

Prépondérance des trafics intrarégionaux en tonnage

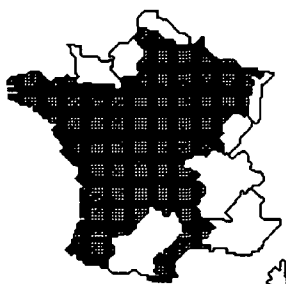
TRAFICS DE MARCHANDISES : FORTES DISPARITES REGIONALES

Maurice GIRAULT - David KOM - Victor SANDOVAL

L'activité de la plupart des entreprises est liée aux transports de marchandises, lesquels présentent de grandes spécificités régionales. Dans cette optique, il est intéressant de distinguer : - les **trafics intrarégionaux** qui prédominent de beaucoup en tonnage (1084 millions de t. en 1987) mais qui demeurent inférieurs de 15% à leur niveau de 1976; les trafics **interrégionaux** trois fois moins importants en tonnage (306 millions de t.) qui ont diminué de 8% entre 1976 et 1982, et qui retrouvent la croissance à partir de 1986 ; l'**international** enfin qui atteint 388 millions de t. si on inclut les acheminements maritimes, ou 230 millions de t. pour les seuls modes terrestres y compris les acheminements portuaires, l'international constituant alors l'élément dynamique du trafic total des régions puisqu'il dépasse de 30% en 1987 son niveau de 1976.

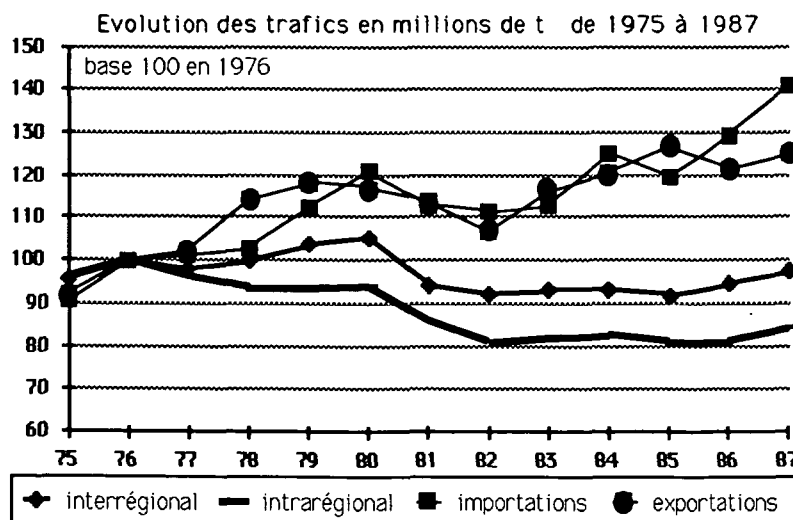
Trafics intérieurs et international de marchandises en 1987		
en millions de t		
Trafics intérieurs:	- intrarégional	1084
	- interrégional	306
Trafic international:		
1 total y c. maritime	- importations	244
	- exportations	144
2 par modes terrestres en France, (y c. acheminements portuaires, mais hors frontalier, pipelines et cabotage)	- importations	114
	- exportations	116
3 par modes terrestres à l'étranger	- importations	80
	- exportations	84

Source: SITRAM, OEST (TRM) & Douanes



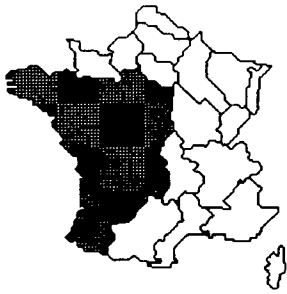
En grisé : les plus forts trafics intérieurs relativement au poids du PIB régional

L'importance des trafics régionaux correspondants peut être appréciée en termes de poids relatif par rapport au PIB régional. De ce point de vue, douze régions présentent de forts trafics intérieurs (cf carte) ; en international, elles ne sont que cinq si on privilégie les échanges terrestres (Nord, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace) plus trois autres si on considère aussi les échanges maritimes (Haute Normandie, Pays de Loire et PACA).



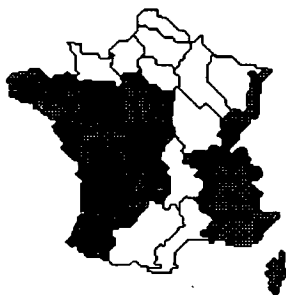
Import & export par fer, route, voie d'eau, (y compris acheminement portuaire)

**Trafic intérieur
croissant dans
6 régions**



En grisé : les plus fortes
croissances en trafic
intérieur de 76 à 87

**Trafic international :
des évolutions
différenciées**



En grisé : les plus fortes
croissances du trafic
international de 80 à 87

Alors qu'ils demeurent à un niveau relativement bas à l'échelle nationale, les trafics intérieurs sont en croissance dans six régions, sur toute leurs composantes dans le Centre, la Bretagne, les Pays de Loire et le Limousin, uniquement dans leurs échanges avec les autres régions pour Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées. En Auvergne le trafic intrarégional croît beaucoup mais les trafics avec les autres régions diminuent.

Dans cinq régions, les évolutions sont voisines de la moyenne nationale: Alsace, Rhône-Alpes, Champagne-Ardenne, Aquitaine et Bourgogne, les flux sortants des trois dernières présentant néanmoins une croissance assez forte. Les diminutions de trafics sont plus importantes qu'en moyenne nationale dans les autres régions, tout spécialement en Lorraine, Basse-Normandie et Nord-Pas-de-Calais, en Picardie, Ile de France et Franche-Comté malgré le développement de leurs flux sortants, ou des flux entrants pour la Haute-Normandie, Languedoc-Rousillon et PACA.

L'international présente des évolutions différenciées selon le champ considéré. Les exportations totales en tonnage (y c. maritime et oléoducs) connaissent certaines périodes de recul (79 à 82 & 86) mais la tendance est à la croissance: + 26% entre 1976 et 1987. Les importations sont marquées par la prédominance du maritime et des produits pétroliers: augmentation de 75 à 80, forte diminution jusqu'en 1983 puis lente reprise, le niveau de 1987 n'ayant pas encore retrouvé celui de 1976.

Pour les acheminements terrestres, y compris portuaires, les importations et les exportations augmentent, respectivement de + 25 et + 40 % de 76 à 87. Hors acheminements portuaires, le total des exportations par fer, route et voie navigable stagne quasiment, les importations augmentant de près de 20% de 76 à 80 puis encore d'autant jusqu'en 1987.

Les disparités régionales sont fortes. Les statistiques que nous avons rassemblées couvrent la période 1980-87. Trois régions connaissent un recul (en tonnage) de leurs échanges internationaux, Ile de France, Lorraine et Languedoc-Rousillon, d'environ - 30% pour les importations et - 10% pour les exportations, avec toutefois pour la dernière région citée une très forte augmentation des trafics routiers.

Pour le plus grand nombre de ces régions, les échanges sont fortement croissants pour le trafic international total (+15 à +80% en 7 ans) et pour les échanges par voie terrestre. Il en est ainsi du Centre, de la Bretagne et des Pays de Loire, Poitou-Charentes et Limousin, de Franche Comté et Rhône-Alpes. Il en est de même mais à un degré moindre pour cinq autres régions: Midi-Pyrénées et PACA, Alsace, Picardie et Auvergne.

Six autres régions enfin présentent des évolutions voisines de la moyenne nationale, pour la Basse-Normandie et la Bourgogne, ou contrastées avec des mouvements opposés à l'importation et à l'exportation: Haute-Normandie, Aquitaine, Champagne-Ardenne et Nord-Pas-de-Calais. ■