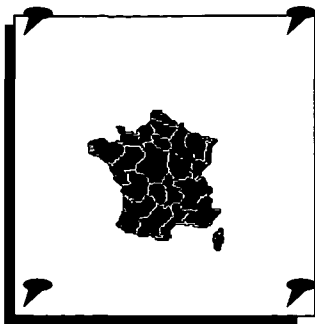


FORTES DISPARITÉS DES ÉVOLUTIONS DES TRAFICS RÉGIONAUX



Catherine Roy

Les trafics régionaux de marchandises sont analysés ici dans leur aspect intérieur à la France et international. La structure des trafics régionaux est cohérente avec les données de cadrage régionales générales et les évolutions comportent un facteur régional très fort. Le fléchissement du trafic intérieur des trois dernières années se fait plutôt au détriment des régions à faible trafic, alors que la hausse des cinq dernières années des trafics internationaux profite, dans l'ensemble, davantage à ces régions.

**Trafic intra-régional : 60%
des trafics totaux.**

Le tonnage de marchandises transportées par les modes terrestres atteint presque 2 milliards de tonnes et est pour sa plus grande part du trafic intrarégional.

Répartition par grandes catégories de trafics

u=million t.	1980	1988	1991
Trafics intérieurs			
intrarégional	1 231	1 229	1 160
interrégional	331	330	342
Trafics internationaux			
Total	420	410	458
dont Fer + route	176	224	241
Total	1 982	1 969	1 960

Source : SITRAM, Tableau de Bord Régional de l'OEST

La ventilation par région des trafics est à intégrer dans le contexte économique

Répartition de l'emploi, des valeurs ajoutées et des trafics par région en 1991

**Des trafics intérieurs corrélés
au PIB et à l'emploi.**

Régions	PIB	Emploi	Trafics intérieurs	Trafic fer+route international	Trafic total international
Nord	6%	6%	6%	18%	18%
Picardie	3%	3%	4%	5%	3%
Ile-de-France	29%	25%	10%	9%	6%
Centre	4%	4%	4%	2%	1%
Haute-Normandie	3%	5%	3%	9%	14%
Basse-Normandie	2%	2%	2%	1%	1%
Bretagne	4%	4%	7%	3%	2%
Pays de Loire	5%	4%	7%	3%	6%
Poitou-Charentes	2%	2%	3%	2%	2%
Limousin	1%	1%	1%	0%	0%
Aquitaine	4%	5%	5%	4%	3%
Midi-Pyrénées	3%	3%	5%	1%	1%
Champagne-Ardenne	2%	3%	4%	3%	2%
Lorraine	4%	4%	6%	11%	10%
Alsace	3%	3%	4%	7%	8%
Franche-Comté	2%	1%	2%	2%	1%
Bourgogne	3%	3%	4%	2%	1%
Auvergne	2%	3%	4%	1%	0%
Rhône-Alpes	9%	10%	12%	7%	5%
Languedoc	3%	3%	4%	3%	2%
Paca, Corse	7%	8%	8%	5%	14%

Source : OEST

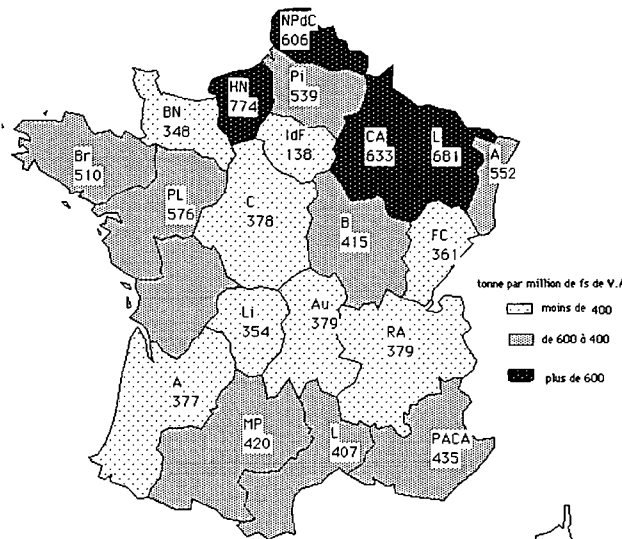
On observe une bonne corrélation entre les données de cadrage général telles que l'emploi, le PIB et les trafics intérieurs (le coefficient de corrélation est de 0,72 entre le PIB et le trafic intérieur) pour les régions de province; pour l'Ile-de-France la part des trafics est sensiblement moindre que son poids économique. En ce qui concerne les trafics internationaux, par contre, les facteurs géographiques sont déterminants.

Plus de 40% des trafics intérieurs et internationaux correspondent aux régions portuaires maritimes ou fluviales (Nord-Pas-de-Calais, Haute Normandie, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Aquitaine, Lorraine, Alsace) et 20% aux régions à fort niveau de développement (Ile-de-France, Rhône-Alpes).

RÉGIONS

Les trafics étant liés au PIB, on a divisé le volume des trafics par cette dernière donnée pour identifier les régions particulièrement génératrices de trafics eu égard à leur production.

Répartition⁽¹⁾ du tonnage de marchandises transportées en 1991-
Unité= tonne par million de francs de Valeur ajoutée



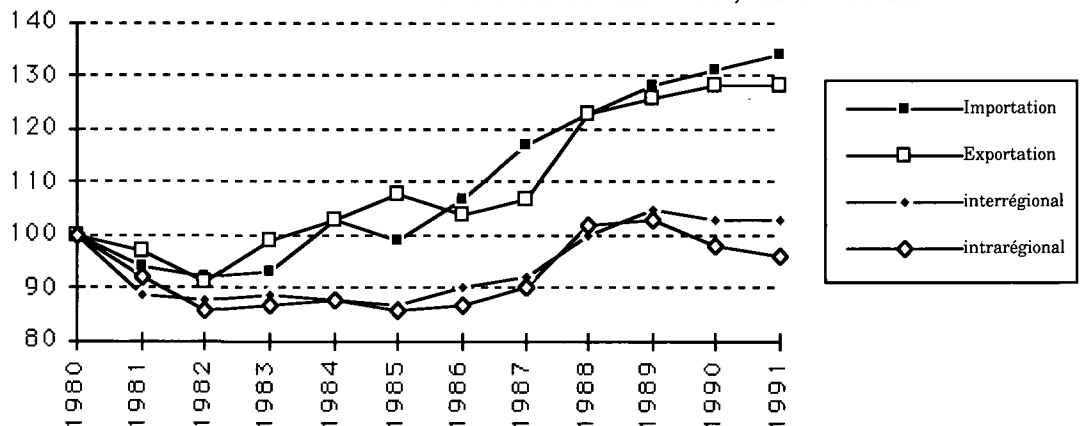
Fort trafic dans les régions industrielles

La carte a été établie à partir des tonnages corrigés qui comprennent le trafic intrarégional, le trafic interrégional compté ici deux fois au niveau national puisque chaque région comprend les tonnages entrés et sortis ainsi que le trafic international de la région.

Le trafic apparaît relativement important dans les régions les plus industrialisées de la France du nord-est.

Si le transport global de marchandises stagne, les évolutions sont très différenciées selon la nature des trafics et les régions concernées; en particulier les trafics internationaux, contrairement aux trafics intérieurs, croissent sensiblement.

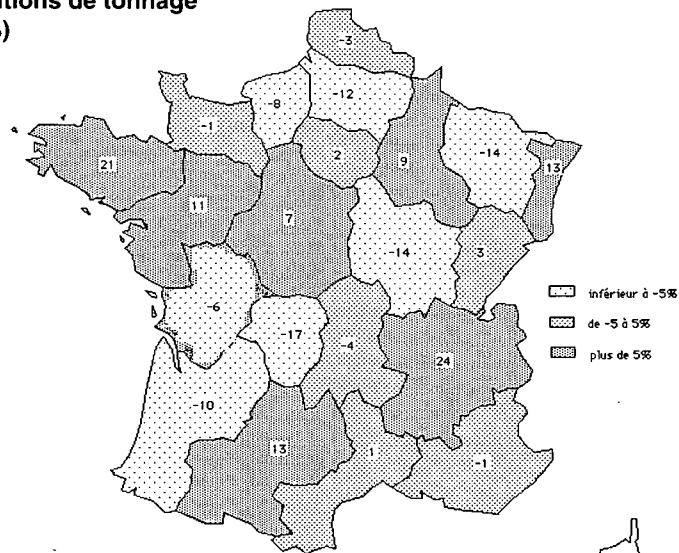
Evolution des trafics terrestres de marchandises de 1980 à 1991; 100=année 1980



Le dynamisme des trafics internationaux ne se retrouve pas pour les trafics intérieurs

Les évolutions régionales du total des tonnages transportés varient fortement, les évolutions s'échelonnent entre -17% (Limousin) et 20% (Rhône-Alpes et Bretagne).

Répartition des évolutions de tonnage entre 1980 et 1991 (%)



Fortes variations des évolutions selon les régions

Cette évolution de moyen terme doit être complétée par une analyse effectuée sur les 5 dernières années; deux observations : ce ne sont pas les mêmes régions qui ont les meilleures performances et les évolutions de trafics les plus fortes ne correspondent pas forcément aux régions qui ont les plus fortes croissances du PIB : ainsi la croissance du PIB est supérieure dans les régions Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, Haute Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Auvergne et Centre; les trafics croissent davantage dans le Languedoc Roussillon, Poitou-Charentes, Bretagne, Alsace, Bourgogne et Picardie.

La structure par produits de l'activité régionale joue un rôle important. Au cours des 10 dernières années (c.f. "Tableau de bord des parts modales" de l'OEST) les produits qui ont fait l'objet des plus fortes augmentations de trafics sont les produits agricoles, les denrées alimentaires et fourrage et les objets manufacturés alors que les trafics de produits pondéreux baissent. Cette baisse des pondéreux a touché la Bourgogne, la Lorraine, la diminution des activités agricoles a touché le Limousin, le Poitou-Charentes.

A l'inverse le relatif industriel a permis à la Bretagne, l'Alsace, la Franche-Comté, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées une progression de leur trafic.

Les parts modales évoluent à peu près à l'identique dans toutes les régions.

Une baisse générale des trafics intrarégionaux depuis 1989

Le transport intrarégional, avec un tonnage de 1,2 milliard de tonnes représentant 60% des trafics nationaux a retrouvé en 1988 le niveau de 1980 et il baisse même depuis 1989, entraîné par la récession. Ce transport est actuellement effectué par route à 97% .

Les plus fortes baisses touchent surtout les régions du centre de la France dont les trafics intrarégionaux étaient déjà les plus faibles.

Une analyse, effectuée à partir des trafics régionaux en 10 chapitres NST de catégories de marchandises, a permis d'isoler les effets structurels (calculés à partir des évolutions nationales) et les effets résiduels (calculés en retranchant ces derniers des évolutions régionales (c.f. note de synthèse du mois de Mai 1993 pour la méthodologie)).

Evolution régionale (du trafic intrarégional) structurelle et résiduelle (à partir des 10 chapitres NST) par région de 1980 à 1991

Régions	évolution régionale	évolution structurelle	évolution résiduelle
Nord	-8%	-6%	-2%
Picardie	-31%	-1%	-30%
Ile-de-France	7%	-2%	9%
Centre	1%	-2%	3%
Haute-Normandie	-18%	-7%	-11%
Basse-Normandie	-8%	-1%	-7%
Bretagne	19%	0%	19%
Pays de Loire	-2%	-1%	-1%
Poitou-Charentes	-19%	0%	-19%
Limousin	-25%	0%	-25%
Aquitaine	-14%	-3%	-11%
Midi-Pyrénées	15%	0%	15%
Champagne-Ardenne	10%	0%	10%
Lorraine	-29%	-5%	-24%
Alsace	6%	-3%	9%
Franche-Comté	-8%	0%	-8%
Bourgogne	-22%	-2%	-20%
Auvergne	-10%	-2%	-8%
Rhône-Alpes	27%	-3%	30%
Languedoc	-1%	-2%	1%
Paca, Corse	-10%	-3%	-8%

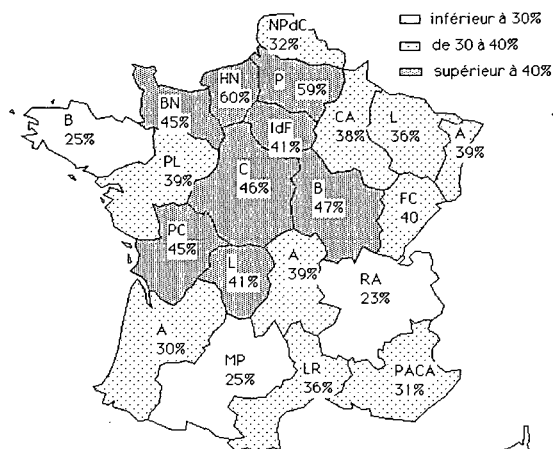
On observe une grande variabilité des croissances autour de la moyenne française qui est de -3 %. Celles-ci, au niveau national, n'ont augmenté de quelques points que pour les produits alimentaires, les matériaux de construction et les produits manufacturés. Ces produits représentent 80 %. Leur importance ainsi que leurs évolutions déterminent les évolutions régionales qui elles-mêmes sont beaucoup plus variables que les évolutions structurelles.

RÉGIONS

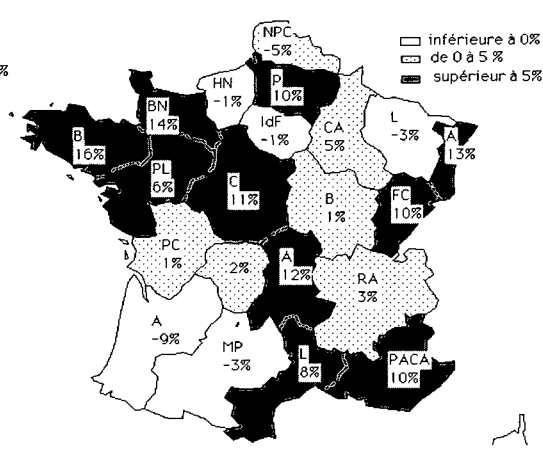
Une analyse effectuée par ailleurs, selon la même méthodologie, sur les taux de croissance régionaux montre aussi une très faible dispersion du taux de croissance structurelle par rapport à celle du taux de croissance résiduelle.

Les trafics interrégionaux restent relativement équilibrés, seules sont déficitaires les régions à forte population ou les régions à faible trafic. Les évolutions du trafic interrégional, sont peu liées à celles du trafic intrarégional et encore moins à celles du trafic international des régions.

La part du trafic interrégional dans le trafic intérieur



Le trafic interrégional de 1980 à 1991



L'importance du nord de la France se confirme quand on fait la carte du trafic interrégional corrigé de la valeur ajoutée. Les grandeurs les plus importantes sont très nettement au nord d'une ligne Poitou-Charentes - Franche-Comté. La part des trafics interrégionaux est importante en Ile de France et dans les régions périphériques.

Le dynamisme du trafic interrégional se retrouve dans celui du trafic total en Bretagne, Pays de Loire, dans le Centre et en Alsace.

Les évolutions du trafic ferré et routier international, sur la période de relativement forte croissance 1986-1991, sont le plus souvent favorables dans des régions à faible trafic.

Sur cette période l'augmentation est de 24%.

Des évolutions du trafic international souvent favorables dans les régions à faible trafic

Evolution du trafic ferré et routier international entre 1986 et 1991

