



LES INDICATEURS DE CONJONCTURE RÉGIONALE DES TRANSPORTS

Maurice GIRAULT
et Nathalie BERTRAND

La conjoncture régionale des transports suscite l'intérêt des professionnels des transports et des décideurs locaux publics ou privés.

Aussi les Observatoires Régionaux des Transports, dès leur phase expérimentale, ont souvent édité des publications conjoncturelles régionales.

Mais ce souci de décrire le tissu local rencontre des difficultés, notamment dans le suivi des trafics voyageurs.

La mise en place d'Observatoires Régionaux des Transports (ORT) a été généralisée en 1994, après une longue genèse. Placés auprès des DRE, ces ORT ont une double mission, d'une part de collecter l'information régionale transport en fonction de la demande locale, dans le cadre d'un réseau national, d'autre part de permettre et d'organiser la concertation entre les acteurs concernés, notamment l'administration d'Etat et la région, les transporteurs et leurs clients chargeurs, les CCI, l'Université...

Les professionnels du transport ainsi que les chargeurs et l'administration, mettent presque partout en avant l'intérêt sinon la nécessité de suivre la conjoncture régionale des transports.

Cette note de synthèse renvoie à l'étude (1) qui présente les ORT et les publications conjoncturelles existant début 1994. Puis à partir des indicateurs disponibles, des lacunes et des projets de suivi statistique, une proposition de tableau de bord est effectuée.

Une forte demande régionale

La connaissance de la conjoncture régionale de l'activité transport est apparue comme essentielle aux responsables régionaux : de nombreux ORT expriment cette demande, ce besoin, qui ressort avec force de la concertation entre les partenaires qui a lieu en leur sein.

En conséquence certaines DRE (ou ORT) ont mis au point des dispositifs d'information spécifiques complétant les moyens nationaux et fournissant des informations régionales.

Des publications purement conjoncturelles existent début 1994 dans dix ORT ou DRE : ORT Aquitaine, Bretagne, Pays de la Loire, l'Observatoire Régional des Déplacements d'Ile-de-France, DRE Auvergne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Picardie et Corse.

En outre, le Nord-Pas-de-Calais publie une sélection d'indicateurs annuels.

La mise en place des ORT a été précédée d'une phase expérimentale limitée à quelques régions. Parmi celles-ci, quatre régions ont davantage développé le suivi de la conjoncture : Auvergne, Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Pays de la Loire; c'est principalement sur elles que s'appuie notre étude.

CONJONCTURE RÉGIONALE

Le suivi actuel de la conjoncture en région (en 1994)

Quelques indicateurs permettent de suivre la conjoncture économique régionale : production industrielle, commerce extérieur, "chiffre d'affaires" de la région estimé par les services fiscaux..., ainsi que les demandes d'emploi dans la région ou dans le seul secteur des transports.

Les trafics de marchandises sont assez bien suivis pour le ferroviaire et l'aérien, le portuaire et le transport combiné, les trafics routiers n'étant renseignés qu'au travers du trafic PL à quelques barrières d'autoroutes.

Le tableau ci-après décrit les indicateurs des trafics de marchandises généralement observés.

PRINCIPAUX INDICATEURS CONJONCTURELS SUIVIS DANS QUATRE RÉGIONS

Trafics de marchandises

	Auvergne	Aquitaine	Languedoc-Roussillon	Pays de la Loire	Sources et précisions relatives aux indicateurs
	Mensuel	Trimestriel	Mensuel	Mensuel	
Transport routier					
Trafic Poids Lourds autoroutier		■	■	■	Source ASF et/ou Cofiroute Aquitaine : Hendaye+Labrède+Saint André de Cubzac Languedoc-Roussillon : sur l'A9 au Perthus (classe 4 ASF càd les poids lourds à plus de 2 essieux) A61 : section Narbonne/Lézignan
Immatriculations de véhicules utilitaires neufs	■		■		Source : Préfectures, OEST, Insee Pour Languedoc-Roussillon, les véhicules routiers utilitaires de C.U>17 tonnes et puissances>25CV Auvergne : camions, camionnettes, véhicules de transport spéciaux, caravanes, tracteurs..)
Transport ferroviaire					
Fret en milliers de tonnes : (somme des deux) - expéditions - réceptions	■	■	■	■	Source : DR SNCF
Trafic portuaire en milliers de tonnes					
Fret portuaire total Trafic portuaire par port :	Aucun port	■	■	■	Source : Ports (Service Maritime et de la Navigation Languedoc Roussillon, Port autonome Nantes Saint-Nazaire) Aquitaine : les ports de Bordeaux et Bayonne Languedoc-Roussillon : Import-Export-Avitaillement pour les ports de Sète, Port la Nouvelle, Port-Vendres Pays de la Loire : pour les ports de Nantes et Saint-Nazaire
Trafic aérien					
Trafic fret total Trafic fret par aéroport : Trafic postal total Trafic postal par aéroport Trafic fret+postal	■ ? ■ ?		■	■	Source : Aéroports (de Clermont-Ferrand-Aulnat, DR de l'Aviation Nord et Direction Nationale) Auvergne : Aéroport d'Aulnat (en tonnes) avec la question de l'aéroport de Charmeil, cf. rapport chiffre total sauf si l'on prend compte des remarques sur la fermeture de l'aéroport (cf. tableau auvergne entier)
Transports combinés en milliers					
Le fret C.N.C Le fret NOVATRANS		■	■	■	Source : CNC et Novatrans Languedoc-Roussillon : CNC (=Centres de Montpellier-Perpignan), Novatrans (=Chantiers Port-Bou-Perpignan-Montpellier)

Légende: Donnée existante et renseignée par un envoi de chiffres de la part de la régi
 Donnée existante mais non renseignée

CONJONCTURE RÉGIONALE

Les difficultés du suivi de la conjoncture voyageurs

Les trafics de voyageurs sont bien connus dans les aéroports et les ports.
Les données SNCF ne sont pas toujours disponibles.
Les statistiques font défaut pour la circulation automobile régionale. Celle-ci est indirectement suivie à partir des ventes de carburants et des immatriculations de véhicules neufs ou d'occasion.
La sécurité routière est suivie par des observatoires spécifiques.

PRINCIPAUX INDICATEURS CONJONCTURELS SUIVIS DANS QUATRE RÉGIONS (SUITE)

Circulation routière et transport de voyageurs

	Auvergne	Aquitaine	Languedoc-Roussillon	Pays de la Loire	Sources et précisions relatives aux indicateurs
	Mensuel	Trimestriel	Mensuel	Mensuel	
Voyageurs du réseau S.N.C.F					<i>Source : DR SNCF</i> Auvergne: abonnement hebdo, nombre de personnes ayant voyagé avec des billets délivrés dans les gares
- total	■ ?		■	■	
- régulier (abonnement..) - Nombre de personnes avec billet de gare région	■				
Trafic portuaire voyageurs			■		
Trafic voyageurs aériens					<i>Source : DR Aviation Civile, Aéroports</i> Auvergne : arrivées et départs, en nombre de voyageurs, transit exclus. Résultats des aéroports d'Aurillac-Tronquières, Vichy-Charmeil, Puy en Velay-Loudes, Clermont-Aulnat Aquitaine : nombre de passagers des aéroports (Merignac, Biarritz, Pau)
- total	■	■	■	■	
- par aéroports					
Ventes de carburants					<i>Source : Comité Professionnel du Pétrole</i>
Ventes totales de carburants (essences+gazole en m3)	■				
Carburants Diesel				■	
Carburants essence	■				
Ventes de carburants auto en m3 (ordinaire+super-plombé+sans plomb)	■				
Ventes de gazole en m3	■				
Immatriculations					<i>Source: Préfectures, OEST, Insee</i> Languedoc-Roussillon publie la somme des immatriculations de véhicules utilitaires routiers neufs et d'occasion L'immatriculation des voitures neuves est obligatoire depuis le 1/03/92
Véhicules neufs :				■	
- voitures particulières	■				
- véhicules légers (particulière+commerciale)	■				
- véhicules utilitaires routiers (camions,...)			■		
- 2 roues et voiturettes			■		
Véhicules utilitaires routiers d'occasions				■	
Poids Lourds				■	
Sécurité					
Nombre d'accidents sur la route		■		■	
Nombre de tués sur la route					
Nombre de blessés graves					

Légende: Donnée existante et renseignée par un envoi de chiffres de la part de la régi
 Donnée existante mais non renseignée

Des lacunes surtout dans les trafics routiers

Les lacunes des statistiques actuelles sont très importantes, elles portent tout particulièrement sur les trafics routiers de voyageurs et de marchandises, en termes de statistiques annuelles et donc aussi conjoncturelles.

Il existe depuis peu des statistiques régionalisées de circulation sur le réseau routier national - autoroutes et routes nationales -, tous véhicules confondus, sans distinguer le trafic poids lourds (les comptages automatiques devraient à l'avenir fournir cette distinction). N'est donc pas connu en donnée annuelle tout le trafic sur les réseaux départementaux, locaux et en ville, qui représente environ 60% de la circulation totale.

© O E S T

Synthèse. Août-Sept.1995

Le trafic des poids lourds (PL) est donc très mal connu (sauf sur autoroute), en

CONJONCTURE RÉGIONALE

particulier le trafic des PL étrangers en transit ou en cabotage.

Le trafic touristique et le transport occasionnel sont également très mal connus.

Proposition

L'étude mentionnée fait une proposition de tableau de bord type, avec bien évidemment la prise en compte des spécificités de la région, si possible au travers d'indicateurs clé.

Approfondissements

Le suivi des trafics routiers, le mode dominant, constitue la principale lacune actuelle des tableaux de bord.

L'étude mentionne deux domaines où des approfondissements sont nécessaires :

- le transport routier de marchandises, où la régionalisation d'une enquête d'opinion nationale est une voie possible;
- la recherche d'un indicateur de circulation régionale.

L'amélioration des techniques de comptage sur le réseau routier national permettra un progrès significatif en isolant les poids lourds.

Il subsistera toutefois la difficulté de saisir les composantes du trafic routier, par exemple le tourisme pour la circulation automobile ou le transit pour les poids lourds; le suivi des trafics sur les réseaux départementaux et locaux peut être accessoire pour certaines régions ou au contraire justifier la recherche d'un dispositif adéquat.

Une approche structurelle complémentaire à explorer

Un système d'information conjoncturel régional est coûteux en moyens de toutes sortes, mais si l'on admet que les disparités régionales tiennent d'abord à une hétérogénéité de la répartition géographique de l'appareil de production, on peut alors par une exploitation ad hoc de l'information nationale sectorisée reconstruire une image régionale sans coût de collecte supplémentaire. Mais ceci repose sur une hypothèse qui doit être testée.

Une économie comme celle de la France dépend de facteurs nationaux (ainsi les mouvements de prix, le salaire minimum, la fiscalité...) qui produisent une conjoncture nationale. Au sein de celle-ci les différents secteurs ont leur propre conjoncture (agriculture et BTP ont des conjonctures spécifiques, une hausse des salaires influence d'abord la demande de biens de consommation, puis ultérieurement les biens d'équipement...). La conjoncture régionale de l'industrie s'explique ainsi principalement par la structure industrielle régionale, c'est à dire en fonction du poids des différents secteurs industriels dans la région.

Ainsi les coûts et prix de transport routier obéissent pour beaucoup à des déterminismes nationaux, leur évolution est pratiquement la même dans toutes les régions (les différences de niveau s'expliquant en grande partie par un aspect sectoriel -l'importance du BTP, des transports en bennes, en citernes, en frigos...- et par le déséquilibre éventuel des flux entrant et sortant de la région qui peut conduire à des retours à vide pesant sur les coûts).

Ces considérations doivent être discutées par le groupe de travail mentionné ci-dessous et par les partenaires locaux. Elles pourraient amener à suivre les coûts des transports routiers plus au travers d'une prise en compte de la structure des trafics et des entreprises régionales que par enquête directe.

L'approche envisagée conduirait à suivre conjointement la conjoncture régionale et nationale des transports qui s'éclaireraient alors mutuellement.

Un groupe de travail OEST-ORT

Ce sont là quelques thèmes, parmi d'autres, qui font l'objet de la réflexion en cours du groupe de travail formé par l'OEST et les ORT sur la conjoncture régionale. ■