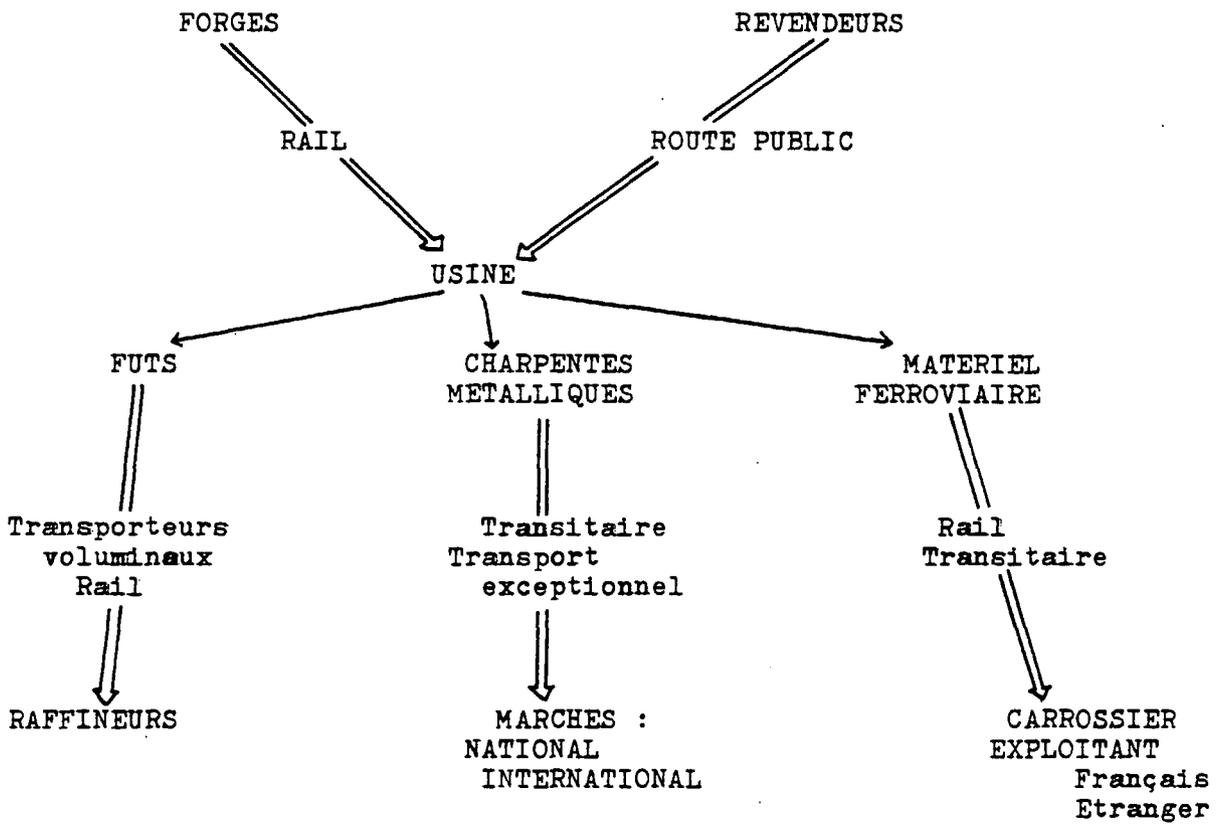
Un grand nombre de transporteurs de zone courte travaillaient dans ce secteur aussi bien avec de simples bennes qu'avec des citernes à pulvérisants ou en transports exceptionnels. Les revers successifs du bâtiment et travaux publics après une euphorie artificiellement prolongée ont causé de lourdes pertes. L'avenir n'est pas plus rose avec le projet de fermeture d'une usine de produits réfractaires. L'existence, à l'origine, d'un parc en propre sur certaines liaisons a été préjudiciable aux transporteurs. Le repli sur ce parc en propre les a touchés les premiers.

## B - Chimiques - Caoutchouc

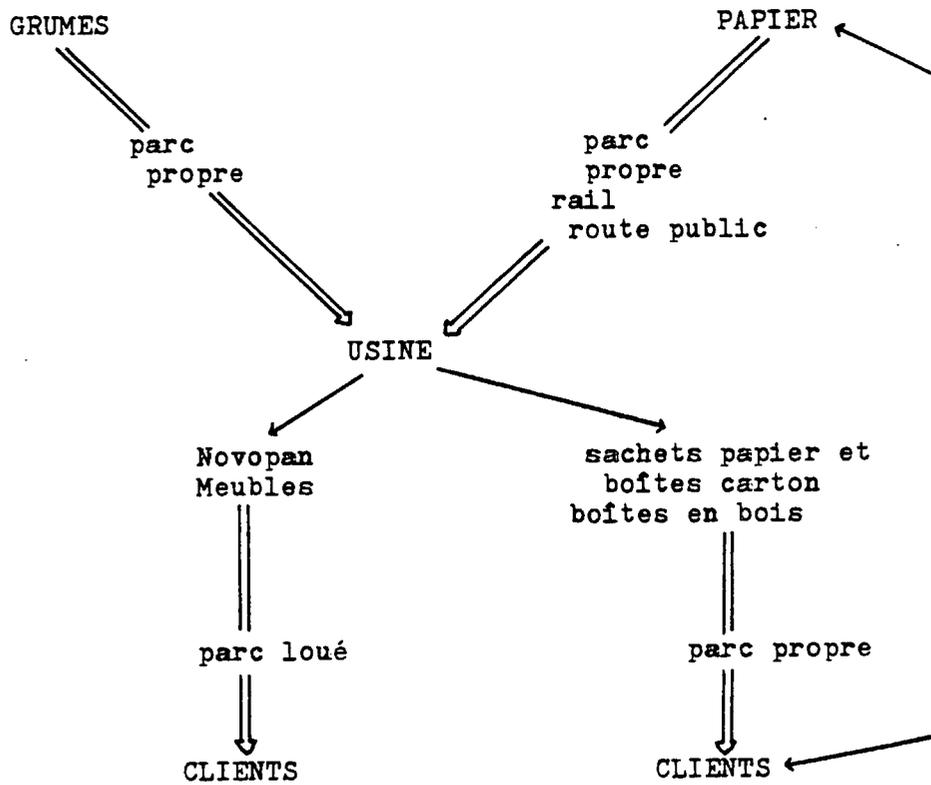
Les politiques sont au contraire extrêmement variées dans les industries chimiques et du caoutchouc. A cet effet, il est préférable de présenter séparément 4 organisations différentes.

Quelques éléments communs méritent tout-de-même d'être soulignés. Tout d'abord, le transport inter-usines est très important. Il permet certains allers-retours avec parc en propre ou loué. Le système est celui de l'apport de produits semi-finis et du retour de produits finis pour assortiment commercial dans chaque usine du groupe. A l'inverse, l'usine de produits d'hygiène commercialise entièrement en direct. Elle fait tout-de-même appel à un réseau parisien de transporteurs organisé par sa maison-mère. Ensuite, notons le rôle des entrées en franco, dues à la grande variété des produits et à leur valeur. Notons aussi la présence de la messagerie, pas uniquement sur l'occasionnel mais aussi en recours quotidien, y-compris avec contrats. Relevons encore le rôle du commerce international aux entrées comme aux sorties. Enfin, et plus généralement, il faut remarquer la présence du transport routier public (extérieur, en location, libre, messagerie). Le rail, pour sa part, est confiné aux trafics pour le plus gros chargeur, fabricant de pneus.

METAUX



BOIS - PAPIER



## C - Métaux

Le secteur des métaux est marqué par une grande harmonie vis-à-vis de son approvisionnement. Les forges font parvenir les tôles, feuillards, barres et profilés par le rail. Ainsi, les entreprises sont-elles toutes embranchées. Les revendeurs, parisiens ou nantais, sont atteints par des transporteurs publics (les revendeurs peuvent aussi venir livrer). Ces entreprises n'ont en effet pas de parc en propre.

Le secteur est également demandeur de transports très spécialisés : transport volumineux pour le fûtier, transitaire et transport exceptionnel pour les charpentes métalliques, engins et accessoires ferroviaires à l'exportation. Le cas particulier de l'usine de roulements à billes a été écarté. Mais l'ensemble du secteur nourrit également plusieurs récupérateurs de déchets métalliques pour la métallurgie. Ces derniers renvoient leurs achats vers la métallurgie lorraine ou du Nord via le chemin de fer.

Les délais très courts demandés par les clients obligent, pour satisfaire aux exigences de date, à faire appel à la route plutôt qu'au rail (même si les fûts ou les poutres d'acier s'accommoderaient mieux du chemin de fer). Seuls les transports de produits de l'industrie ferroviaire se font logiquement par le rail.

## D - Bois - Papier

Le secteur du bois et du papier est nettement dominé par le transport privé. Le parc en propre est nécessaire pour aller chercher des grumes. Les exploitants-revendeurs de bois ont également un parc à leur disposition. La pâte à papier des Vosges est un fret de retour pour les camions de livraison des sacs-papier et boîtes-carton pour la pâtisserie.

Au sortir des usines, le parc en propre ou en location règne en maître : transport volumineux (boîtes en bois), distribution fine à distance (sachets), éclatement sur les négociants d'une région (meubles), livraisons pour grossistes (panneaux NOVOPAN)...

Les principaux secteurs industriels sont donc bien différents dans leur conception du transport : parc en propre et location pour certains, transport public sous toutes ses formes pour d'autres. Le rail est encore assez effacé, surtout aux sorties. La construction et les métaux ne sont pas confrontés directement aux problèmes de la distribution. Il n'en va pas de même pour les secteurs chimie-caoutchouc et bois-papier.

TRAFICS EFFECTUES PAR UN VEHICULE  
PENDANT UNE SEMAINE  
dans chacune des entreprises enquêtées

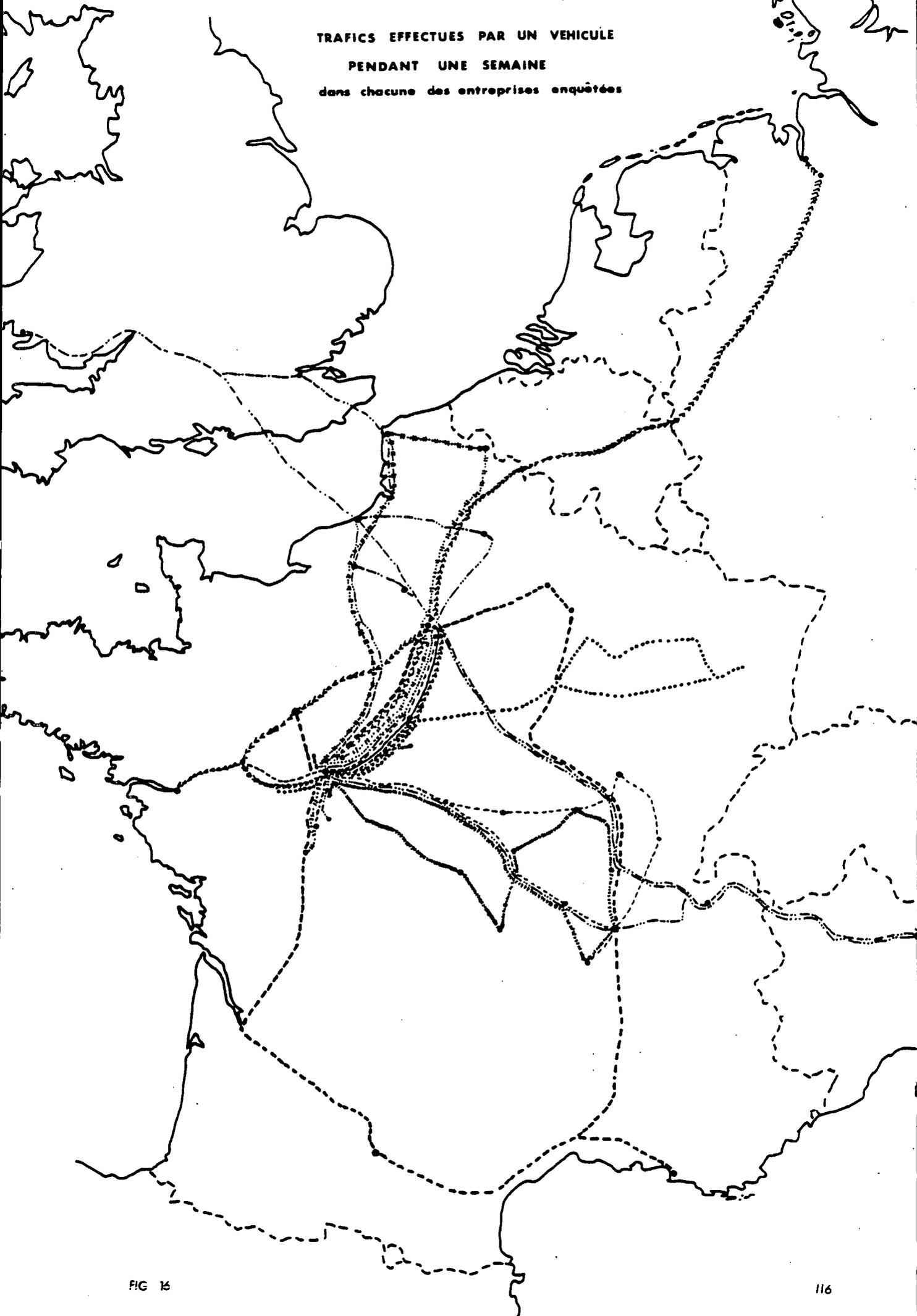
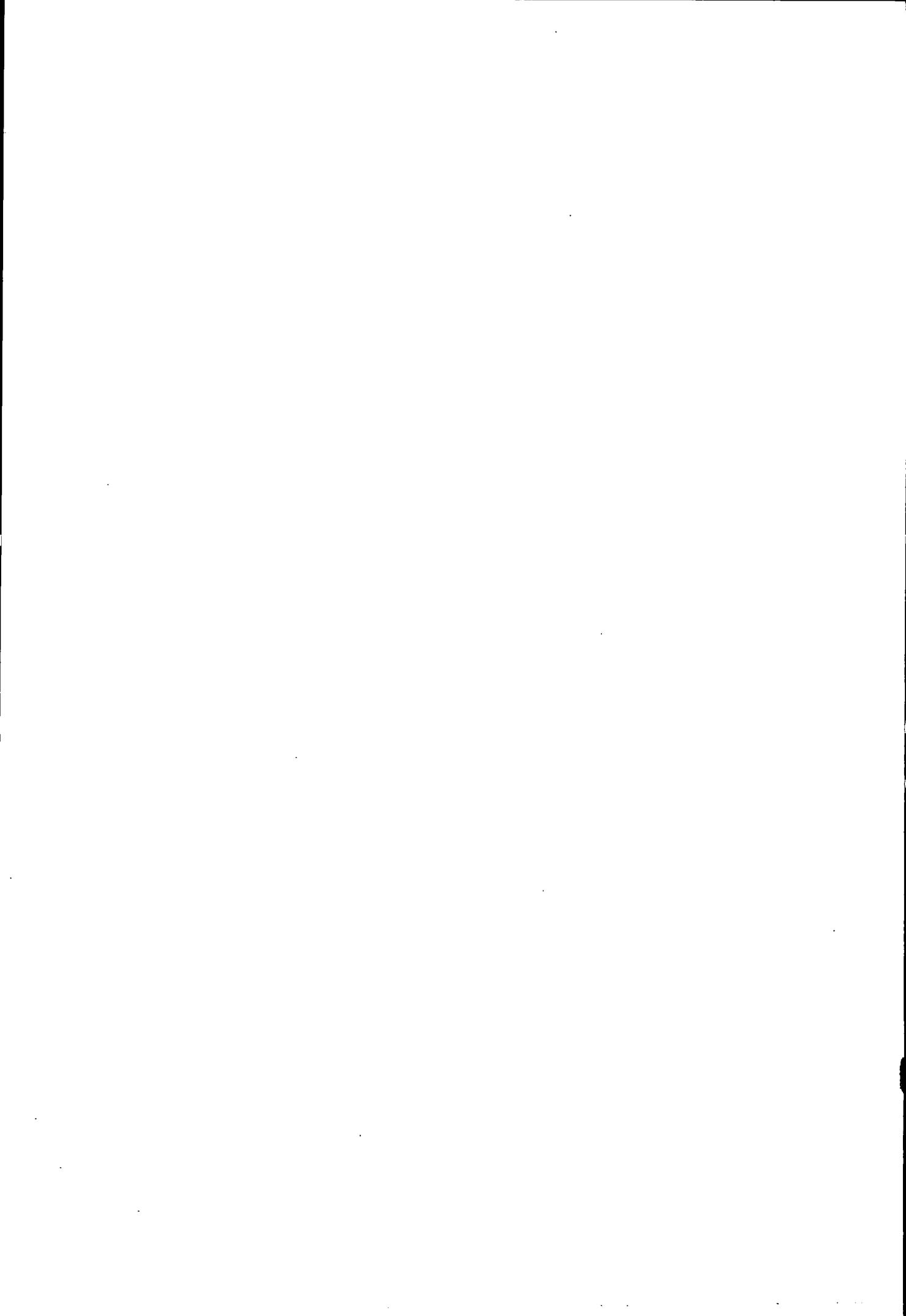


FIG 16

Dans l'ensemble, les entreprises situées dans une même filière ont des comportements assez proches. Certaines liaisons existent à l'intérieur même du département au niveau des céréales et de la construction par exemple. Le poids du transport privé est bien sensible également dans ces schémas. En conclusion, nous pouvons tirer les conséquences pour les transporteurs routiers enquêtés. Pour cela, la carte N° 16 nous donne l'image du type de travail de chacun. Elle souligne quelques grands secteurs attractifs que nous avons noté par l'étude statistique : Paris et Lyon surtout. Elle marque la distinction entre des trafics en navette sur un même itinéraire pour les petites distances, et les trafics en circuits triangulaires (surtout international et France entière) ou encore en circuits de distribution (sur une ou deux régions). On distingue très nettement l'importance pour les Tourangeaux de la liaison Paris-Tours.



**conclusion**



Quel bilan mettre en avant ? La Touraine manque beaucoup de "premiers plans", de "gros titres" en ce qui concerne le transport. Son originalité ne serait-elle pas de ne pas avoir de spécificité ? En Touraine, les chargeurs sont très variés et les transporteurs aussi.

Toutefois, nous avons relevé la présence primordiale des petits et moyens chargeurs (les plus gros établissements industriels du département ont 3 300 puis 1 400 emplois et moins). Rappelons aussi le rôle de l'agriculture : engrais, céréales, lait, élevage, aliments du bétail. Le transport privé et le rail y sont bien implantés. La construction, malade, demeure un secteur important du transport : faluns, dragages de Loire, cimenterie, briquetteries et béton, centrale nucléaire... Elle continue, après de lourdes pertes, à concerner nombre de transporteurs spécialisés et un important parc propre de camions. Petites et moyennes entreprises aussi dans le travail des métaux et la construction mécanique. Les transporteurs publics y trouvent du fret au départ (le rail domine les entrées de produits métallurgiques). La chimie et le caoutchouc sont grands ouverts au transport routier pour compte d'autrui avec des moyennes et grosses entreprises régionales. Enfin, les industries du bois et du meuble, de la confection, sont surtout marquées par l'émiettement, la persistance empirique d'un parc propre ou la sujétion à des transporteurs spécialisés bien organisés. Une gamme très large de tendances selon les branches.

Les secteurs de la distribution, très vivants à Tours, sont beaucoup plus organisés. Ils font appel à la location auprès d'entreprises de transport routier ou de véritables loueurs de véhicules industriels avec chauffeurs. Ou alors, ils possèdent leur matériel de transport. Ils jouent, pour leurs entrées, sur le rail comme sur la route, les prix "départ usine" ou "franco", avec une assez grande maîtrise (qui est nécessaire pour réussir dans ce domaine où le transport est un coût important).

Beaucoup d'entreprises industrielles régionales sont d'ailleurs confrontées au problème de l'éclatement de leur production, essentiellement produits finis. Le transport trouve là un marché spécifique puisqu'il entraîne des circuits de distribution, les envois en messagerie, l'entreposage, l'international...

Le bilan n'est donc pas très favorable au rail, qui n'a pas encore

réussi de véritable percée en dehors des produits pondéreux. Il laisse entrevoir les malheurs des petits transporteurs, victimes des dépressions de certains secteurs, largement dépendants des chargeurs (location longue durée) ou des commissionnaires de transport. Les loueurs n'ont pas encore gagné beaucoup de terrain mais ils pourraient le faire si la conjoncture devait s'améliorer. Seul le parc en propre et les gros transporteurs tirent leur épingle du jeu, autant par routine que par réelle étude de la part des chargeurs. Les secteurs où l'on s'agit le plus sont peut-être l'express routier, le transport frigorifique et l'international.

La Touraine est une assez bonne illustration des débats nationaux de transport. A notre avis, le maintien du statu quo politique signifierait l'absorption des petits transporteurs dans la location ou le tractionnariat, la réussite de quelques moyens et l'échec des autres, les regroupements au niveau des gros. Resterait une pulvérisation, de surface seulement, du secteur (sur le papier). Un ballon d'oxygène est nécessaire aux niveaux de la rémunération du transport et de la réglementation professionnelle, pour soulager de l'asphyxie des fraudes et de la sensation d'être un mercenaire. Les intérêts des petits et des gros transporteurs sont à la fois proches et opposés dans tous les domaines visés par les projets gouvernementaux. Quant aux chargeurs, certains sont plutôt satisfaits d'avoir les routiers à leurs bottes et voient d'un mauvais oeil toute revalorisation de leurs partenaires. La S.N.C.F. est aussi victime de cette pression. Peut-être faut-il trancher en mettant dans la balance l'intérêt collectif en face de toutes les positions. Il faudrait aussi étudier plus précisément les diverses situations régionales et bâtir un scénario pour chacune, essentiellement au niveau du partage du fret. La Touraine, malgré sa gamme assez complète, ne peut être comparée au Nord par exemple.

Nous comprenons mieux l'économie locale à travers les transports. Reflet des potentialités de la Touraine, à la fois agricole sans dominante, moyennement industrialisée, assez tertiarisée, le transport vitsagement dans un milieu économique très éclaté, donc sans grande turbulence. Pays de la mesure ? Sans doute, s'il n'y avait d'assez profondes mutations toujours en cours.

**annexes**

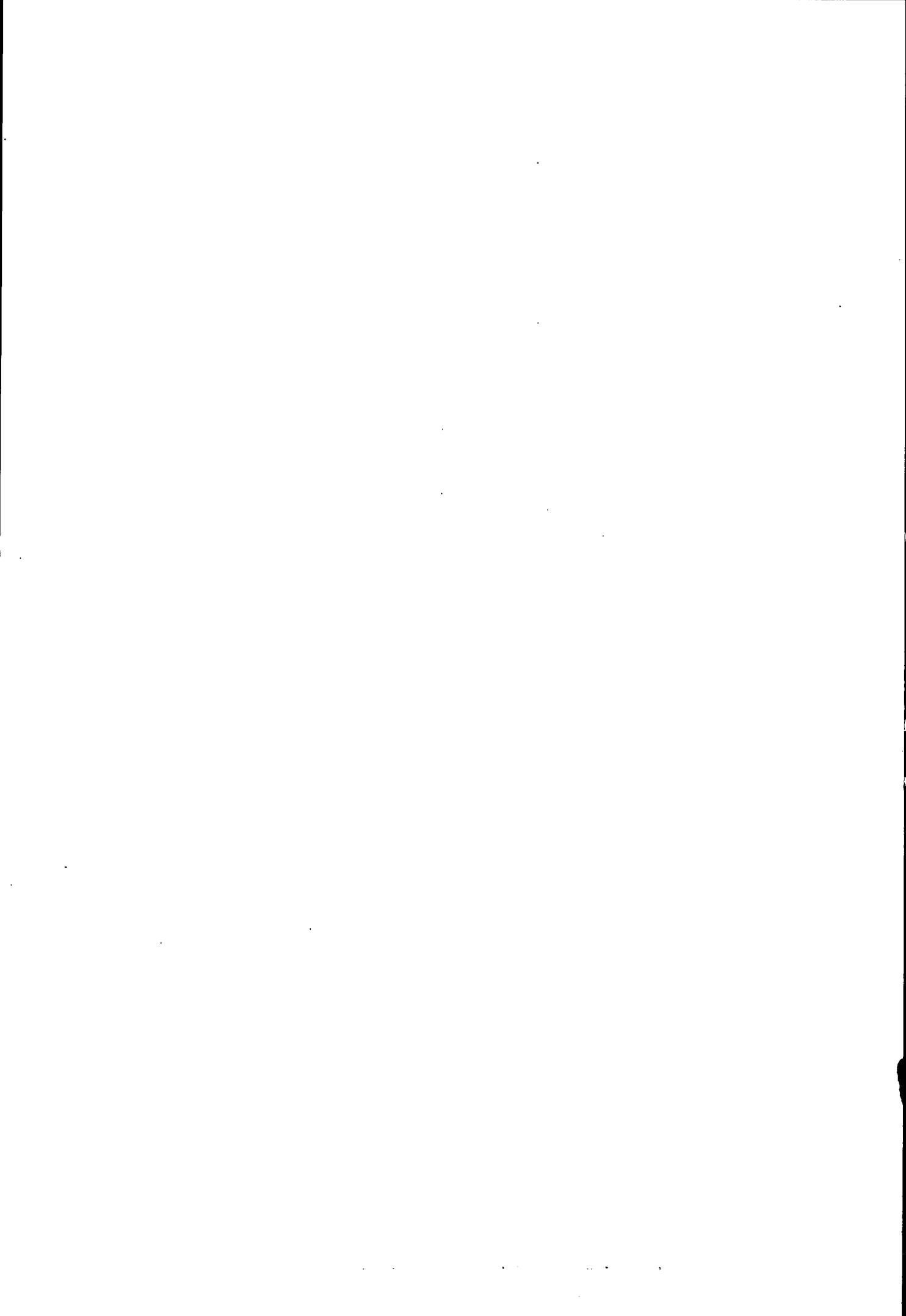


PHOTO N° 1

Poids lourds loués auprès  
de 2 sociétés spécialisées  
pour un entrepôt d'une  
chaîne commerciale.



PHOTO N° 2

Embranchement particulier  
et parc en propre pour  
cette P.M.E du papier

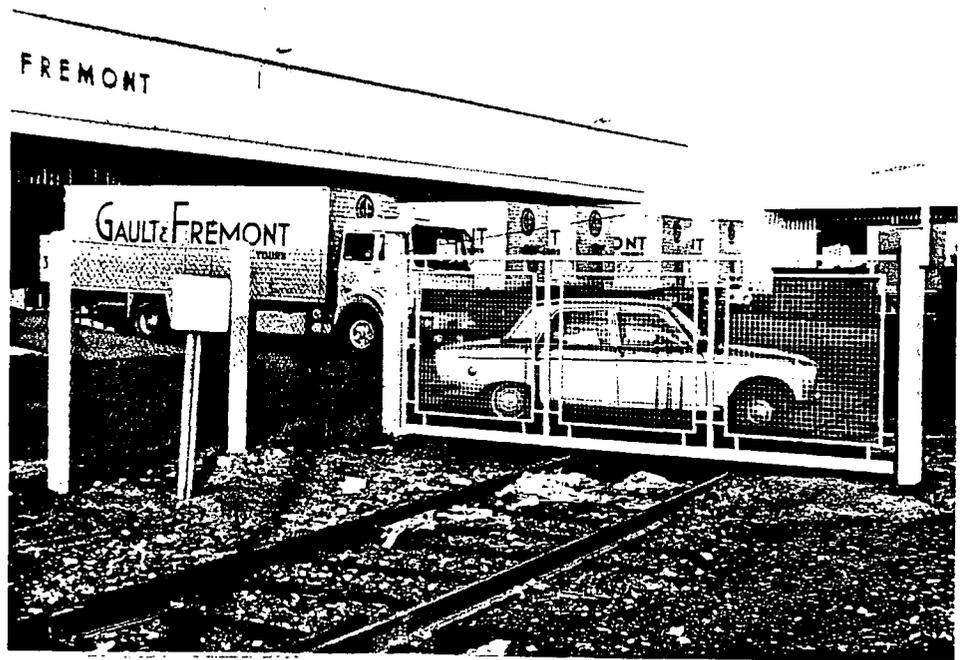


PHOTO N° 3

Le faisceau du R.A. à  
St Pierre-des-Corps avec  
les wagons SERNAM, les  
automobiles, les conteneurs



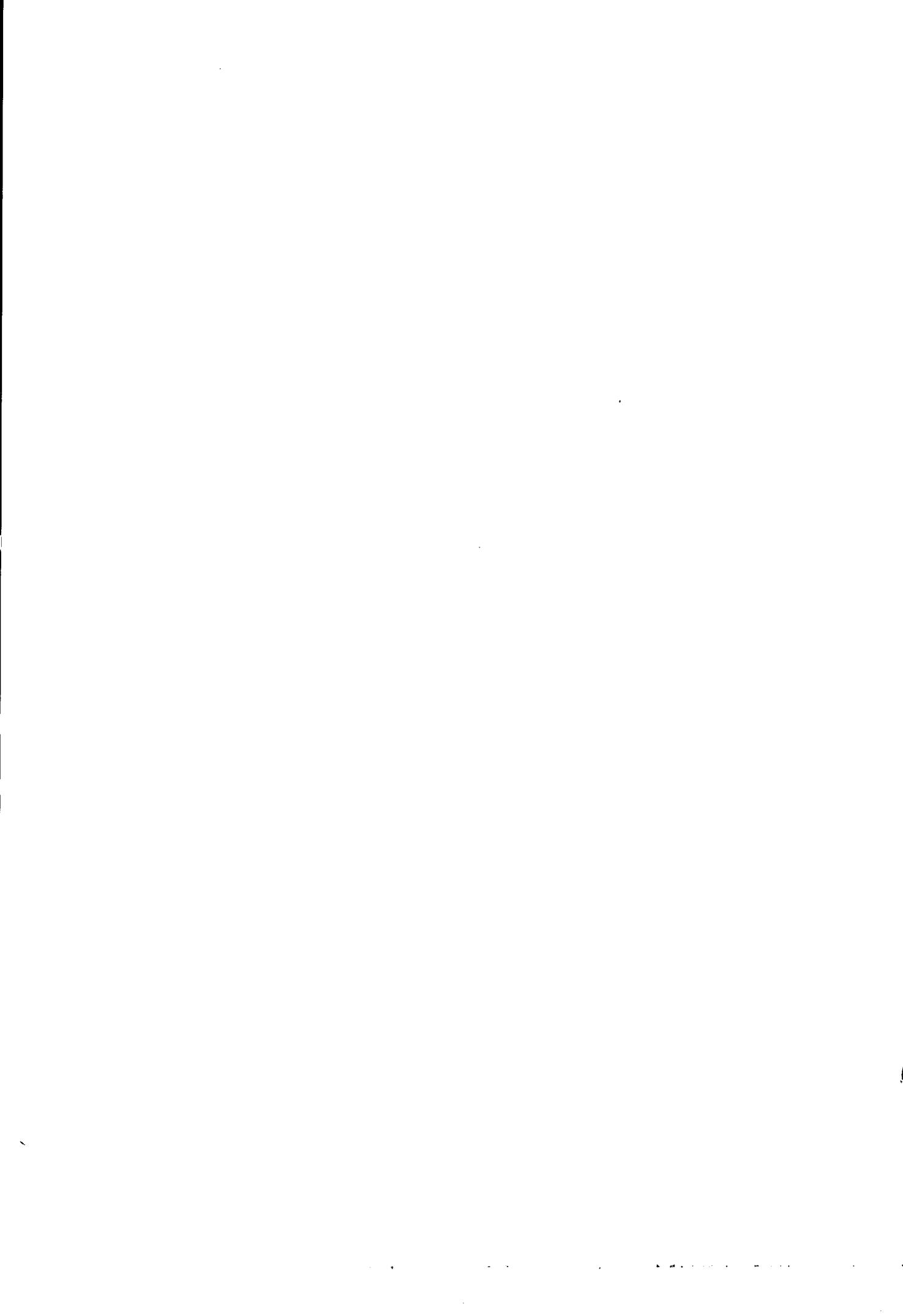




PHOTO N° 4  
Un train de marchandises  
à l'entrée du département  
(Port-de-Piles)



PHOTO N° 5  
Un poids lourd étranger  
sur l'autoroute

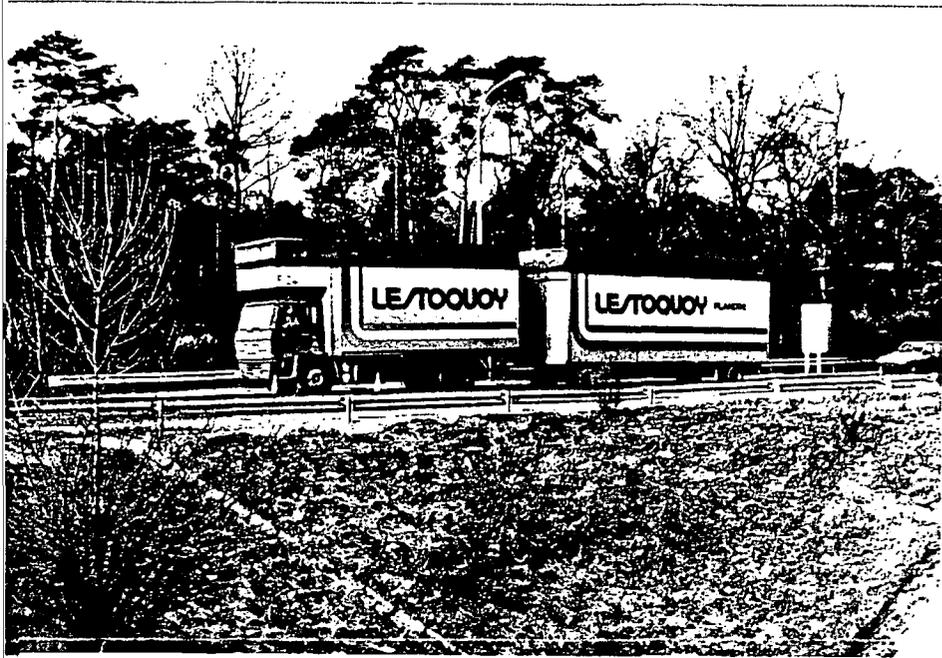


PHOTO N° 6  
Poids lourd spécialisé  
dans le transport volumineux  
arrivant à Tours (société  
du Nord - 59 -)





PHOTO N° 7  
Messager non local et  
transitaire sous un même  
toit

PHOTO N° 8  
Entrepôt d'un succursaliste  
avec un parc de location  
d'artisans

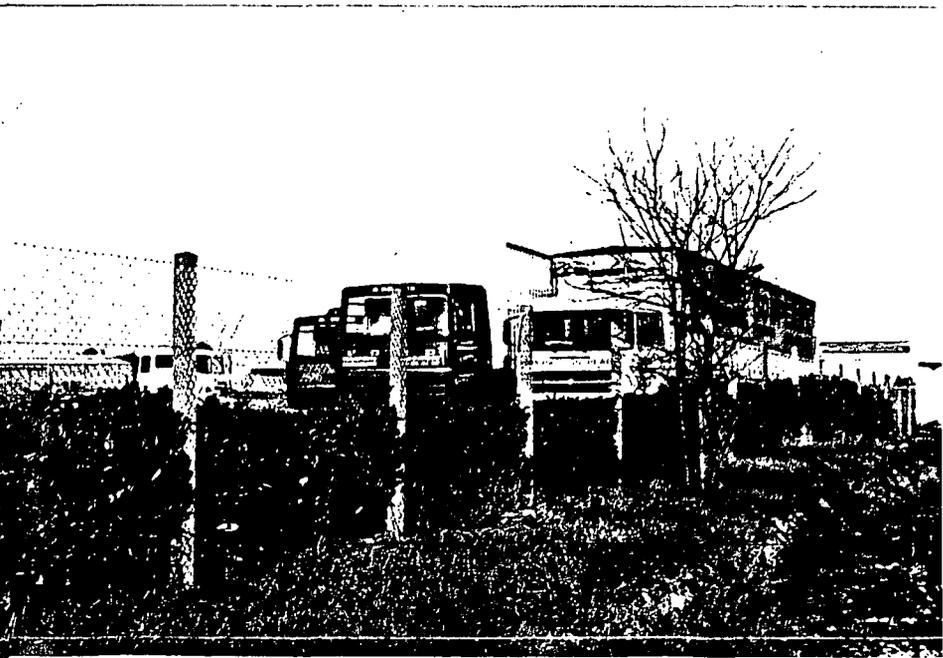
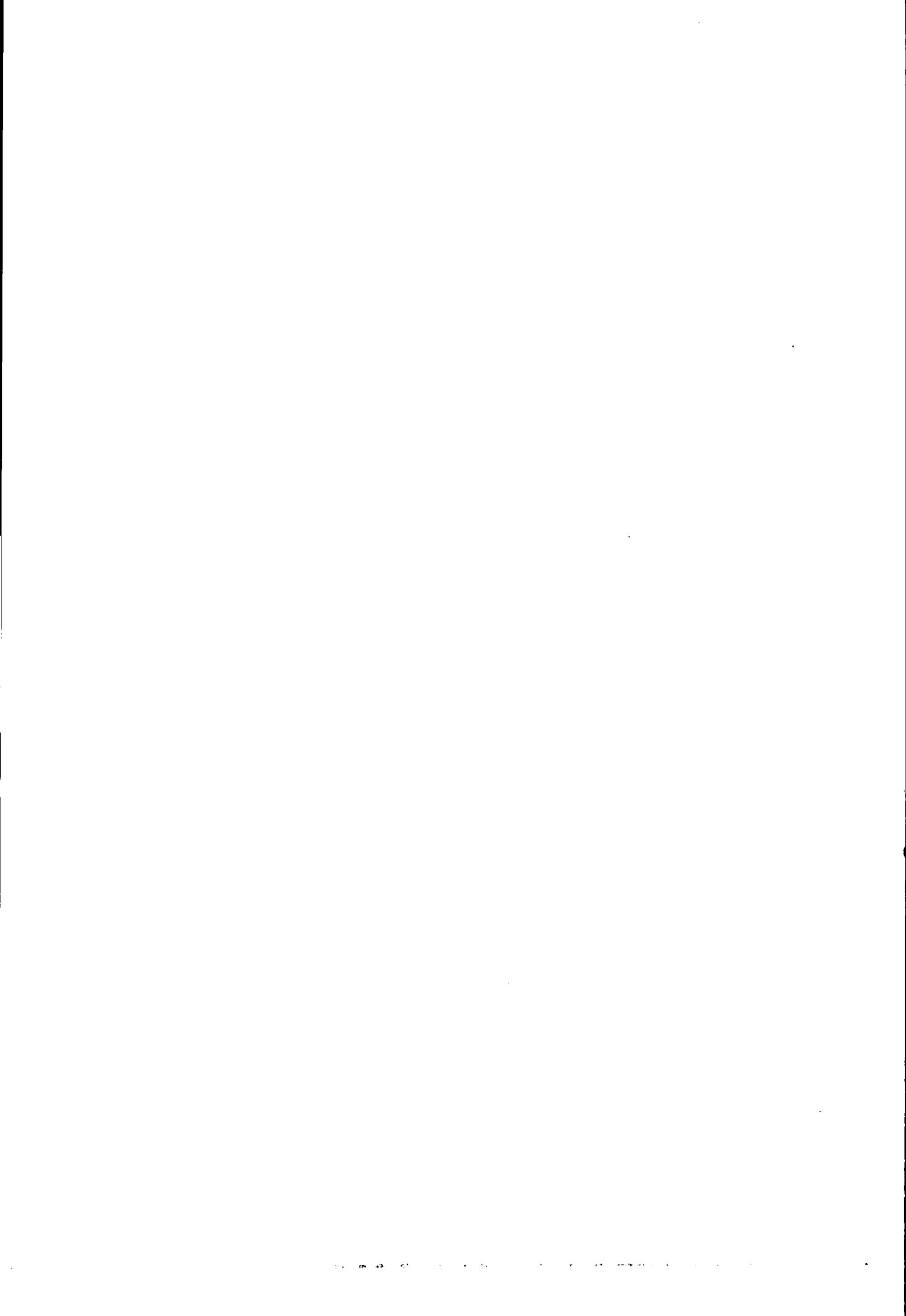


PHOTO N° 9  
Même entrepôt, plan  
rapproché montrant l'origine  
artisanale des poids lourds



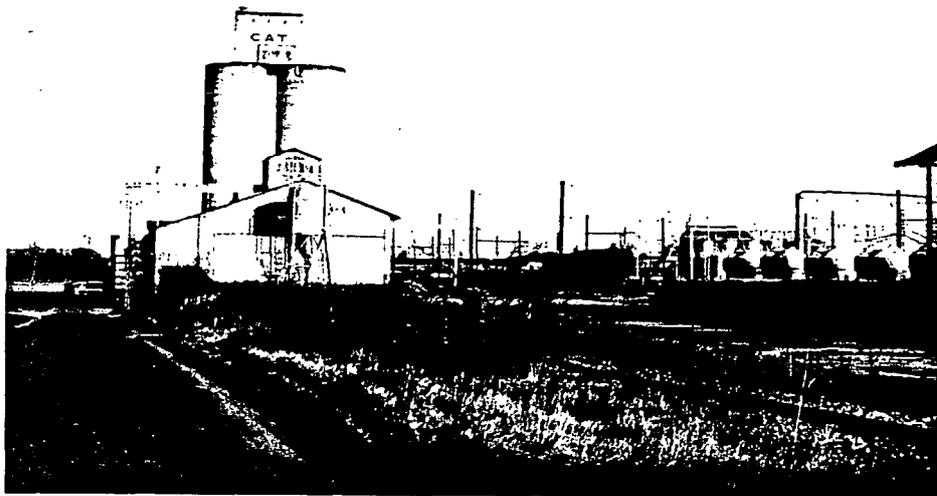


PHOTO N° 10

Silo de concentration  
de céréales, embranché  
pour trains complets à  
Port-de-Piles

PHOTO N° 11

Même dépôt : les multi-  
bennes du parc en propre  
en action

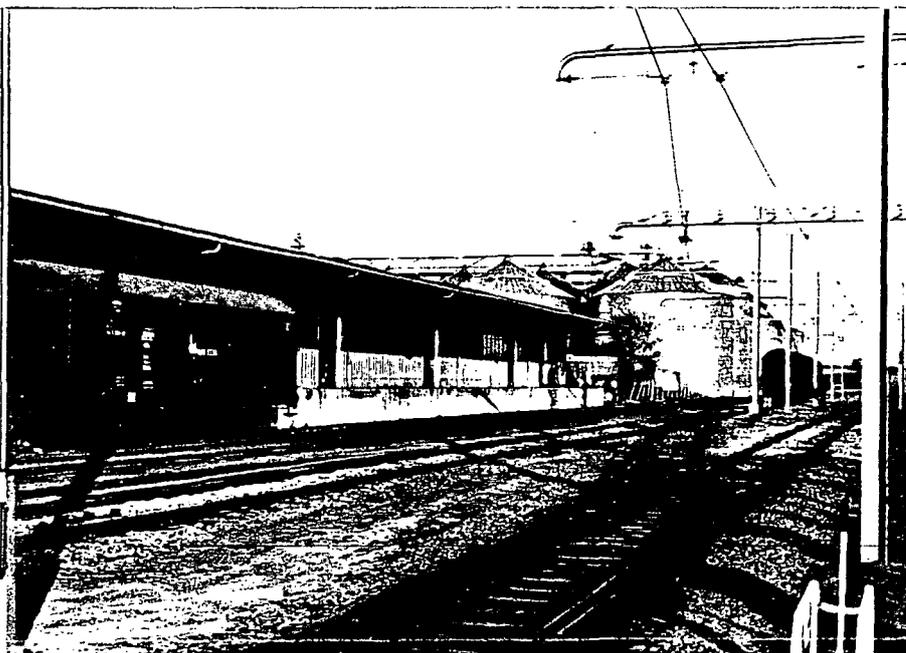
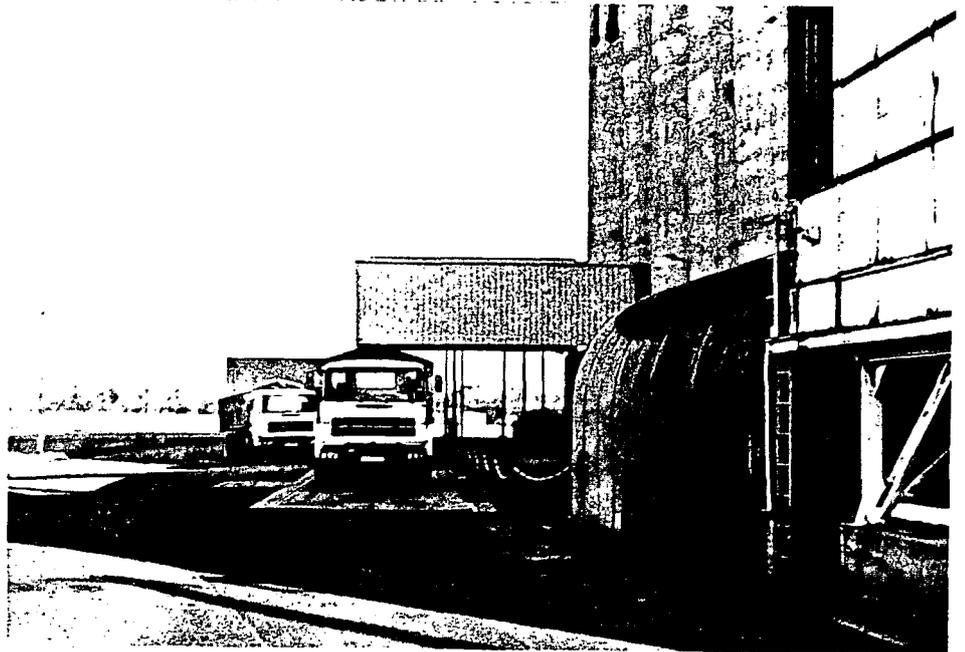
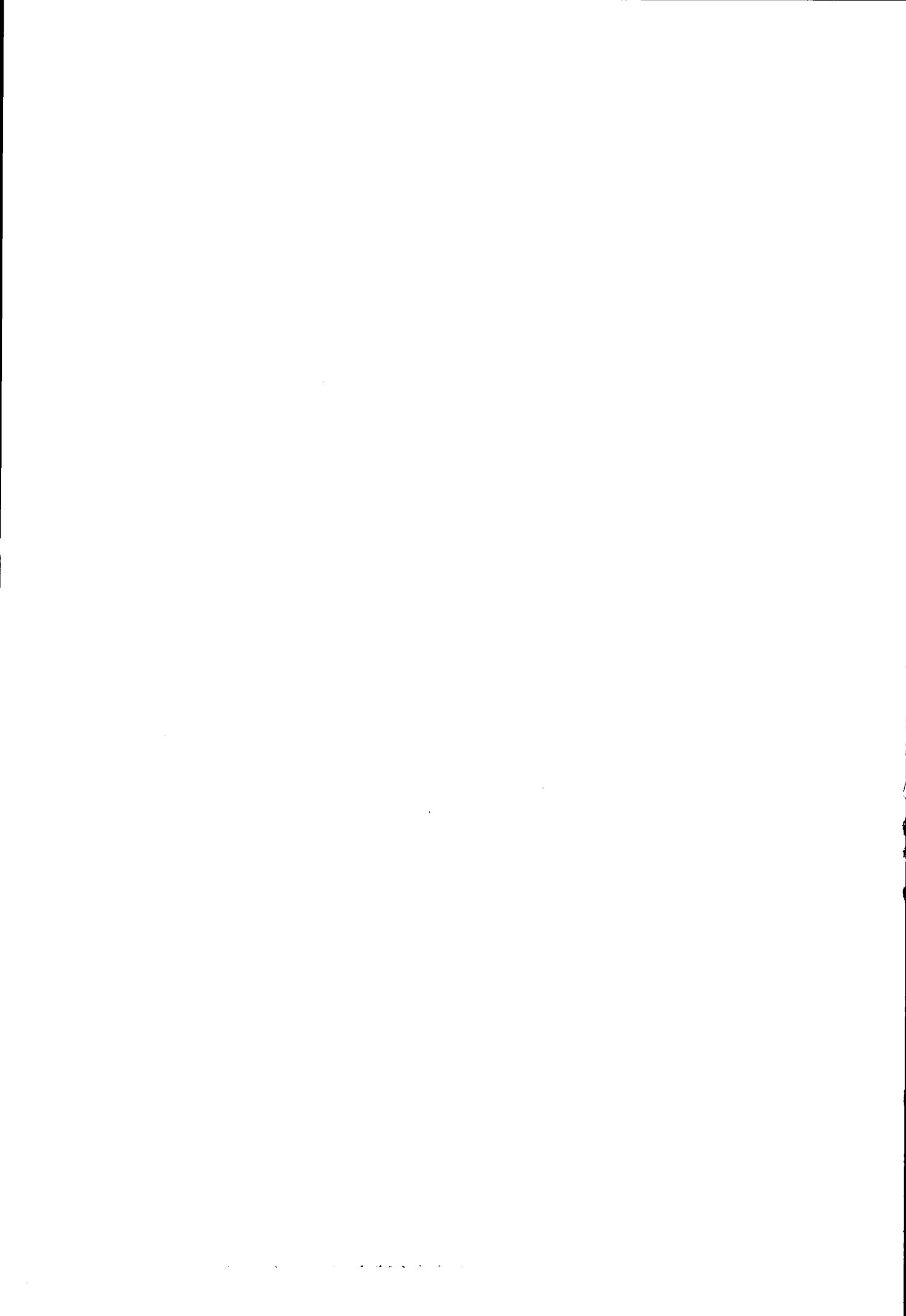


PHOTO N° 12

Avec le dos du dépôt (mon-  
trant l'embranchement) de  
la photo n° 1, silo de re-  
groupement loué par la  
coopérative



## Justice

## Un record : 116 infractions pour le même transporteur

34.800 francs d'amendes

Le 5 mars 1981, l'entreprise de transports Delcroix-Crépeaux S.A. dont le siège est à Saint-Pryvé-l'Écluse, 11<sup>er</sup>, rue Saint-Antoine, recevait la visite de contrô-

leurs des transports terrestres à la direction départementale de l'Équipement.

Celle-ci fit apparaître un nombre imposant d'infractions, à savoir : treize dépassements de conduite continue, quarante-trois de conduite journalière, quatre de conduite hebdomadaire, trois dépassements de conduite par « quatorzaine » et cinquante-trois absences ou insuffisances de repos journaliers.

Ces différentes infractions ont été imputées à M. Gilbert Delcroix, 32 ans, directeur général de l'entreprise.

Celui-ci a reconnu les faits et sa responsabilité par lettre adressée à Mme Anossoff qui présidait l'audience de quatrième classe du tribunal de police.

Le prévenu a été condamné à cent seize amendes de 300 F chacune... un total coquet puisqu'il atteint la somme de 34.800 F.

Il faut remonter à 1936 avec le barrage de plusieurs ponts et notamment celui de pierre, pour se remémorer une manifestation de transporteurs routiers d'une telle ampleur. En effet si ces dernières années plusieurs opérations « escargot » avaient perturbé la circulation notamment sur l'autoroute, jamais l'embouteillage provoqué hier matin n'avait revêtu une telle importance. La manifestation des transporteurs routiers d'Indre-et-Loire, lancée comme un avertissement aux pouvoirs publics, était en effet organisée sur trois points : l'autoroute, la R.N. 10 au nord de Tours, et surtout le blocage du pont Mirabeau.

L'autoroute d'abord. Vers 7 h 30-8 h, des poids lourds ont commencé

à s'agglutiner dans les deux sens principalement entre Tours-Nord et Tours-Centre. Ils ont été jusqu'à 300 (dont une cinquantaine au péage de Parçay-Meslay) à ralentir notablement la circulation sans toutefois l'annihiler totalement puisque la voie d'urgence avait été laissée libre pour laisser passer les véhicules de tourisme. Déconseillée dans un premier temps l'entrée de l'autoroute à Chambray a été ensuite laissée libre.

Sur la R.N. 10 au nord de Tours, l'opération escargot était un peu semblable en ce sens que les automobiles pouvaient passer puisque les camions étaient disposés sur la route en chicanes. En général la manifestation a été plutôt accueillie avec bienveillance sauf sur le pont Mirabeau où un automobiliste s'est franchement excité. Le pont était en effet barré aux deux entrées par les poids lourds et cet automobiliste a essayé de passer quand même. Il a fini par percuter avec sa voiture la rambarde après avoir fait plusieurs zigzags. Ce pont étant coupé, autant dire que ce fut bel et bien le grand embouteillage sur les quais à 9 h et vers midi.

Les policiers canalisaient au mieux le trafic sur les ponts Bailey et Napoléon qui n'en pouvaient plus. D'autant que certains transporteurs en avaient rajouté par rapport aux consignes initiales en bloquant complètement le quai d'Orléans, à la sortie sud du pont Mirabeau. Fort heureusement le barrage était levé vers 12 h 15, mais la matinée avait été vraiment difficile pour certains automobilistes. A Vouvray un transporteur a installé deux véhicules en travers de la R.N. 152 pendant près d'une heure, mais un représentant de la fédération a estimé que cette action s'était faite là aussi en dehors des consignes.

Les transporteurs avaient en général fait appel aux cadres de la société pour mener leur action, mais certains chauffeurs s'étaient associés individuellement bien que la Fédération des chauffeurs routiers salariés

avait demandé à ses adhérents de ne pas participer au mouvement, se réservant le droit d'organiser ultérieurement une autre manifestation.

Les transporteurs ont en tout cas réussi ce qu'ils voulaient : alerter l'opinion et surtout les pouvoirs publics sur des problèmes qui concernent, disent-ils, la survie de leur entreprise et le maintien de l'emploi. Ulcérés par la dernière hausse du prix du gazole le jour même où l'essence et le super baissaient, ils veulent récupérer la TVA sur les carburants comme d'autres professionnels de la route, et réclament la suppression de la taxe professionnelle jugée « anti-économique et anti-sociale ». S'ajoutent à ce contentieux les interdictions de circuler à certaines heures, la hausse excessive des tarifs autoroutiers dans le cas des interdictions de traverser certaines villes (exemple Montbazou) et le mauvais aménagement des heures de conduite. Transports surtaxés, assurent-ils, pénalisent les usagers.

## TRANSPORTS

## Quatre mesures qui ne satisfont pas les routiers

Quatre mesures économiques et fiscales ont été prises, hier, en faveur des transporteurs routiers par M. Pierre Mauroy à l'issue d'une audience accordée à l'hôtel Matignon aux représentants des transporteurs, en présence de M. Charles Fiterman, ministre des Transports.

Ces mesures concernent l'application d'un taux de T.V.A. réduit à 7 % — au lieu de 17,6 % — sur le gazole utilisé par les transporteurs, un nouveau calcul, en baisse, de la taxe professionnelle, l'octroi de crédits à taux réduit pour l'achat de véhicules et une subvention de 50 millions de francs aux entreprises de transports interurbains de voyageurs.

« Ces mesures sont éloignées de ce que nous demandions et notre satisfaction n'est que mitigée », a déclaré à l'issue de l'entrevue M. Georges-Pierre Rateau, président de la Fédération nationale des transports routiers, qui conduisait la délégation des

organisations professionnelles du transport routier.

La T.V.A. sur le gazole ramenée à 7 %

M. Rateau a précisé qu'en plus des mesures générales d'allègement de la taxe professionnelle annoncées au patronat, des dispositions particulières aux entreprises de transports, et notamment un changement d'assiette de la taxe, seraient arrêtés après concertation entre les transporteurs et les représentants des ministères des Transports et de l'Économie.

La T.V.A. sur le gazole sera ramenée pour les transporteurs routiers de 17,6 % à 7 %, à une date qui reste à fixer (alors que les transporteurs

demandaient l'exonération totale de la T.V.A.).

50 millions pour les transports interurbains

Dans le cadre de l'aide aux investissements, les entreprises de transport routier pourront dorénavant disposer de crédits particuliers à taux bas ou moyen pour l'achat de véhicules.

Enfin une subvention de 50 millions de francs sera répartie entre les entreprises de transports interurbains de voyageurs.

« Nous ferons dans un mois le point sur la mise en œuvre de ces mesures, a conclu M. Rateau, et les adhérents de nos fédérations seront invités à se prononcer sur les actions futures à envisager pour le soutien des revendications de la profession. »

## Un ballon d'oxygène

La diminution du taux de la T.V.A. de 17,6 % à 7 % dont la date d'application doit être précisée dans un délai d'un mois, implique, au tarif actuel du gazole, un « cadeau » d'environ 2 milliards de F sur un an au bénéfice des 27.000 entreprises de transport.

Sur le prix actuel d'un litre de gazole à la pompe à Paris (3,16 F) la T.V.A. à 17,6 % représente 47,74 centimes. Elle ne se montera plus qu'à 18,98 cen-

times au taux de 7 %, ramenant le prix du gazole pour les transporteurs à 2,90 F le litre.

Même si les transporteurs souhaitent un gazole hors T.V.A. à 2,71 F, cette baisse de près de 19 centimes par litre constituera un ballon d'oxygène pour une profession dont l'activité - et donc les revenus - sont en baisse mais dont les charges ne cessent de s'alourdir.



**LIVRET**  
**ANNEXE**



ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER ENQUETES

N°	Nb salariés	Parc (véh.)	Terrain	G	M	C	Km/an	R	N	I
1	40	12 / 23	3 000	x	x		1 450 000	x	x	
2	5	3 / 3	850		x	x	400 000	x		
3	62	19 / 32	5 000	x	x		1 200 000	x	x	
4	160	156 / 205(entr.)	20 000	x	x	x	8 500 000	x	x	
5	3	4 / 9	400	x	x	x	280 000	x		
6	24	22 / 44	25 000	x	x	x	1 840 000	x	x	x
7	35	26 / 46	10 000	x	x	x	2 000 000	x	x	x
8	126	77 / 157	47 000	x	x		7 118 730		x	x
9	1	2 / 4	-		x		150 000		x	x
10	15	12 / 18	10 000	x	x		1 000 000	x	x	
11	9	8 / 12	4 000			x	765 000	x	x	
12	12	7 / 11	200		x	x	1 200 000	x	x	
13	9	9 / 14	?	x	x	x	945 000		x	x
14	21	18 / 33	6 200	x	x	x	1 800 000		x	
15	0	1 / 2	-				120 000			x

Parc (véh.) ----) sont indiqués successivement le nombre de camions ou ensembles routiers (tracteurs + semi-remorques), puis le nombre pur de véhicules (tracteurs, semi-remorques, remorques, camions).

G = station gasole dans l'établissement.

M = atelier de mécanique dans l'établissement.

C = entreprise exploitant au moins au compte d'1 contrat de location longue durée.

Terrain : expression de la superficie en m<sup>2</sup>.

AUSSI

16	Une succursale d'une chaîne de location de véhicules industriels
17	Un affrèteur routier
18	La succursale d'affrètement routier SCETA

Aire géographique d'activité :

R = région      N = France      I = étranger

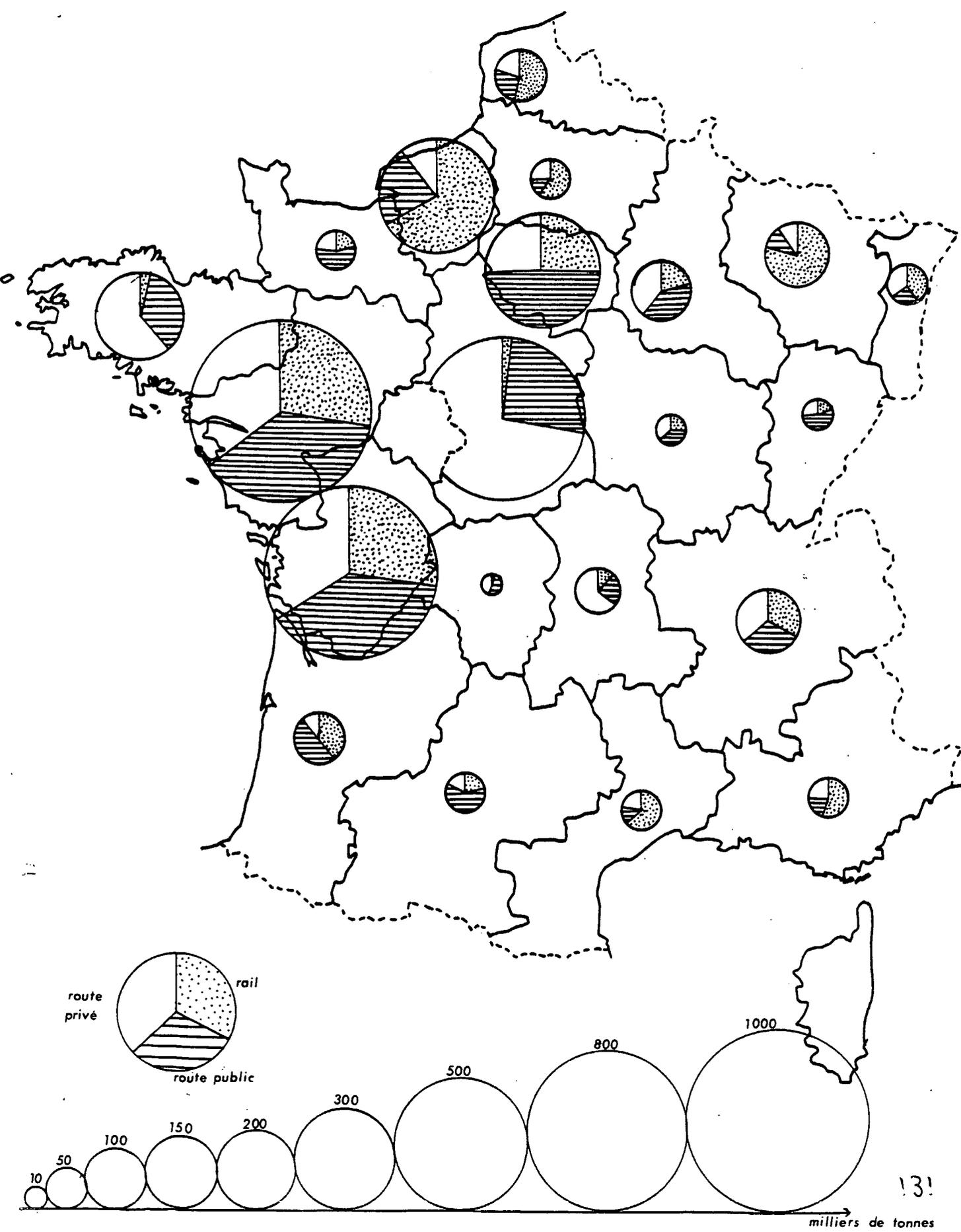
ETABLISSEMENTS CHARGEURS ENQUETES

N°	Productions	NB Sal.	ENTREES	SORTIES	Rail	Véhicules
I	Coop. Céréales	?	140 000 t/an	250 000 t/an	x	40
II	Coop. Vins	6	20 000 t/an + 1 500 hl/an	16 000 hl/an		
III	Coop. Vins	20	530 000 bout. 5 000 cartons	530 000 bout. 3 975 hl/an		
IV	Coop. Elevage	12	140 bêts/sem.	140 bêts/sem.	x	6
V	Coop. Lait	28	17 700 000 l	5 130 000 l 1 960 t/an		10
VI	Laiterie	50	6 800 000 l	3 000 t/an		6
VII	Aliments bétail	60	1 100 t/sem. 400 000 t/an ?	1 000 t/sem.	x	7 C
VIII	Gaz bouteilles	110	75 000 t/an	36 000 t/an	x	9 Loc
IX	Charbons-fuel	35	20 000 t/an ( + fuel via TRAPIL)	20 000 t/an	x	20
X	Poutres béton	100	160 000 t/an	160 000 t/an		
XI	Cimenterie	100	110 000 t/an	465 000 t/an	x	C
XII	Mat. fibro-ciment	300	50 000 t/an	45 000 t/an	x	C
XIII	Pharmacie	500	?	540 t/an 55 M unités		C
XIV	Hygiène	350	?	?		
XV	Const. Métal.	120	5 500 t/an	4 950 t/an	x	
XVI	Fûts Métal.	300	15 000 t/an	14 000 t/an	x	
XVII	Mat. ferroviaire	270	?	1 000 portes/mois	x	
XVIII	Méca. Chaudron.	90	135 t/an	120 t/an	x	1
XIX	Roulements	1 400	42 000 t/an	35 000 t/an	x	C
XX	Confection	500	800 000- 1 M mètres/an	6 000 pièces/jour		2
XXI	Boîtes Pan. Bois	800	300 m <sup>3</sup> /jour	1 000 m <sup>3</sup> /jour	x	35 C
XXII	Embal. Pap. Car.	400	12 000 t/an	12 000 t/an	x	29
XXIII	Quotidien	1 000	13 300 t/an	journaux	x	8 C
XXIV	Caoutchouc	300	2 400 t/an	2 400 t/an		
XXV	Primeuriste	20	?	?	x	5
XXVI	Primeuriste	100	30 000 t/an	30 000 t/an	x	22
XXVII	Gros Construc.	130	?	?	x	18
XXVIII	Succursaliste	70	72 000 t/an	72 000 t/an	x	C
XXIX	E.D.F. Chinon	900	180 000 t/an		x	entrepr.

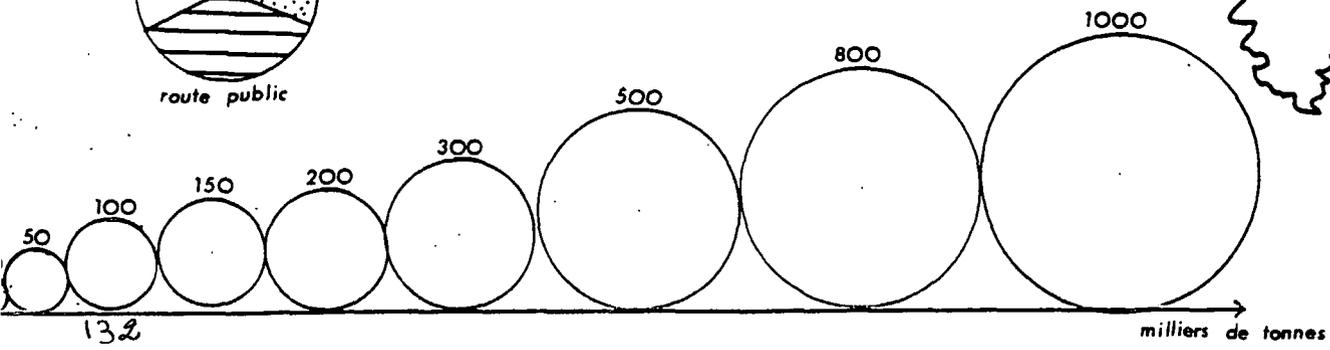
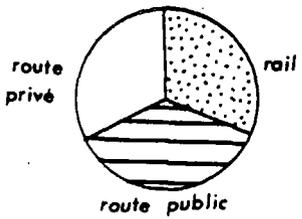
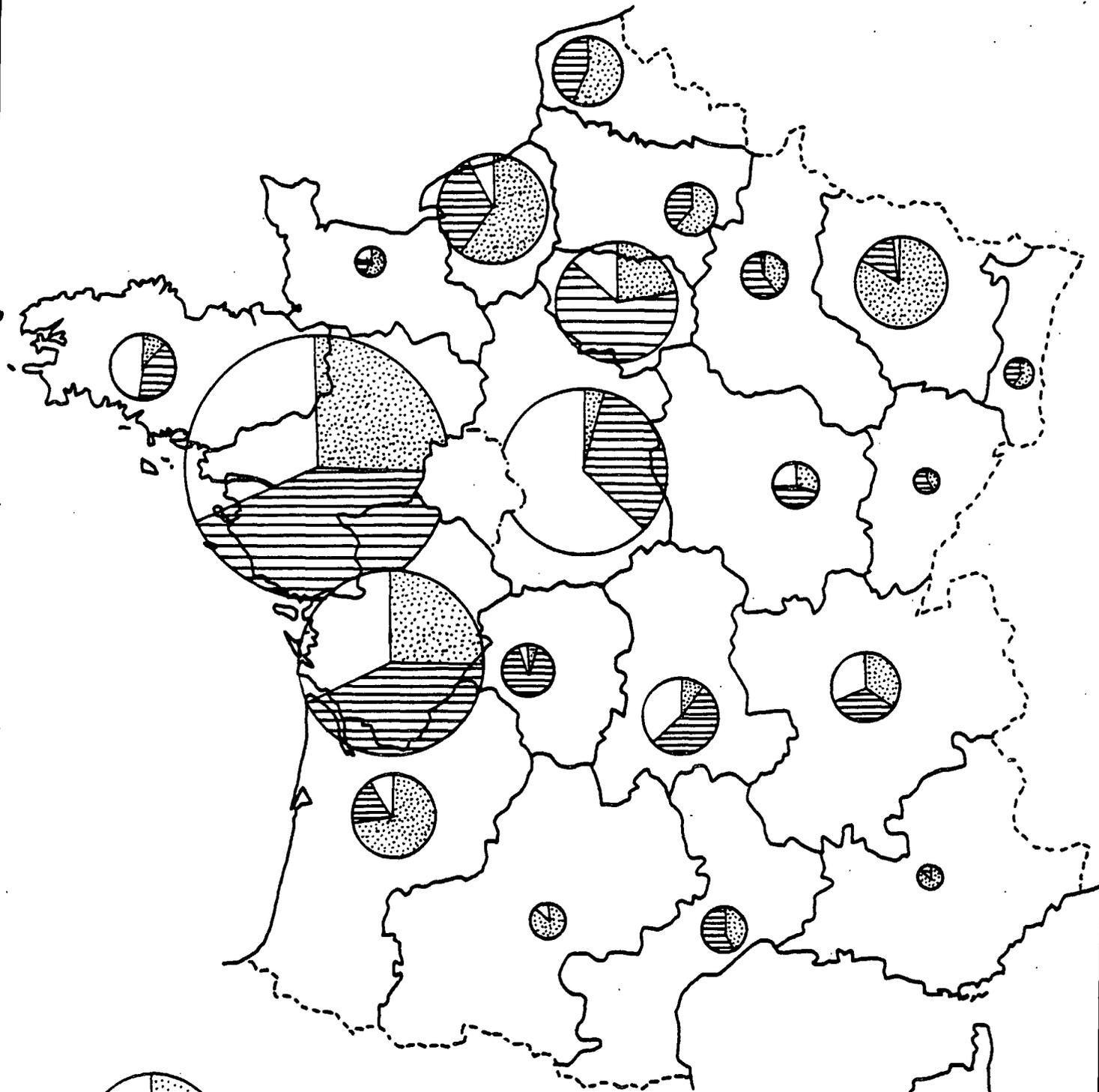
C = Contrat de location longue durée avec chauffeur chez un transporteur.

Loc = Location de véhicules avec chauffeurs chez un loueur.

# 1980 ENTREES



# 1974 ENTREES



132

# 1980 ENTREES PAR PRODUITS

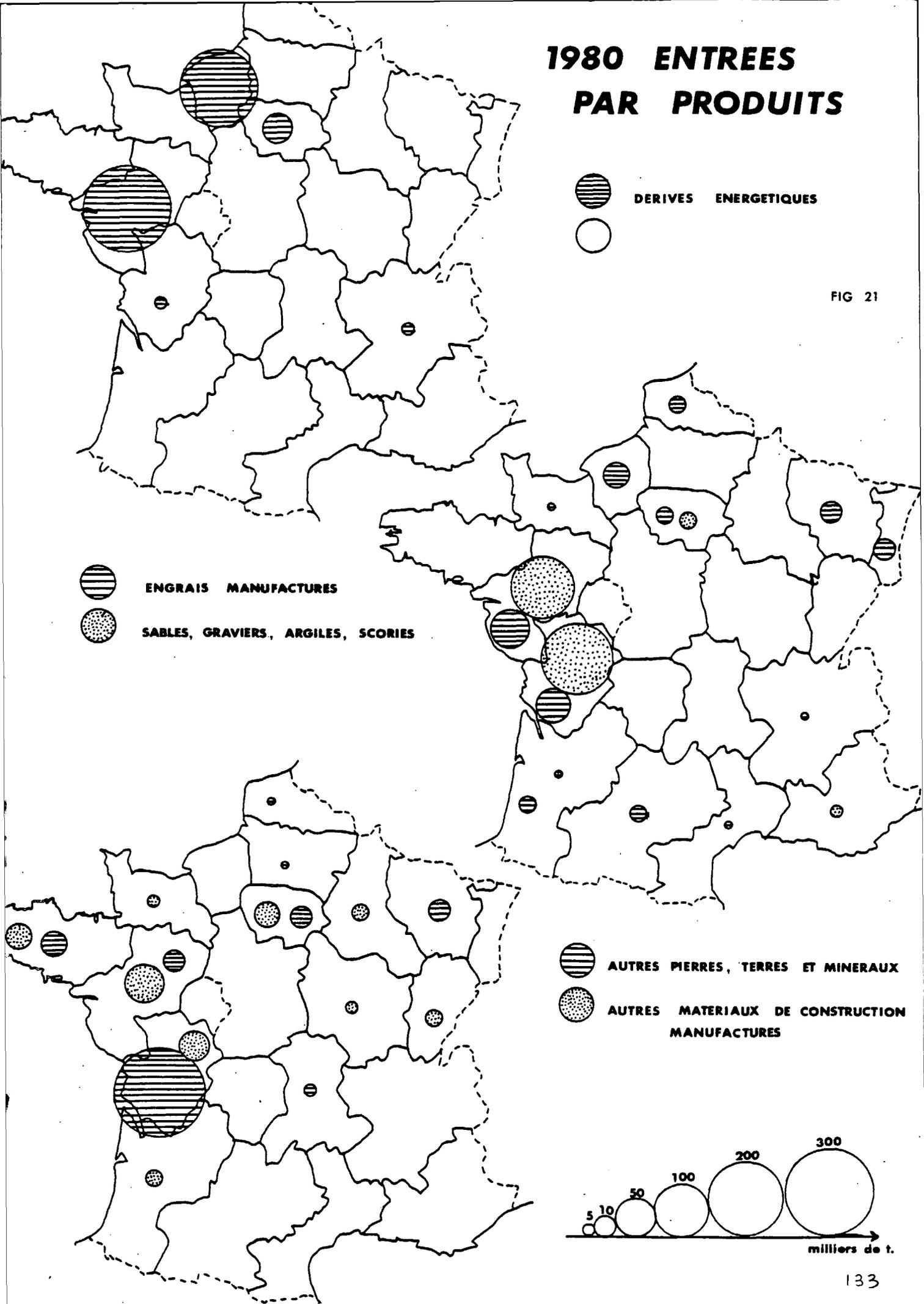
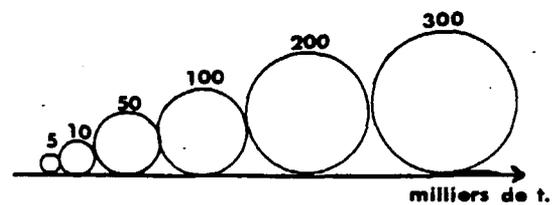
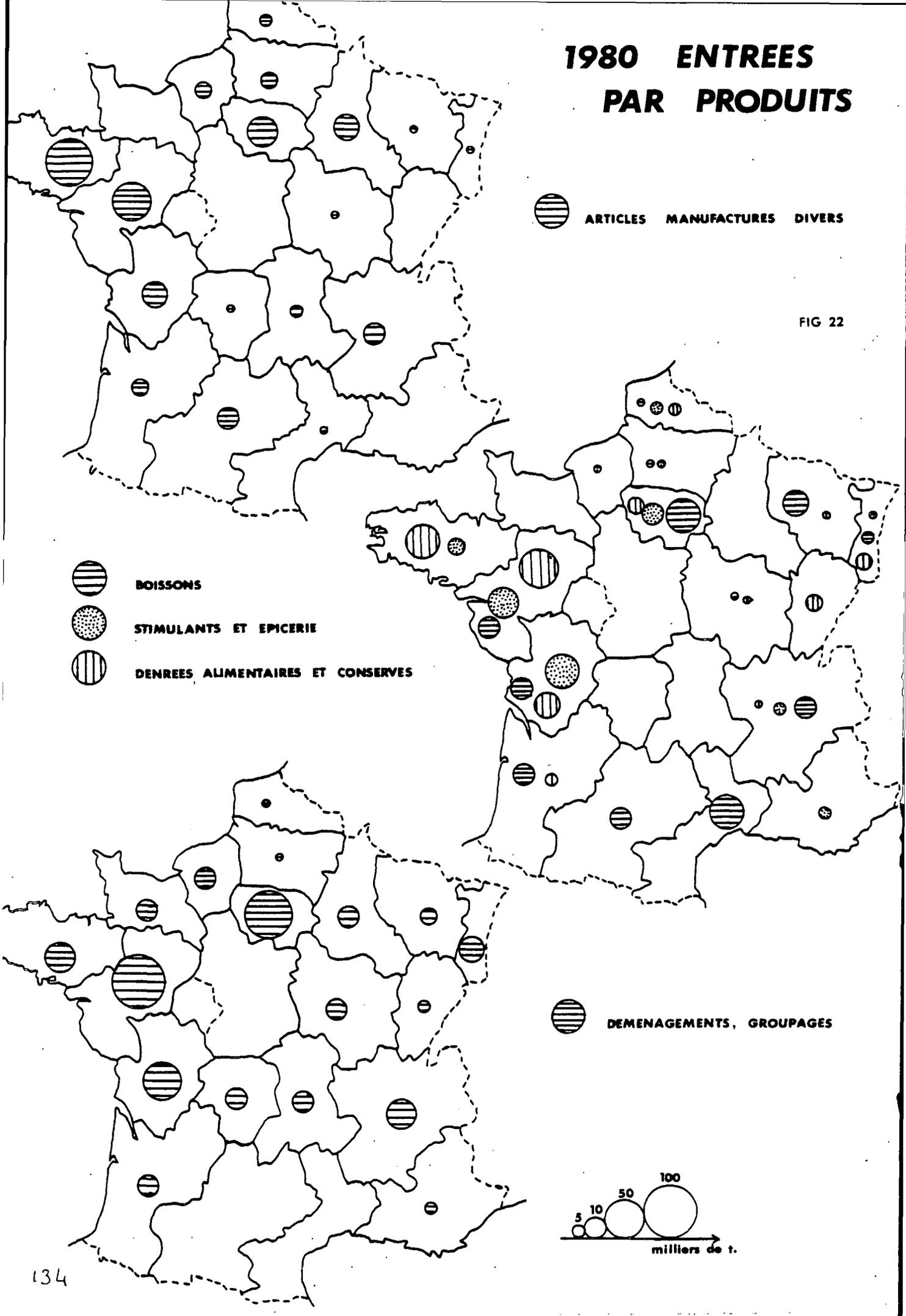


FIG 21



# 1980 ENTREES PAR PRODUITS



ARTICLES MANUFACTURES DIVERS

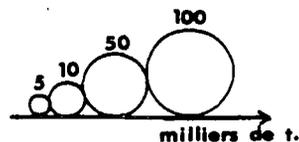
FIG 22

BOISSONS

STIMULANTS ET EPICERIE

DENREES ALIMENTAIRES ET CONSERVES

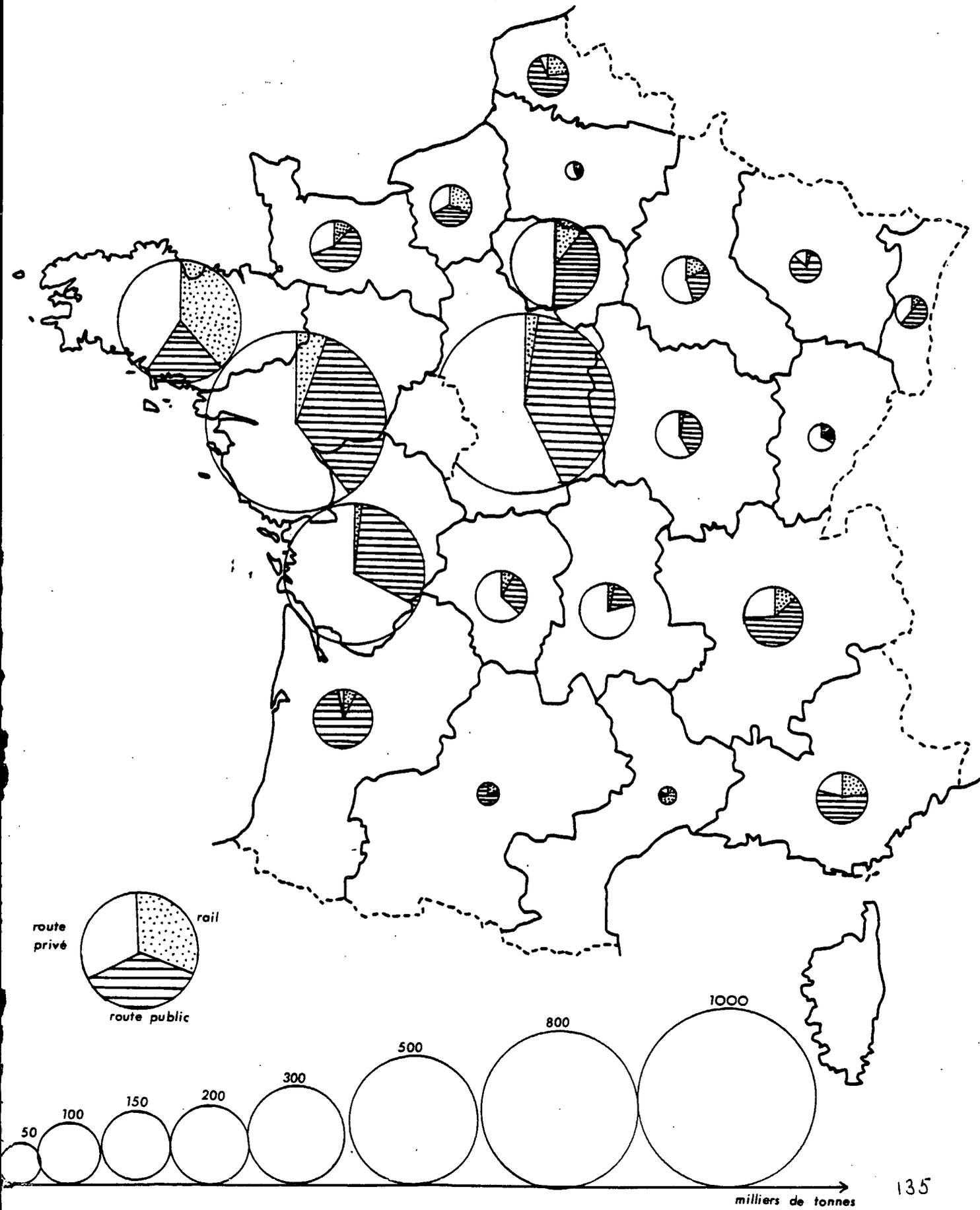
DEMENAGEMENTS, GROUPAGES



1980

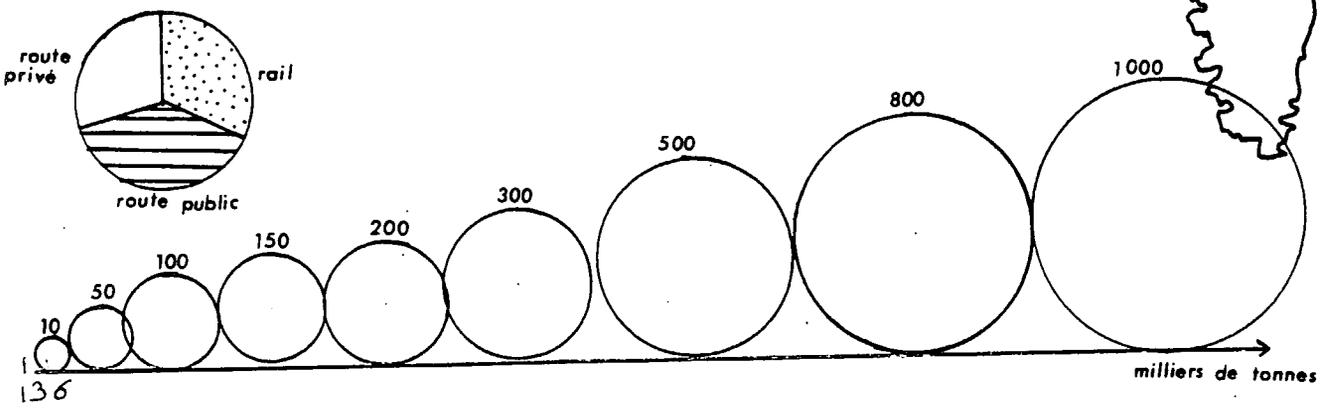
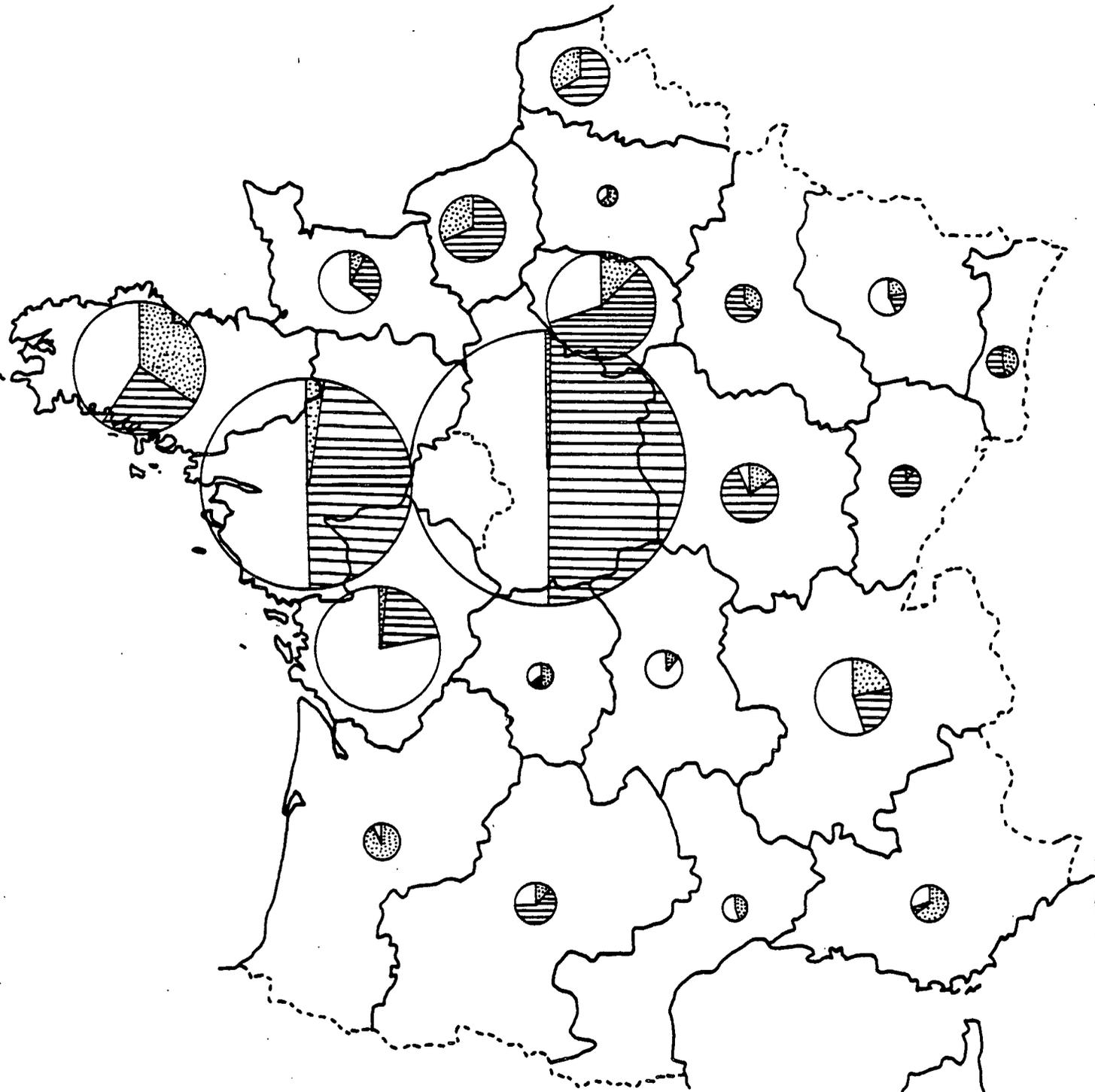
SORTIES

FIG 23



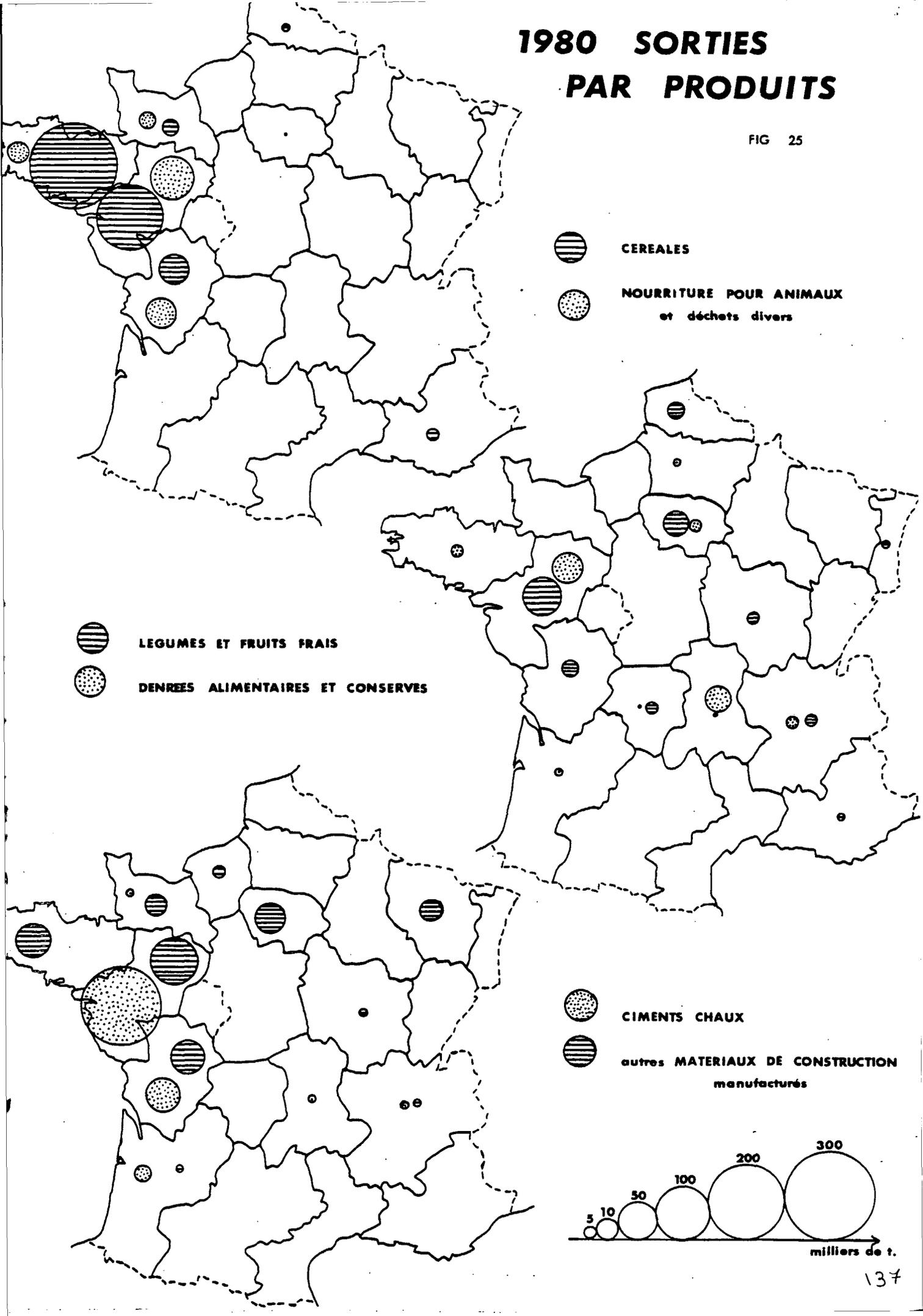
# 1974 SORTIES

FIG. 24



# 1980 SORTIES PAR PRODUITS

FIG 25



# 1980 SORTIES PAR PRODUITS

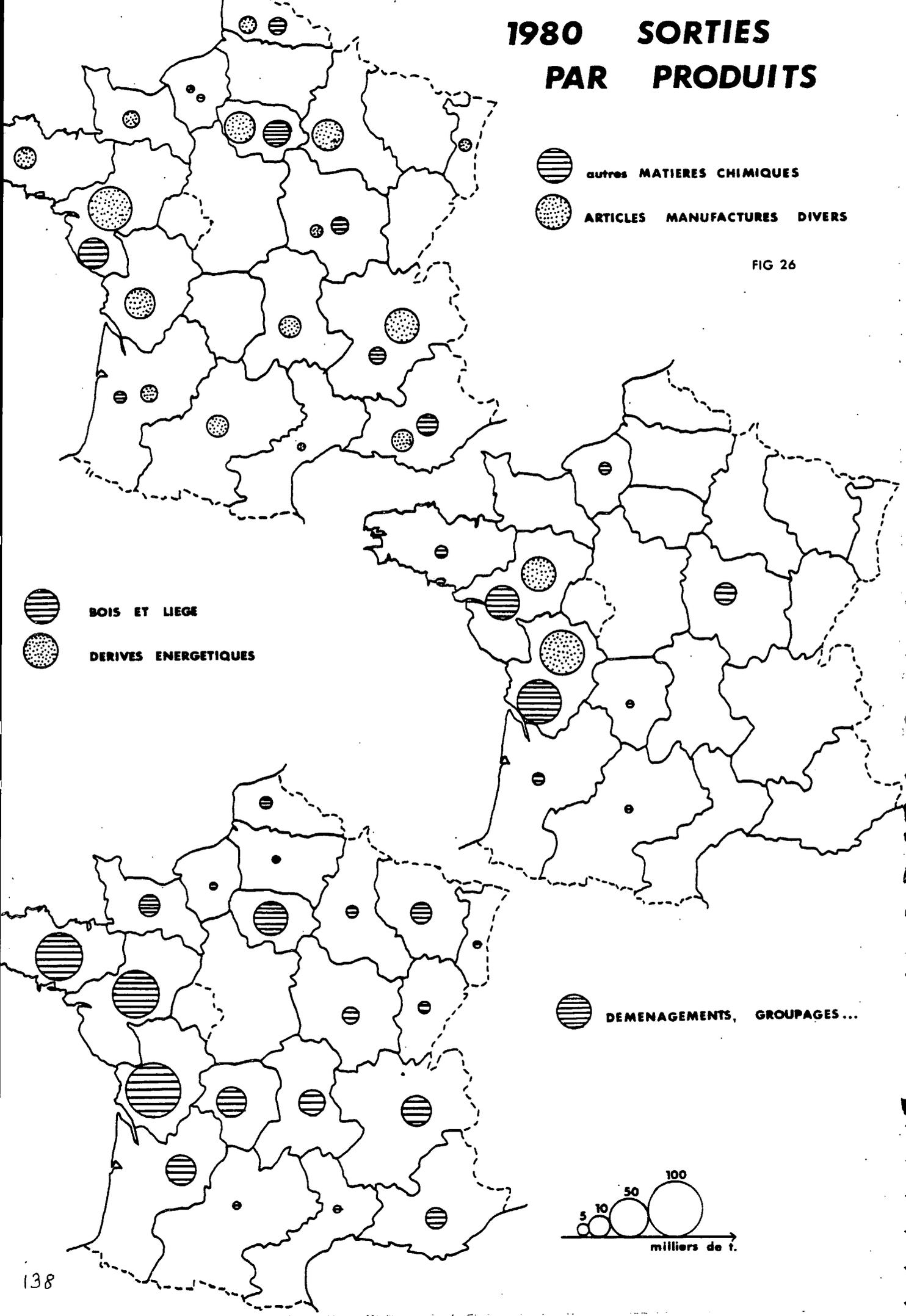
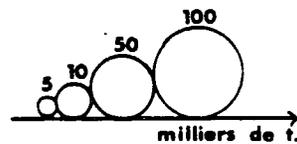


FIG 26

 **BOIS ET LIEGE**  
 **DERIVES ENERGETIQUES**

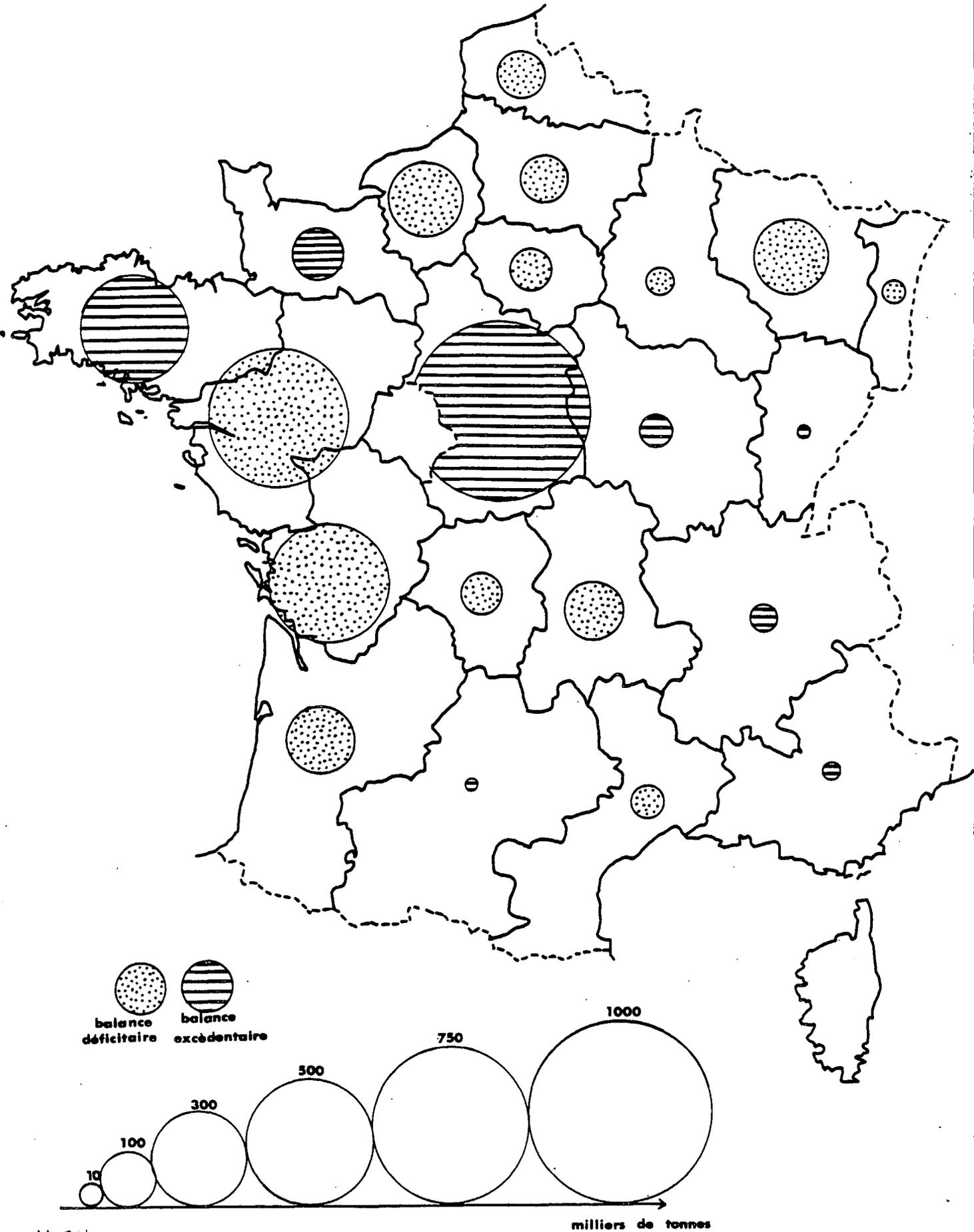
 **DEMENAGEMENTS, GROUAGES...**





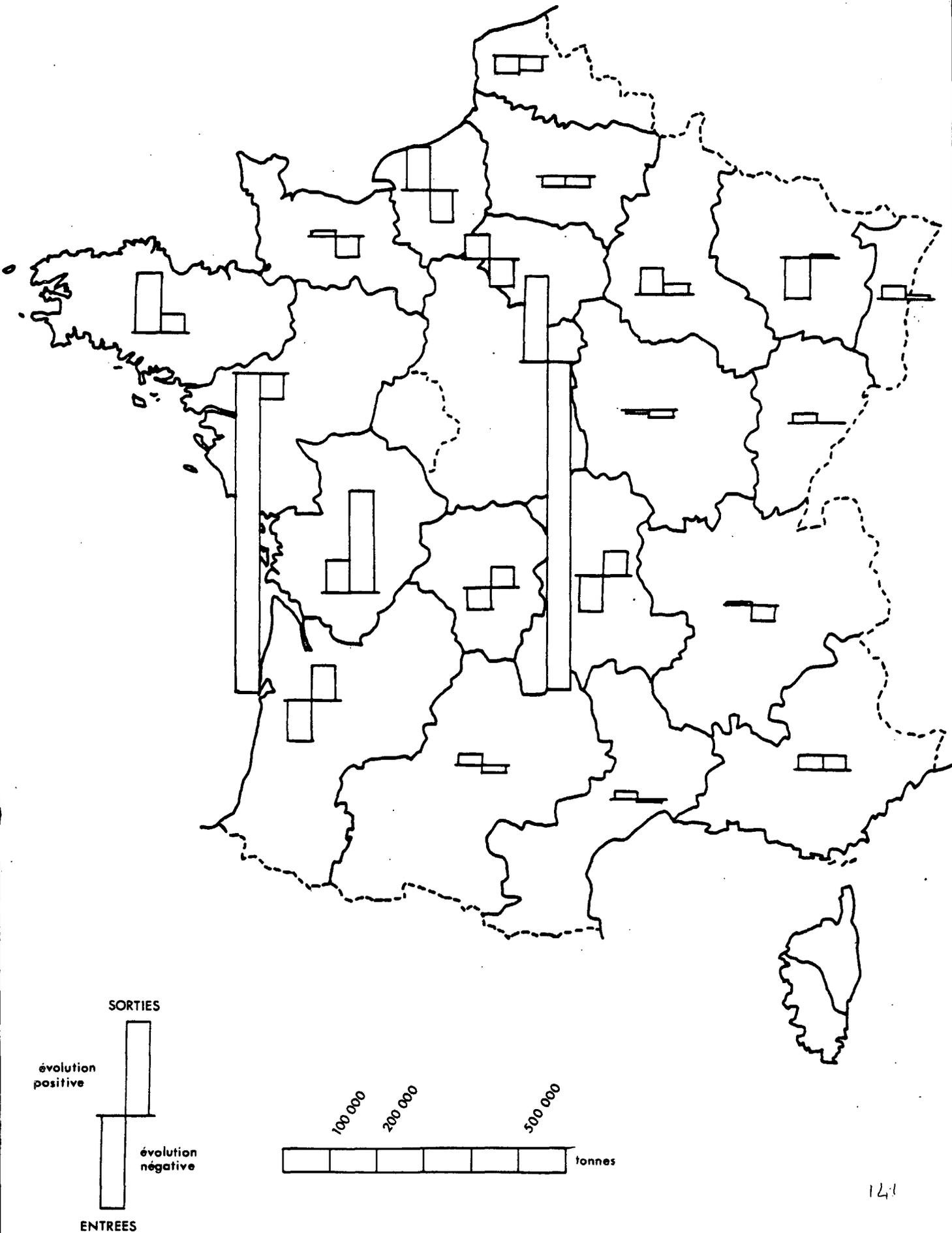
# 1974 : BALANCE DES ECHANGES

FIG 28



# EVOLUTION 1974 - 1980

FIG 29



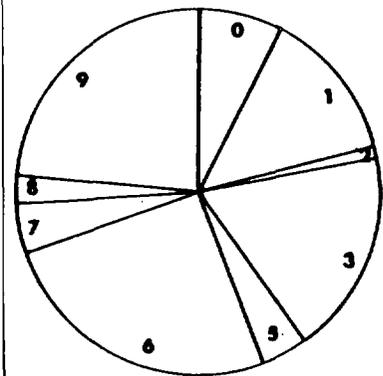
COMPARAISON DE LA STRUCTURE DES ENTREES ET DES SORTIES  
DANS DIVERSES REGIONS

<b>ENTREES</b>		NORD - PAS	RHONE -	BRETAGNE	ILE - DE -
PRODUITS	TOURAINNE	DE CALAIS	ALPES		FRANCE
0	7,24	18,43	7,60	19,48	9,14
1	13,31	14,16	14,54	16,51	14,91
2	1,30	1,09	2,28	0,09	9,63
3	17,95	2,14	7,79	7,09	7,24
4	0,06	6,03	2,44	0,54	0,54
5	3,86	9,45	7,11	3,77	5,30
6	25,55	18,95	21,17	26,30	25,54
7	4,50	1,53	3,94	7,02	0,83
8	2,41	8,73	12,45	2,55	3,97
9	23,82	19,49	20,68	16,65	22,90
<b>MODES</b>					
Fer	33,09	29,54	30,68	22,93	21,02
Voie d'eau	0	9,20	3,70	0	21,70
Route pub.	36,29	37,93	39,30	42,95	31,80
Route privé	30,62	23,33	26,32	34,12	25,48
<b>SORTIES</b>					
<b>PRODUITS</b>					
0	27,62	4,16	7,82	16,50	7,26
1	11,04	10,71	15,79	34,16	13,02
2	0,02	4,20	0,58	0	0,28
3	4,32	8,11	10,05	5,01	10,78
4	0,36	1,87	0,65	1,82	2,13
5	1,73	22,44	6,27	1,08	5,92
6	21,13	18,55	15,84	14,23	19,24
7	0,71	3,22	1,35	3,08	2,66
8	3,64	6,34	12,41	1,90	4,77
9	29,43	20,40	29,24	22,22	33,94
<b>MODES</b>					
Fer	12,04	40,03	19,51	10,82	17,42
Voie d'eau	0	2,43	1,05	0	7,01
Route pub.	35,70	33,16	43,89	40,84	42,21
Route privé	52,26	24,38	35,55	48,34	33,36

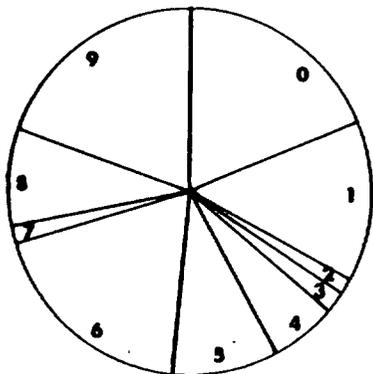
# COMPARAISON DE LA STRUCTURE DES ENTREES DANS DIVERSES REGIONS

(1980 - UN CERCLE POUR 100 TONNES - CHAPITRE N.S.T. - VOIR FICHE)

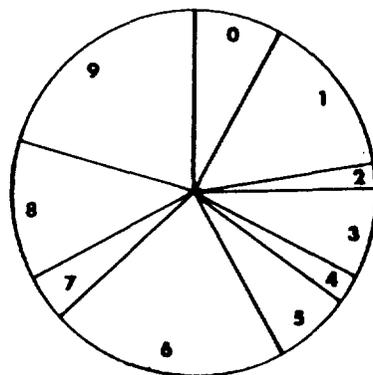
## PRODUITS



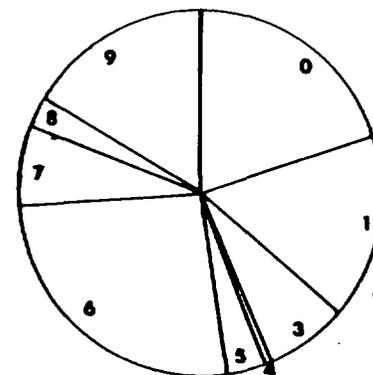
TOURAINÉ



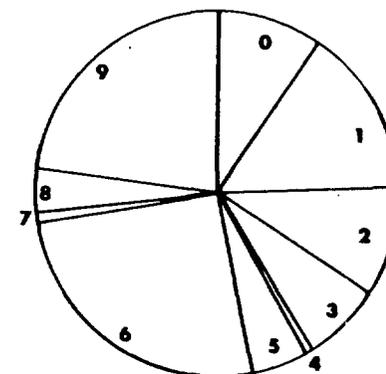
NORD - PAS DE CALAIS



RHONE - ALPES

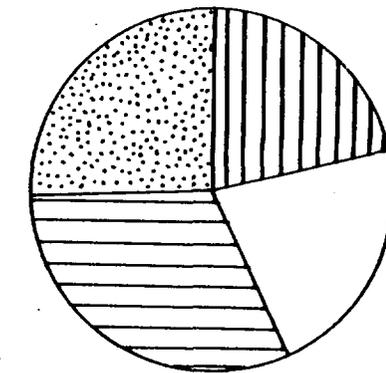
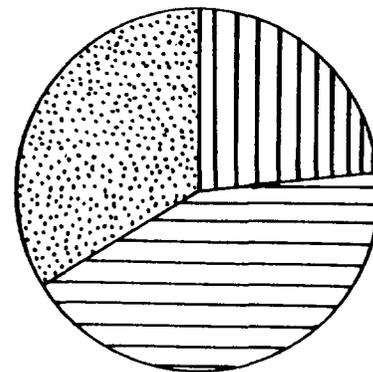
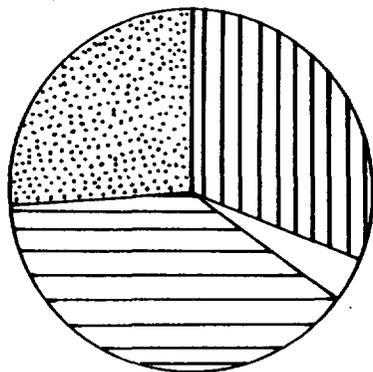
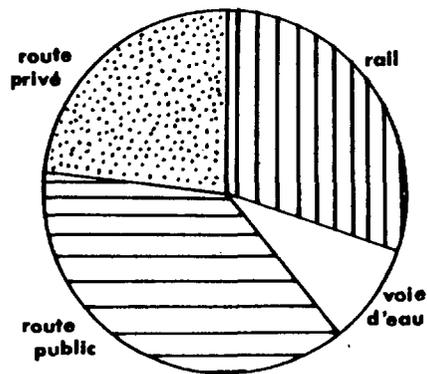
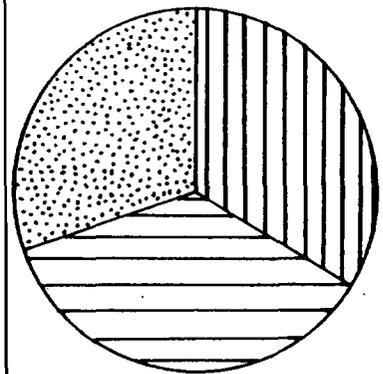


BRETAGNE



ILE DE FRANCE

## MODES



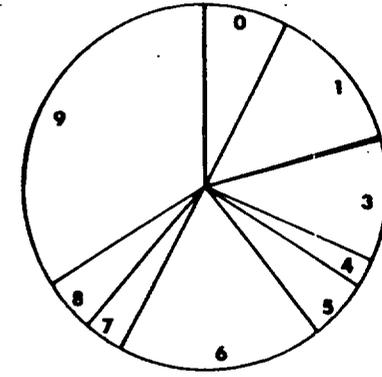
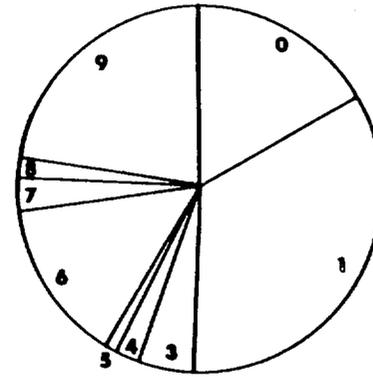
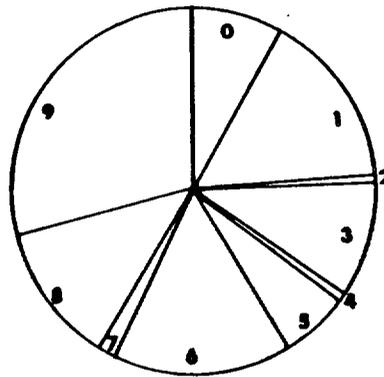
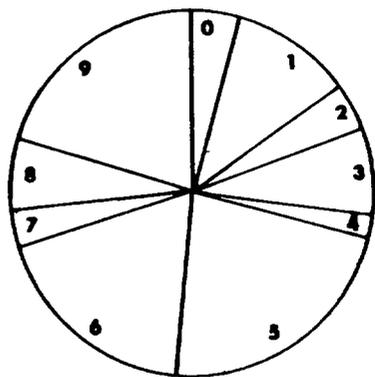
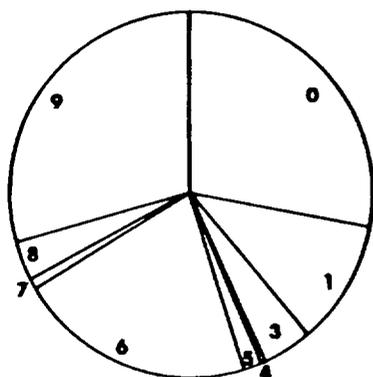
# COMPARAISON DE LA STRUCTURE DES SORTIES DANS DIVERSES REGIONS

(1980 - UN CERCLE POUR 100 TONNES - CHAPITRE N.S.T. - VOIR FICHE)

FIG 31

144

## PRODUITS



TOURAINE

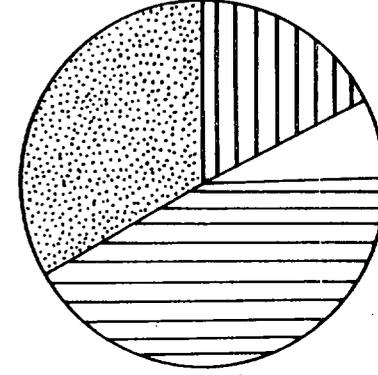
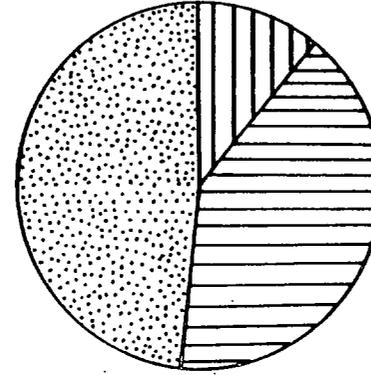
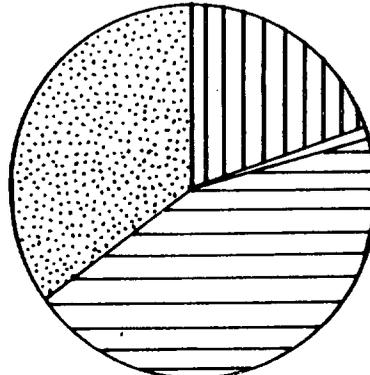
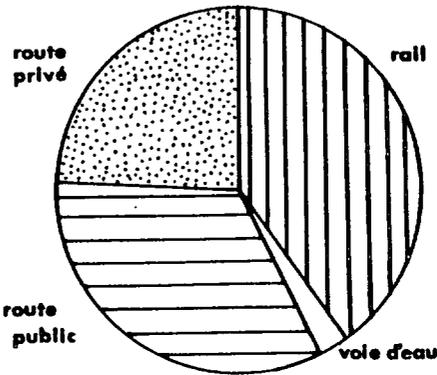
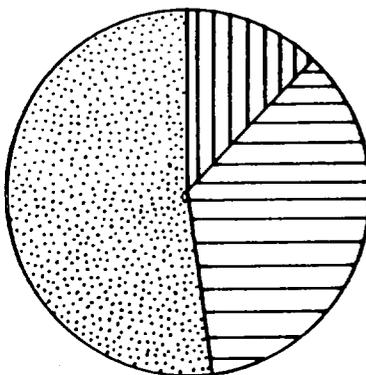
NORD - PAS DE CALAIS

RHONE - ALPES

BRETAGNE

ILE DE FRANCE

## MODES



route privé

rail

route public

voie d'eau

TOURAINES : COMPOSITION DU TRAFIC DE CHAQUE MODE et  
REPARTITION MODALE DE CHAQUE PRODUIT

	FER		ROUTE PUBLIC			ROUTE PRIVE			TOTAL
	A	B		A	B		A	B	
32 201	2,66	12,03	72 361	5,27	6,22	170 404	14,71	61,75	275 962
75 294	6,02	14,84	154 574	11,26	30,45	277 718	23,97	54,71	507 586
47 569	3,80	95,60	2 190	0,16	4,40	0	0	0	49 759
491 736	39,27	71,82	125 247	9,12	18,29	67 743	5,85	9,89	684 729
2 264	0,18	100	0	0	0	0	0	0	2 265
65 978	5,27	44,86	31 337	2,28	21,30	49 776	4,29	33,84	147 085
309 844	24,75	31,80	494 248	36	50,73	170 149	14,69	17,47	974 238
104 142	8,32	60,70	64 414	4,69	37,54	3 014	0,26	1,76	171 570
32 280	2,56	35,08	27 129	1,98	29,48	32 615	2,81	35,44	92 024
89 768	7,17	10,22	401 339	29,24	45,70	387 141	33,42	44,08	878 248
1 252 083	100	33,09	1 372 830	100	36,29	1 158 560	100	30,62	3 813 630

	FER		ROUTE PUBLIC			ROUTE PRIVE			TOTAL
	A	B		A	B		A	B	
246 128	69,22	30,20	125 149	11,88	15,35	443 813	28,77	54,45	815 094
5 071	1,43	1,56	80 674	7,66	24,77	239 982	15,56	73,67	325 727
683	0,19	100	0	0	0	0	0	0	683
4 286	1,21	3,36	10 395	0,99	8,15	112 927	7,32	88,49	127 608
10 521	2,96	100	0	0	0	0	0	0	10 521
914	0,26	1,79	440	0,04	0,86	49 789	3,23	97,35	51 123
25 450	7,16	4,08	296 292	28,12	47,51	301 859	19,57	48,41	623 606
723	0,20	3,47	6 759	0,64	32,43	13 361	0,87	64,10	20 843
6 876	1,93	6,39	58 351	5,54	54,24	42 359	2,75	39,37	107 586
54 918	15,44	6,32	475 566	45,13	54,74	338 291	21,93	38,94	868 776
355 570	100	12,04	1 053 630	100	35,70	1 542 380	100	52,26	2 951 587

A : Part du produit dans le trafic du mode

B : Part du mode dans le trafic du produit

E : Entrées

S : Sorties

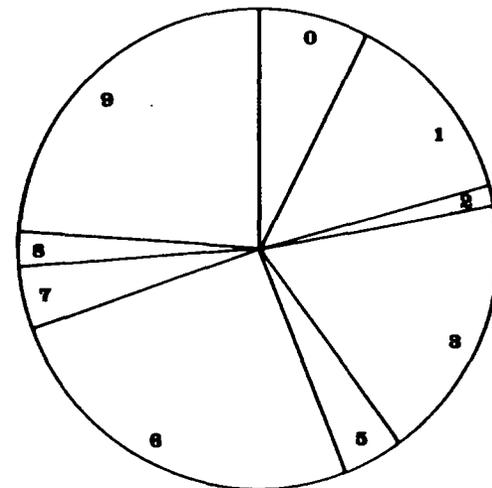
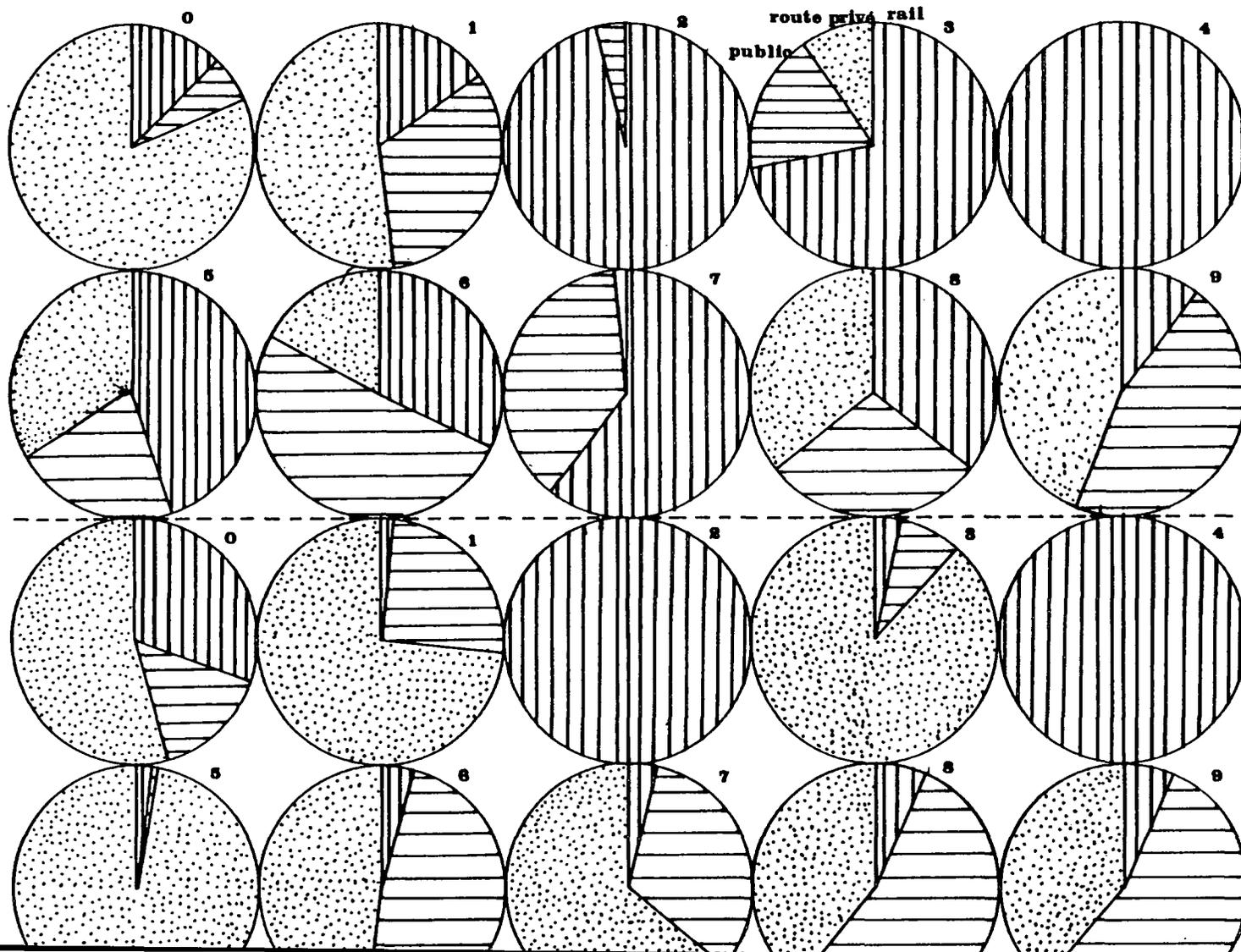
T : Total

# REPARTITION MODALE DE CHAQUE PRODUIT

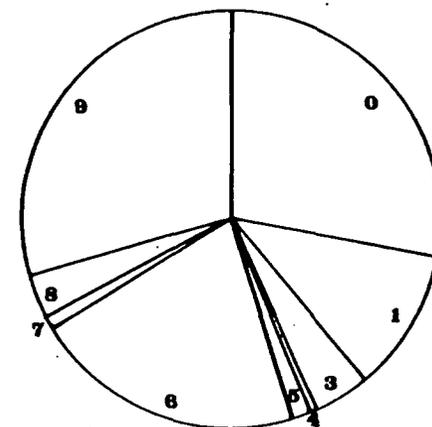
(ANNEE 1980 - CHAPITRES N.S.T. = VOIR FICHE)

PART REELLE DE  
CHAQUE PRODUIT DANS  
LE TOTAL

146 FIG 32



**ENTREES**



**SORTIES**

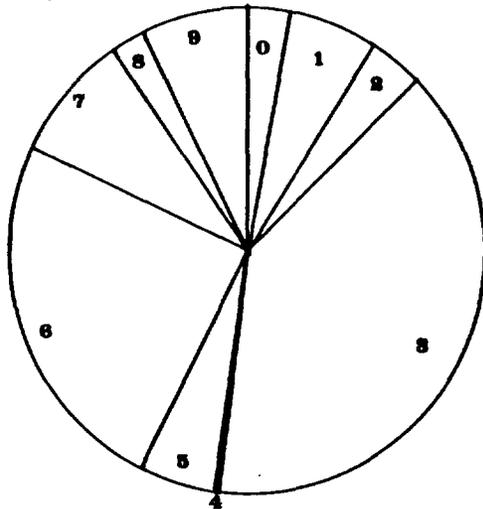
# COMPOSITION DU TRAFIC DE CHAQUE MODE

(ANNEE 1980 - CHAPITRES N.S.T. VOIR FICHE)

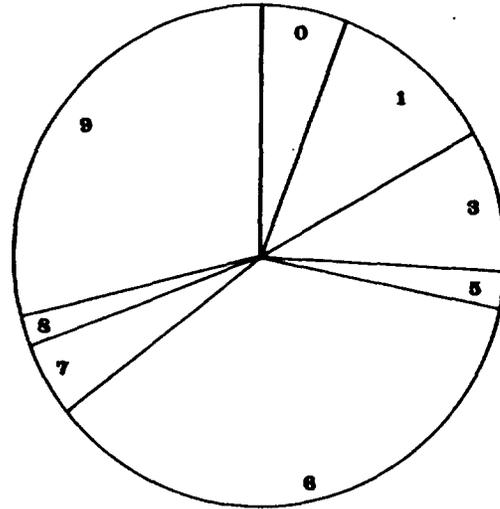
147

FIG 33

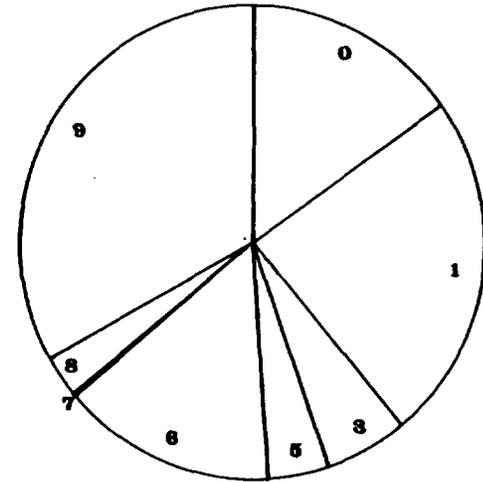
ENTREES



**RAIL**  
(1 852 093 t)

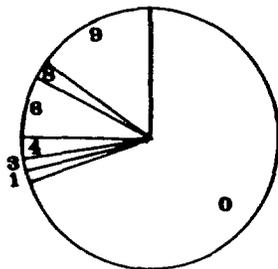


**ROUTE PUBLIC**  
(1 872 830 t)

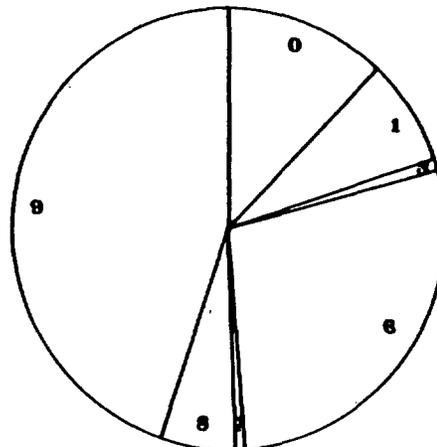


**ROUTE PRIVE**  
(1 158 560 t)

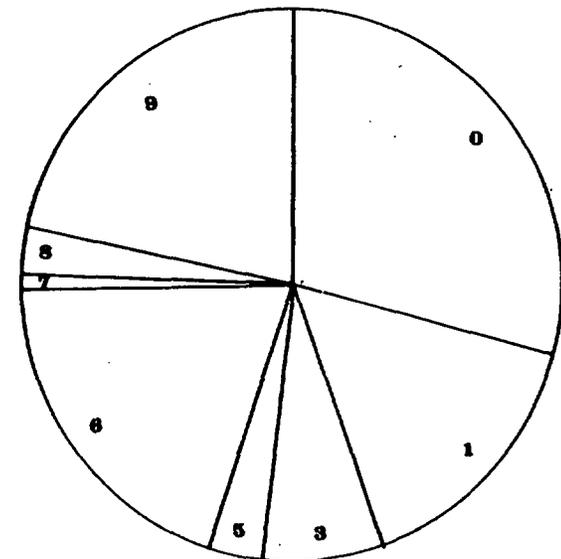
SORTIES



**RAIL**  
(355 570 t)



**ROUTE PUBLIC**  
(1 053 830 t)



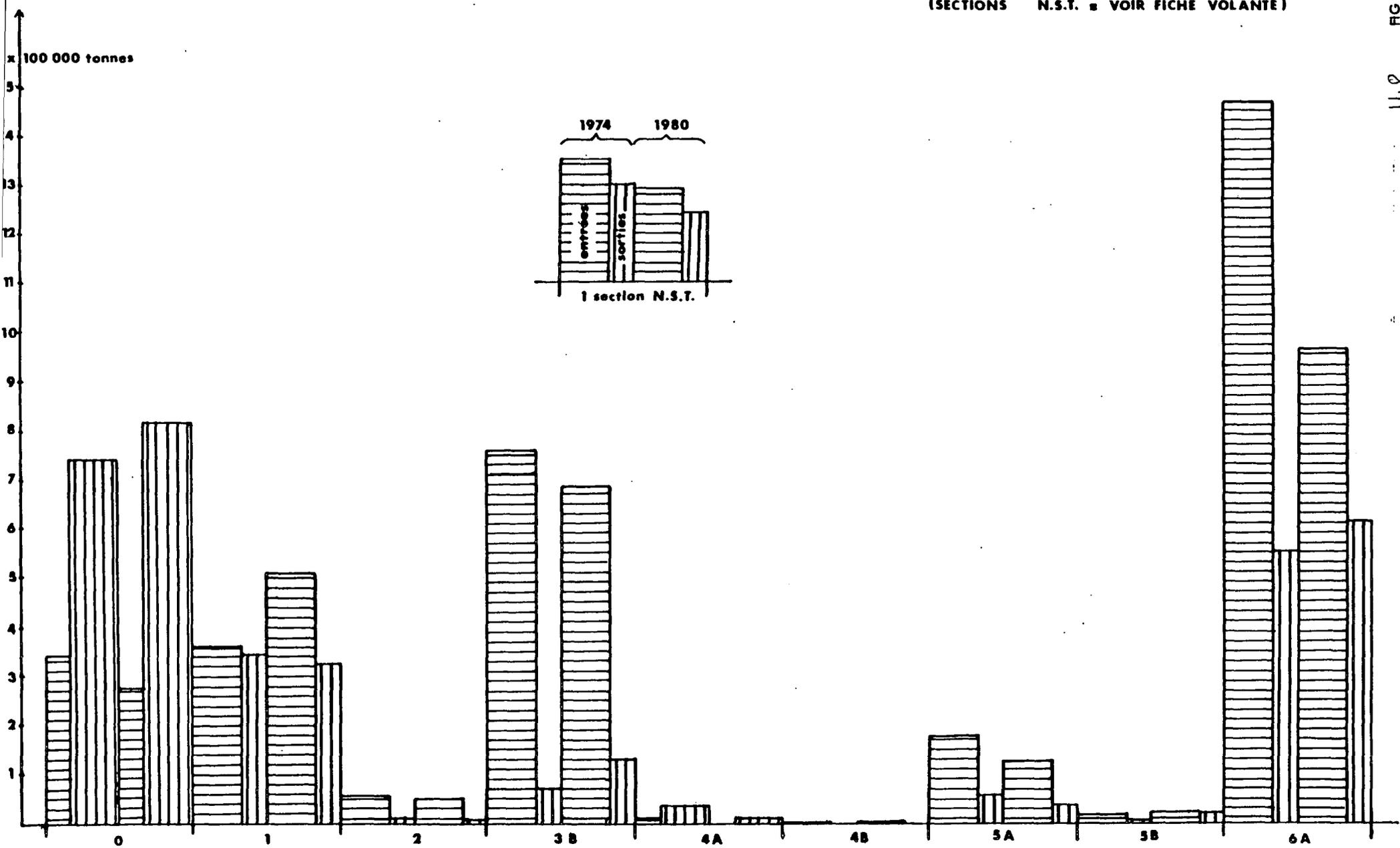
**ROUTE PRIVE**  
(1 542 380 t)

1974 - 1980

# EVOLUTION DES TRAFICS PAR PRODUITS

(SECTIONS N.S.T. ■ VOIR FICHE VOLANTE)

148  
FG 34

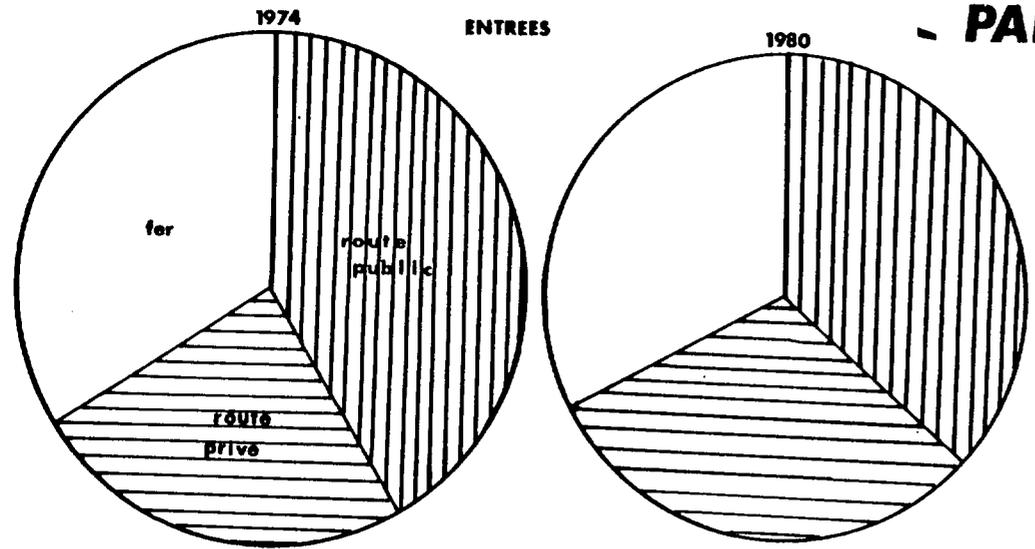


# 1974 - 1980 EVOLUTION DES TRAFICS

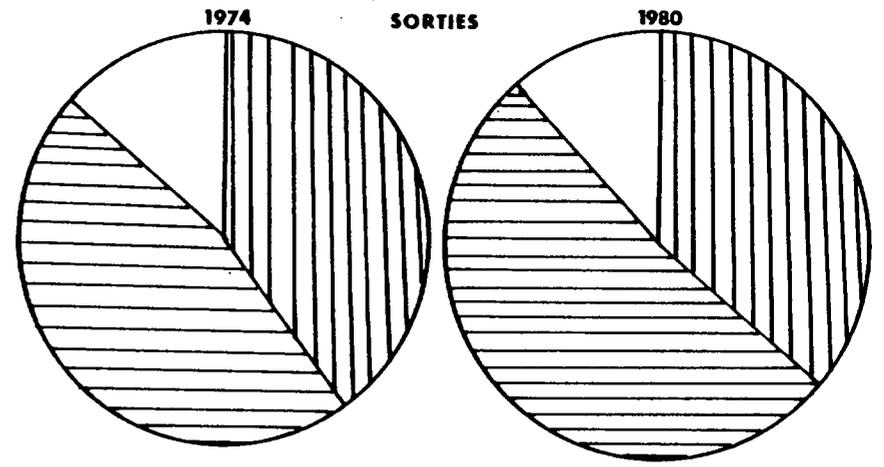
149  
FIG 35

ENTREES

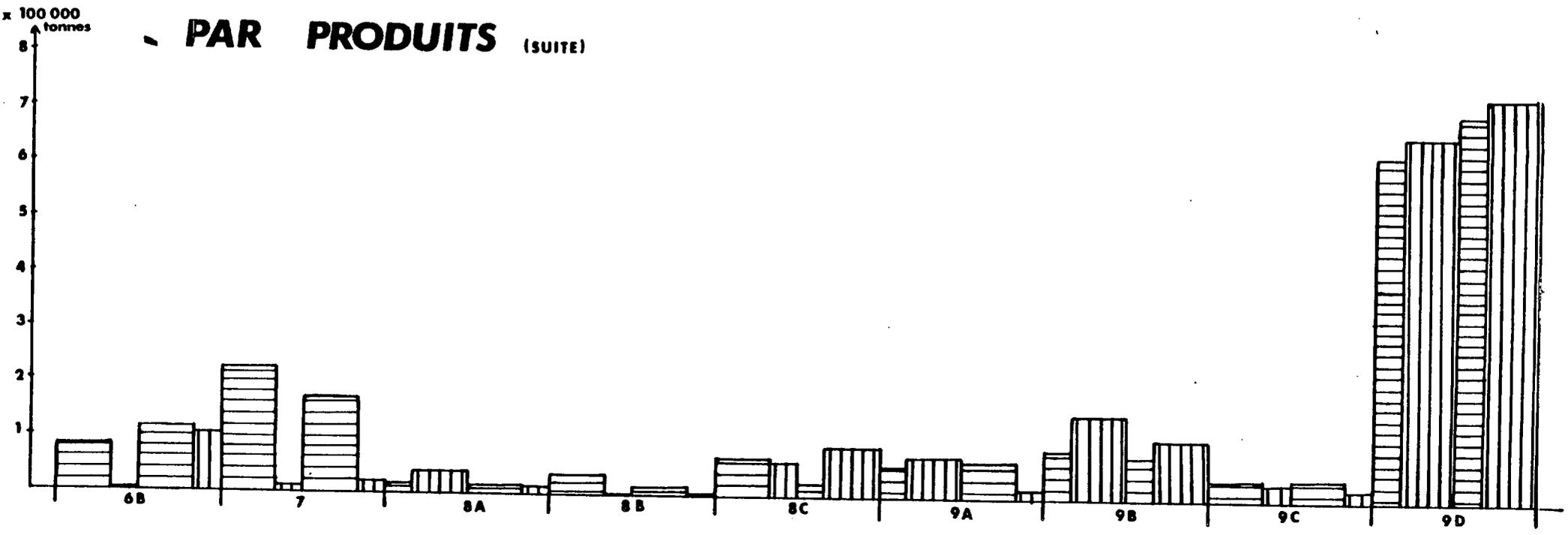
PAR MODES



SORTIES



PAR PRODUITS (SUITE)





## NOMENCLATURE DES STATISTIQUES DE TRANSPORT (N.S.T.)

### CHAPITRES

- 0 - Produits agricoles et animaux vivants
- 1 - Denrées alimentaires et fourrages
- 2 - Combustibles minéraux solides
- 3 - Produits pétroliers
- 4 - Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 - Produits métallurgiques
- 6 - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 - Engrais
- 8 - Produits chimiques
- 9 - Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

### SECTIONS

- 0 - Produits agricoles et animaux vivants
- 1 - Denrées alimentaires et fourrages
- 2 - Combustibles minéraux solides
- 3A - Produits pétroliers bruts
- 3B - Produits pétroliers raffinés
- 4A - Minerais ferreux et déchets pour la métallurgie
- 4B - Minerais et déchets non ferreux
- 5A - Produits métallurgiques ferreux
- 5B - Produits métallurgiques non ferreux
- 6A - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 6B - Matières premières pour l'industrie chimique
- 7 - Engrais
- 8A - Produits chimiques de base
- 8B - Pâtes à papier et cellulose
- 8C - Autres produits chimiques
- 9A - Matériel de transport et matériel agricole
- 9B - Machines et articles métalliques
- 9C - Verre, faïence, porcelaine
- 9D - Autres articles manufacturés

## B I B L I O G R A P H I E

Cette bibliographie est non exhaustive si l'on considère tous les ouvrages intéressants sur la question. On y trouvera les livres et articles qui ont éclairé le mémoire. Ne sont pas repris les ouvrages cités (voir pour cela "citations", P 144) ni les notes relatives à une entreprise précise.

### OUVRAGES

- WICKHAM (S.)  
"Economie des transports" (Paris - Sirey - 1969)
- CHESNAIS (M.)  
"Analyse régionale des échanges ferroviaires" (H. Champion - Paris - 1978)
- WOLKOWITSCH (M.)  
"Géographie des transports" (Paris - Colin - 1973)
- TIEN PHUC (N.)  
"Les transports : analyse économique" (Paris - Eyrolles - 1969)
- CHAPALUT (J.-N.), FREBAULT (J.-F.), PELLEGRIN (J.)  
"Le marché des transports" (Paris - Seuil - 1970)
- DURAND (P.)  
"Droit et pratique des transports terrestres" (Paris - Delmas - 1971)

### ARTICLES

- DARROT (P.)  
"Données essentielles sur l'activité de transport"  
Economie et statistiques N°28 1971
- RIVET (P.)  
"Une banque de données sur les transports : SITRAM"  
Economie et statistiques N°64
- CARALP (R.)  
"Les tarifications ferroviaires de marchandises et les économies régionales"  
Annales de Géographie N°415 1967
- SPILL (J.-M.)  
"Les transports routiers de marchandises en France"  
Information Géographique N°5 1971
- SPILL (J.-M.)  
"Les méthodes de recherche pour l'étude du trafic routier de marchandises  
l'exemple de la Bretagne" B.A.G.F. N°408 1973

- ROCHEFORT (M.)  
"Les entreprises lyonnaises de transport routier de marchandises"  
Revue Géographique de Lyon 1972
- SALINI (P.)  
"Les transports de marchandises : une caricature de l'économie"  
Transports N° 261 3/81

#### ETUDES PARTICULIERES

- MINISTERE DES TRANSPORTS  
"Les chargeurs face aux transports routiers de marchandises"  
Paris - Direction des Transports Terrestres - 6/77
- SERVICES REGIONAUX DE L'EQUIPEMENT DU CENTRE  
"Transport des marchandises pondéreuses dans la zone est de la Région  
Centre" 1978-79

#### ANNUAIRES

- Mémento de Statistiques - Exercice 1980  
S.N.C.F. Direction Générale
- Annuaire Statistique des Transports  
Paris - Ministère des Transports - 1980
- SITRAM - Résultats Généraux Trafic Intérieur et International 1980  
Paris - Département des Statistiques de Transport - Nov. 1981
- Enquête annuelle d'entreprise - Transports Routiers de Marchandises 1979 -  
Département des Statistiques de Transport - Sept. 1981

#### REVUES

- TRANSPORTS  
3, rue Soufflot - Paris
- LA VIE DU RAIL  
11, rue de Milan - Paris
- LA VIE DES TRANSPORTS  
43 Chaussée-d'Antin - Paris

## C I T A T I O N S

- (1) P 7 "Le renouveau du chemin de fer" Michel Chesnais
- (2) P 17 "S.N.C.F. : Examen critique de l'organisation commerciale transport marchandises" Bruno Gonzague
- (3) P 22 M. Teruel, président de la C.N.U.T. (Conférence Nationale des Usagers des Transports) cité dans La Vie du Rail (11/2/82)
- (4) P 22 "Lamy Transports" 1981 Tome 2
- (5) P 23 "Le renouveau du chemin de fer" Michel Chesnais
- (6) P 30 M. Villeneuve, économiste à la Direction Régionale de l'Equipement
- (7) P 33 "La messagerie routière en Touraine" Touraine-Economique 1981
- (8) P 39 "Le point de vue de la S.N.C.F. sur la politique des transports" Note d'information de la direction du personnel N° 27 (8/81)
- (9) P 51 "Lamy Transports" 1981 Tome 1
- (10) P 59 "Les routiers : conditions de travail et concurrence - I - La fraude est-elle le nerf de la compétitivité" P. H. Emangard La Vie du Rail 19/2/81 N° 1781
- (11) P 59 Cité dans Transports Actualités N° 116 (14/1/82)
- (12) P 60 Reproduits dans "La Vie des Transports" N° 1777 (2/5/82)
- (13) P 80 "Etude sur les mouvements de marchandises liés aux débouchés maritimes" Région Centre - S.R.E. - Avril 1977
- (14) P 91 "Le transport routier de marchandises pour compte propre : évolution et prospective" Patrick Vuillet Transports N° 260 (Février 81)

TABLEAUX, FIGURES ET CARTES

(L.A. = Livret Annexe)

P 13	FIG 1	Le rail en Touraine : gares et lignes marchandises (source : S.N.C.F.)
P 14	FIG 2	Volume et qualité du trafic ferroviaire par sections (source : S.N.C.F.)
P 18	FIG 3	Le trafic des gares tourangelles en 1980 (source : S.N.C.F.)
P 20	FIG 4	Variations enregistrées par les principaux tarifs (source : S.N.C.F./La Vie du Rail)
P 27	FIG 5	Localisation des entreprises de transport routier (source : C.T.D.T.)
P 28	FIG 6	Les entreprises de transport routier selon le nombre de salariés (source : Inspection du Travail des Transpo:
P 36	FIG 7	Parc de véhicules utilitaires (source : Direction des Statistiques de Transport - Ministère -)
P 41	FIG 8	Structures comparées de l'emploi dans diverses régions (1975) (source : INSEE, R.G.P. 1975)
P 53	FIG 9	Etendue de la zone accessible avec un certificat d'inscription pour un chargement pris à Tours (source : J. O. du 28/9/73)
P 54	FIG 10	Licences de zone longue (source : C.T.D.T.)
P 57	FIG 11	Circulation moyenne journalière annuelle sur le réseau rase campagne (source : D.D.E.)
P 81	FIG 12	Principaux trafics en poids ou valeur via des ports maritimes (source : SITRAM)
P 105	FIG 13	M.I.R. : une année d'approvisionnement pour le rail et la route (source : M.I.R.)
P 106	FIG 14	M.I.R. : trafic rail et route de l'approvisionnement 1974-1980 (source : M.I.R.)
P 107	FIG 15	La S.N.C.F. et le M.I.R. : des trains à délais garantis (source : S.N.C.F.)

P 116	FIG 16	Trafics effectués par un véhicule pendant une semaine (source : enquêtes)
L. A.	FIG 17	Etablissements de transport routier enquêtés
L. A.	FIG 18	Etablissements chargeurs enquêtés
L. A.	FIG 19	1980 Entrées
L. A.	FIG 20	1974 Entrées
L. A.	FIG 21	1980 Entrées par produits
L. A.	FIG 22	1980 Entrées par produits (suite)
L. A.	FIG 23	1980 Sorties
L. A.	FIG 24	1974 Sorties
L. A.	FIG 25	1980 Sorties par produits
L. A.	FIG 26	1980 Sorties par produits (suite)
L. A.	FIG 27	1980 Balance des échanges
L. A.	FIG 28	1974 Balance des échanges
L. A.	FIG 29	Evolution 1974-1980
L. A.	FIG 30	Comparaison de la structure des entrées dans diverses régions
L. A.	FIG 31	Comparaison de la structure des sorties dans diverses régions
L. A.	FIG 32	Répartition modale de chaque produit
L. A.	FIG 33	Composition du trafic de chaque mode
L. A.	FIG 34	1974-1980 Evolution des trafics par produits
L. A.	FIG 35	1974-1980 Evolution des trafics par produits (suite) et par modes