

MEILLEURE RENTABILITE DES CARROSSERIES NON SPECIALISEES

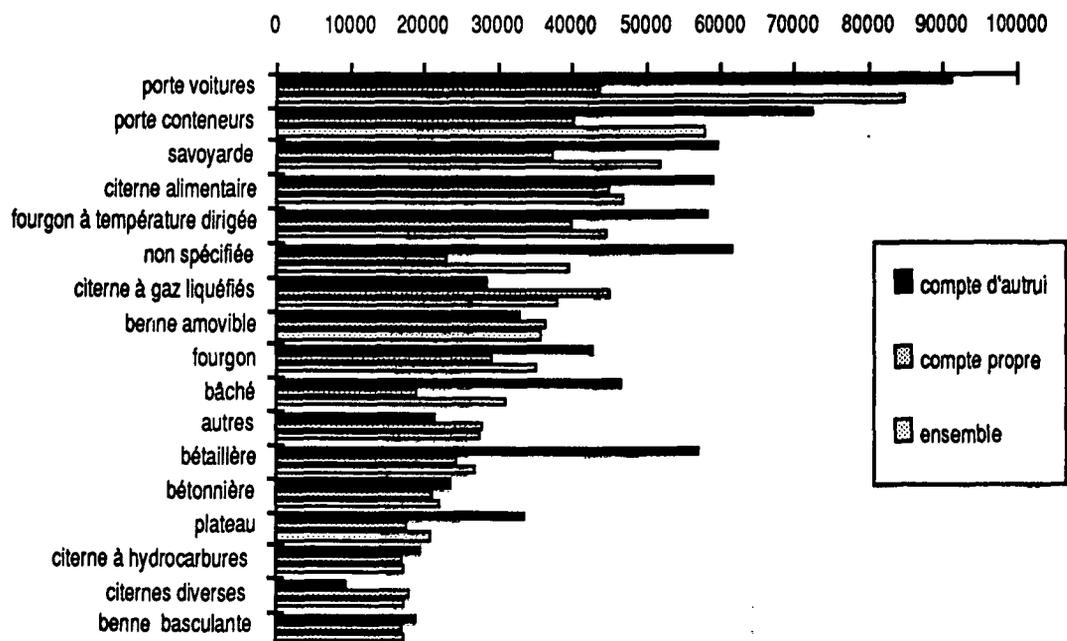
Jean-Pierre DECURE

Cet article, fait suite à celui paru dans le numéro précédent des Notes de Synthèse "Une majorité de carrosseries non spécialisées", il montre plus particulièrement le lien existant entre la carrosserie des véhicules et leur parcours. En dix ans, le taux de parcours à vide est passé de 30% à 25%. Cette légère amélioration de rentabilité bénéficie au compte d'autrui, qui avec une part de plus de 60% des distances totales parcourues, enregistre une baisse de son taux de parcours à vide de 24% à 21%, alors qu'en compte propre ce taux stagne autour de 34%.

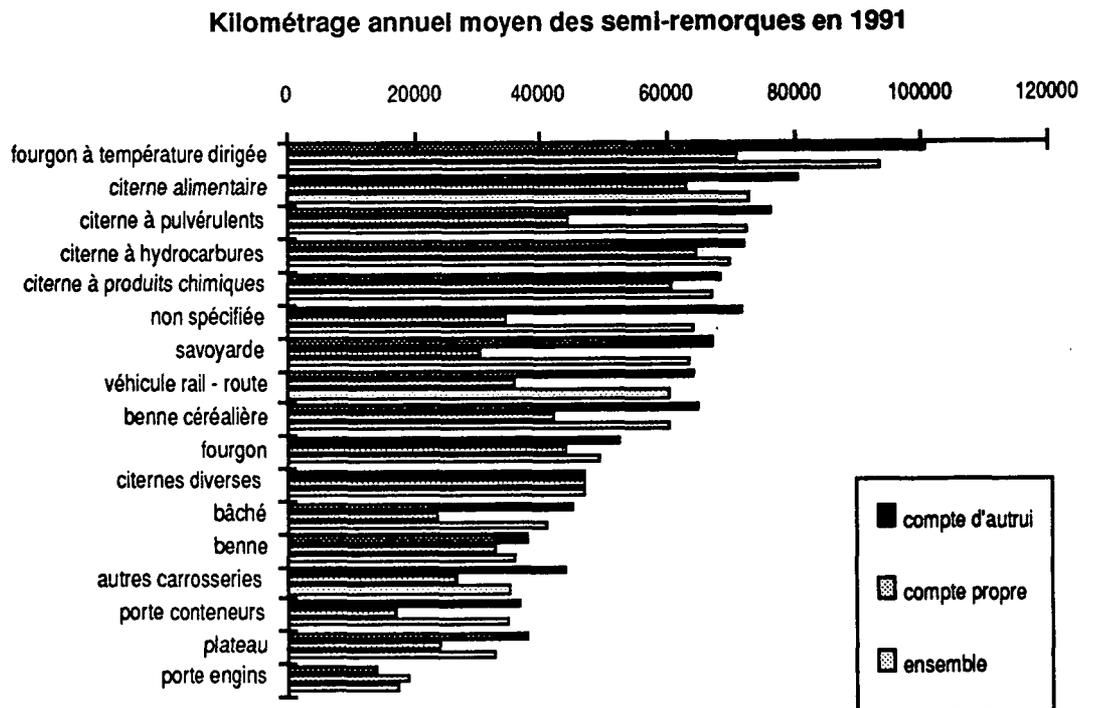
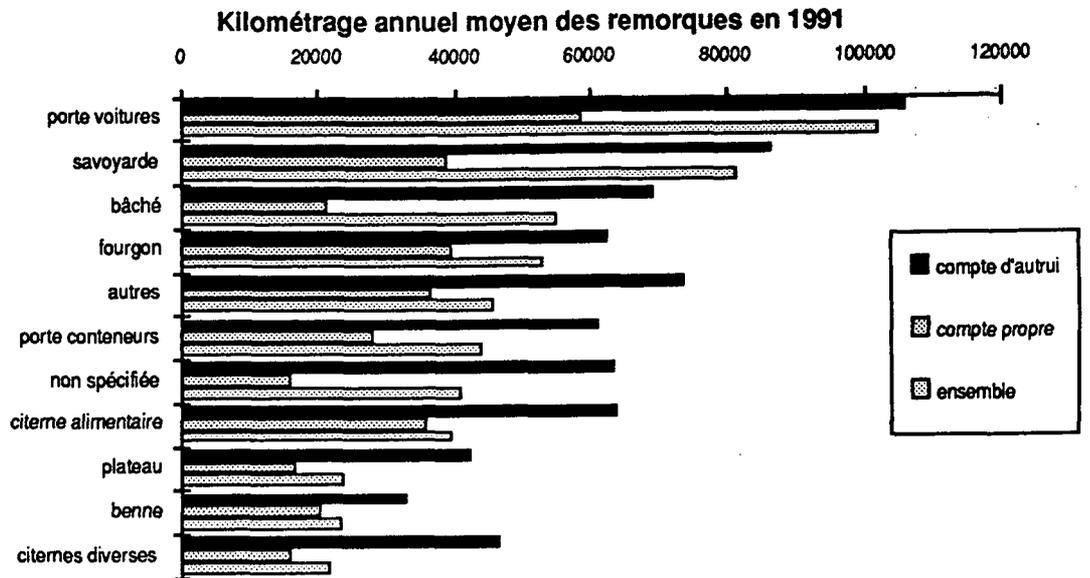
**Le compte d'autrui
roule plus ...**

De par son activité, le compte d'autrui effectue davantage de transports à grande distance avec des véhicules équipés de carrosseries banalisées ou spécialisées. Ainsi les distances moyennes annuelles parcourues par véhicule du compte d'autrui sont généralement supérieures à celles du compte propre, quelle que soit la carrosserie. Les véhicules du compte propre sont plus particulièrement utilisés dans le bâtiment, les travaux publics, les activités agricoles, la distribution à courte distance d'hydrocarbures, etc.

Kilométrage annuel moyen des camions en 1991



MARCHANDISES



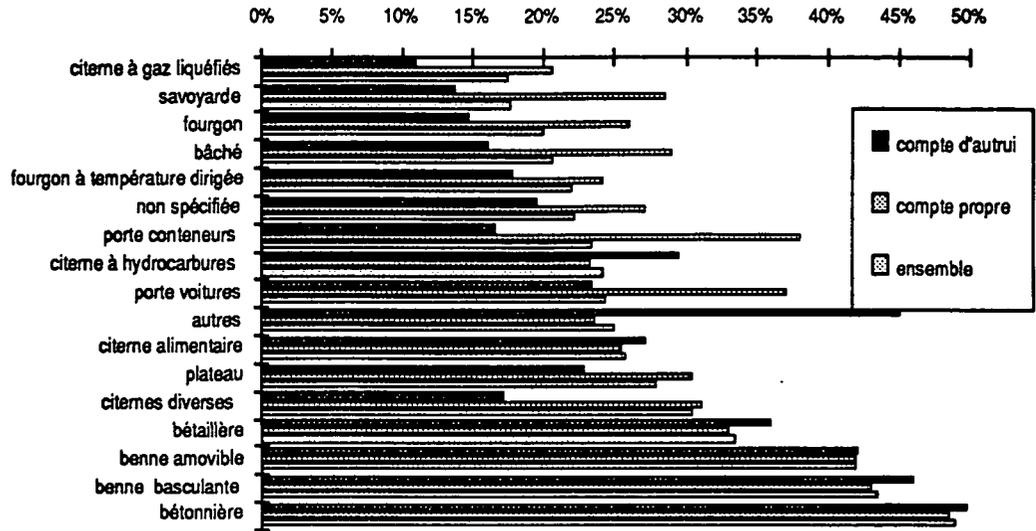
**...et rentabilise
mieux
ses véhicules**

Les véhicules utilisés en compte d'autrui ont des taux de parcours à vide inférieurs à ceux du compte propre. En effet, les transports réalisés à l'aide de carrosseries banalisées (principalement en compte d'autrui) permettent de prendre du fret de retour. Pour les transports effectués avec des carrosseries spécialisées on constate des retours à vide d'un niveau moyen grâce à une bonne organisation dans la logistique (surtout en compte d'autrui).

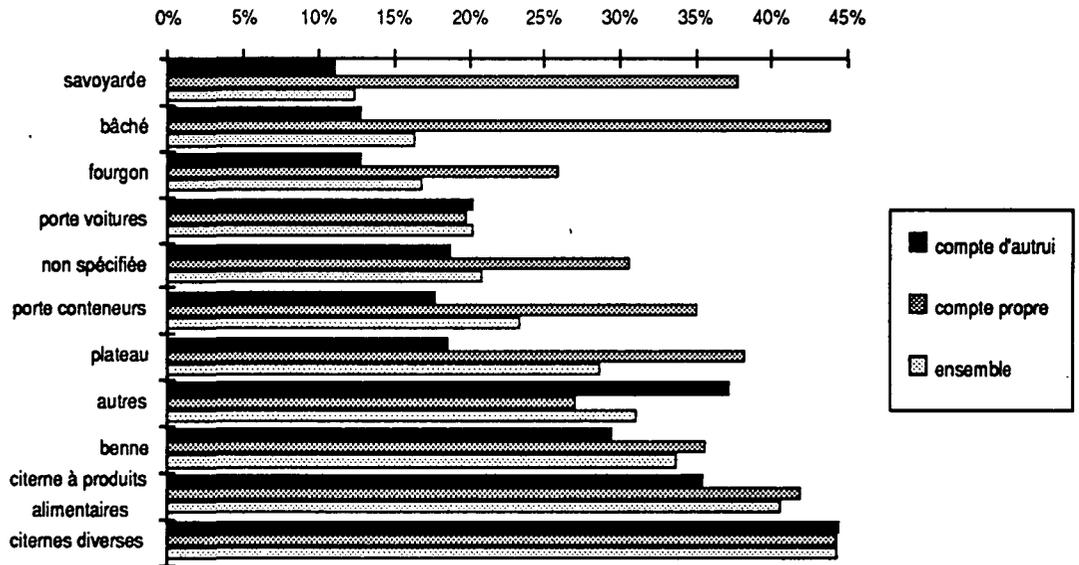
Les véhicules plus particulièrement liés au bâtiment ont des taux de parcours à vide plus importants à cause de leur spécificité (une bétonnière ne peut prendre du fret de retour ou faire de la distribution en plusieurs points qu'exceptionnellement).

MARCHANDISES

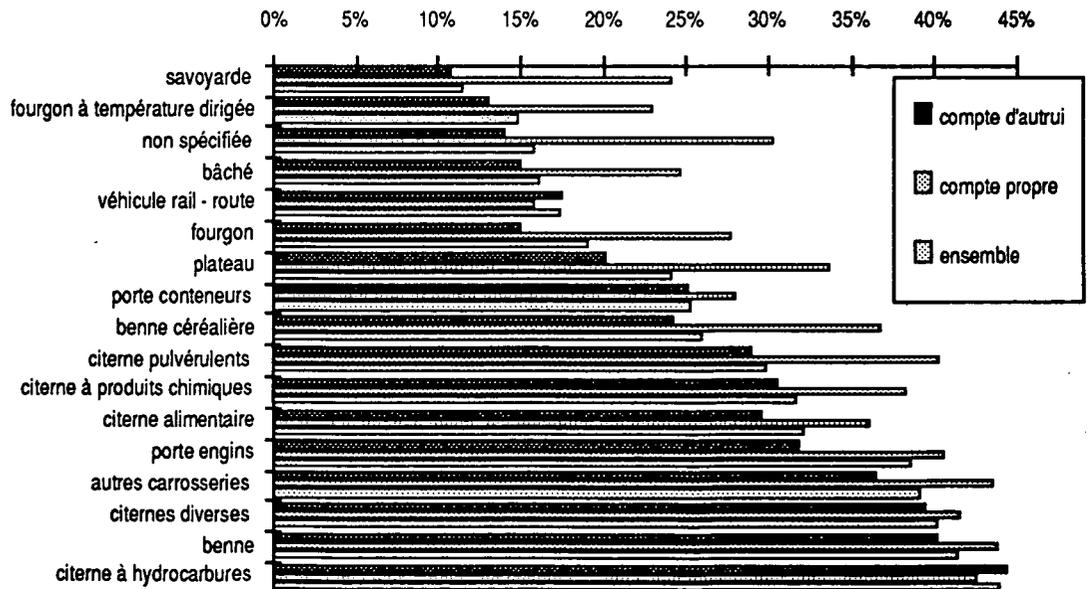
Proportion de parcours à vide des camions en 1991



Proportion de parcours à vide des remorques en 1991



Proportion de parcours à vide des semi-remorques en 1991



MARCHANDISES

Limites à l'interprétation de l'information

Les principales définitions ont été données dans l'article précédemment cité. Outre les remarques faites alors sur les insuffisances du code des carrosseries, il convient de souligner les points suivants :

- la carrosserie "non spécifiée" recouvre des véhicules à carrosseries très spécialisées ou nouvelles qu'il n'a pas été possible de classer avec le code des carrosseries;
- les véhicules à parois latérales souples coulissantes (tautliner) n'étaient pas encore dans le champ de l'enquête de 1991;
- les autres carrosseries (d'effectifs faibles) regroupent les casiers, les porte fers et les porte engins;
- les kilométrages annuels moyens sont relatifs à la totalité des parcours (nationaux et internationaux) ;
- les parcours correspondent aux parcours moyens effectués par véhicule en service. Il a donc été tenu compte des véhicules immobilisés lors de la semaine d'enquête, mais en état de marche ;
- les semi-remorques sont des véhicules porteurs tractés : les kilométrages correspondants ne sont pas ceux des tracteurs ;
- les parcours moyens sont donnés ici quelles que soient les catégories de trafic (zones courtes, zones longues, etc.) ;
- les trajets annexes au transport ne sont pas toujours décrits par l'enquêté.

De plus, il est important de remarquer qu'un véhicule peut effectuer des parcours en charge, non avec du fret mais avec des emballages vides (palettes par exemple). Dans le même ordre d'idée, le porte voitures peut ramasser aussi des voitures usagées ou accidentées. Un véhicule peut toujours rouler en charge dans le cas de distribution avec ramassage simultané (par exemple distribution de bouteilles de gaz et ramassage des vides, ramassage de pièces à réparer ou à conditionner avec livraison des pièces réparées ou conditionnées). ■

Les résultats présentés dans cet article ont été obtenus à partir d'une exploitation de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM); cette enquête par sondage est permanente. Chacun des véhicules de l'échantillon fait l'objet d'une enquête sur son utilisation pendant une semaine. L'OEST réalise cette enquête en application d'une directive communautaire (directive n° 78-546 modifiée 89-462). On dispose ainsi chaque trimestre de résultats en principe harmonisés pour chacun des Etats membres et pour l'ensemble de la Communauté européenne.

Pour la France on peut donc estimer le trafic, professionnel ou non, réalisé par les véhicules utilitaires porteurs (camions, remorques et semi-remorques) immatriculés en France, d'au moins 3 tonnes de charge utile et de moins de 15 ans. L'échantillon annuel de véhicules observés, environ 100 000, est extrait du fichier central des automobiles, lui-même constitué du double des certificats d'immatriculation (les cartes grises).

Un fascicule de 108 pages est en vente à l'OEST au prix de 150 francs ; voir à la fin des Notes de Synthèse pour les conditions d'achat.