

IMAGES RÉGIONALES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

David KOM

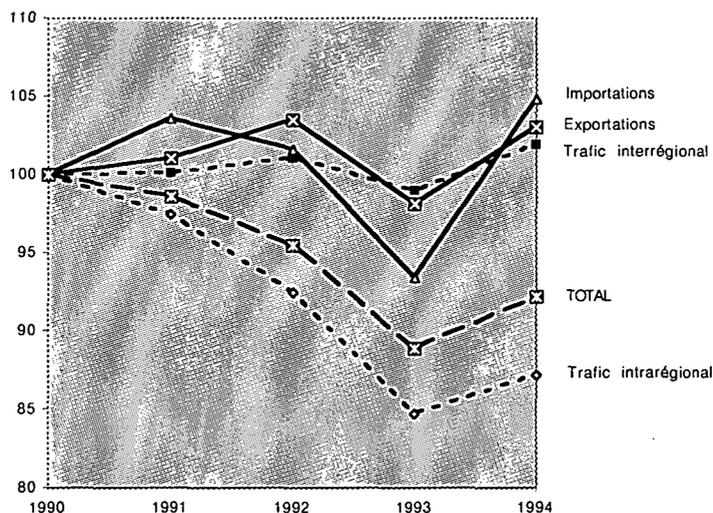


On présente ici l'évolution de 1990 à 1994 des transports de marchandises dans les régions françaises, en distinguant les transports intrarégionaux, interrégionaux et internationaux, analysés chacun par mode. Ce travail a été effectué à partir de la banque de données SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises), qui regroupe les données statistiques sur les trafics des différents modes de transports.

Croissance des trafics en 1994

Dans l'ensemble, l'année 1994 a été marquée par une progression (+40,7 millions de tonnes) des trafics de marchandises, ce qui ne fût pas le cas depuis 1990 où la régression du tonnage transporté a été permanente et surtout marquée en 1993 (-91,8 millions de tonnes).

Evolutions des trafics de marchandises (base 100 en 1990)



Baisse des flux intrarégionaux en moyenne annuelle jusqu'en 1993

Les trafics intrarégionaux de marchandises ont chuté dans l'ensemble entre 1990 et 1994, passant de 1180 millions de tonnes à 1028 millions, soit une baisse moyenne annuelle de 3,4%.

Pour le mode routier, le rythme de baisse a été un peu plus marqué pour le compte d'autrui (-3,9%) et un peu moins pour le compte propre.

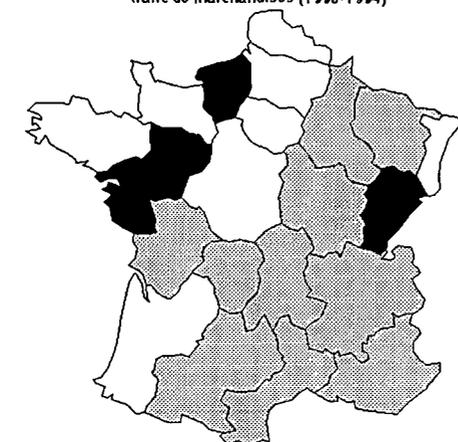
Évolution du trafic total de marchandises 1990-1994 (en millions de tonnes)

Années	1990	1991	1992	1993	1994	Taux de croissance moyen annuel 1990-1994
a) Intrarégional						
Total	1180,2	1138,9	1091,6	999,8	1028,5	-3,4%
dont :						
Route compte d'autrui	480,8	447,0	415,0	378,5	410,8	-3,9%
Route compte propre	659,8	653,0	640,6	584,5	585,8	-2,9%
Autres (Fer et voie navigable)	39,6	38,9	36,0	36,9	32,0	-5,2%
b) Interrégional						
Total	342,1	342,4	345,7	338,4	340,7	-0,1%
dont :						
Route compte d'autrui	186,9	187,6	193,3	194,5	195,9	1,2%
Route compte propre	76,6	77,3	75,8	76,8	78,3	0,6%
Autres (Fer et voie navigable)	78,7	77,5	76,6	67,2	66,5	-4,1%

REGION

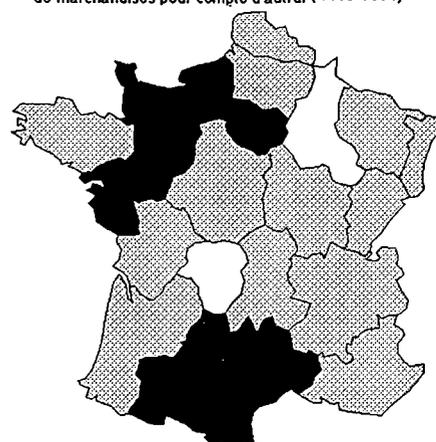
Seules deux régions ont amplifié leurs trafics intrarégionaux

Taux de croissance moyens annuels (t.c.a.m.) de l'ensemble du trafic de marchandises (1990-1994)



■ t.c.a.m. > 0%
■ 0% > t.c.a.m. > -4%
□ -4% > t.c.a.m.
Moyenne nationale : -3,3%

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) de trafic intrarégional routier de marchandises pour compte d'autrui (1990-1994)



■ t.c.m.a. > 0%
■ 0% > t.c.m.a. > -7%
□ -7% > t.c.m.a.
Moyenne nationale : -3,1%

Globalement, **pour les trafics intrarégionaux**, seules la Franche-Comté et la Haute-Normandie ont accru leurs trafics avec des taux de croissance moyens annuels respectivement de +3,9% et +3,5%.

Si le trafic ferroviaire de marchandises a baissé entre 1990 et 1994 dans l'ensemble de 2,9% en moyenne annuelle, quelques régions telles que Languedoc-Roussillon (+7,3%) et Picardie (+1,1%), ont connu au contraire une hausse de leurs tonnages moyens annuels transportés.

Pour les trafics par voie navigable, qui représentent moins de 1,5% de l'ensemble du trafic intrarégional, la baisse a été de 6% (entre 1990 et 1994). Le taux de croissance moyen annuel du trafic routier de marchandises en intrarégional pour compte d'autrui est en hausse dans les régions Haute-Normandie (7,3%), Basse-Normandie (2,9%), Pays de la Loire (1,3%), Ile-de-France (0,9%) et Midi-Pyrénées (0,1%). Toutes les autres régions accusent une baisse de trafic comme on peut le constater sur la carte ci-contre.

Faible croissance du trafic interrégional entre 1990 et 1994

Le trafic interrégional de marchandises marque dans l'ensemble une faible régression en volume de 1,4 million de tonnes (entre 1990 et 1994), soit une baisse de taux de croissance moyen annuel de 0,1% entre 1990 et 1994.

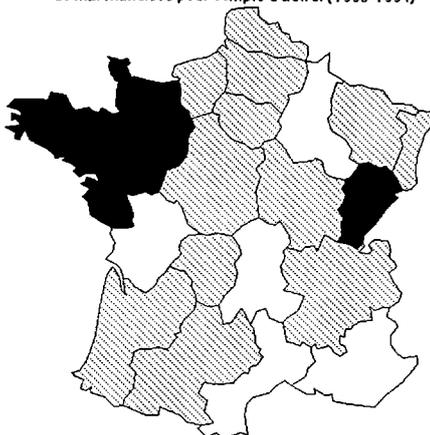
Pendant la même période, les transports routiers de marchandises pour le compte propre par route ont progressé de 9 millions de tonnes, soit un taux de croissance moyen annuel de 1,2%. Les transports pour compte d'autrui ont également progressé (+1,7 million de tonnes, soit une croissance moyenne annuelle de 0,6%).

Les régions Nord-Pas-de-Calais, Aquitaine, Champagne-Ardenne et Auvergne accusent une baisse de trafics de marchandises en flux entrant et en flux sortant. Cinq régions, Champagne-Ardenne (-3,4%), Auvergne (-1,9%), PACA Corse y compris (-0,6%), Languedoc-Roussillon et Poitou-Charentes (respectivement -0,4%) enregistrent une baisse de taux de croissance moyenne annuelle de tonnage transporté pendant la période 1990-1994. La forte progression des taux de croissance moyens annuels de flux entrant interrégional se rencontre dans les régions : Haute-Normandie (7,7%), Basse-Normandie (+7,4%), Franche-Comté (+6,9%) et Pays de la Loire (+5,4%).

Les taux de croissance moyens annuels de tonnage transporté (1990-1994) pour le compte d'autrui sont de 1,2% pour l'ensemble (9 millions de tonnes de plus). Toutes les régions présentent en flux sortant une évolution positive ; en flux entrant, on observe la même tendance sauf pour cinq régions Comme nous l'avons signalé par ailleurs et qu'on peut le constater sur la carte ci-contre. Pour ce qui concerne le flux ferroviaire entrant, on enregistre une baisse moyenne annuelle nationale de 2,9%. Les trafics ferroviaires interrégionaux ont progressé en moyenne annuelle dans deux régions : en Languedoc-Roussillon (+7,3%) et en Picardie (+1,1%).

REGION

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) de trafics interrégionaux routier de marchandises pour compte d'autrui (1990-1994)



■ t.c.m.a. > 4%
 ▨ 4% > t.c.m.a. > 0%
 □ 0% > t.c.m.a.
 Moyenne nationale : + 2,2%

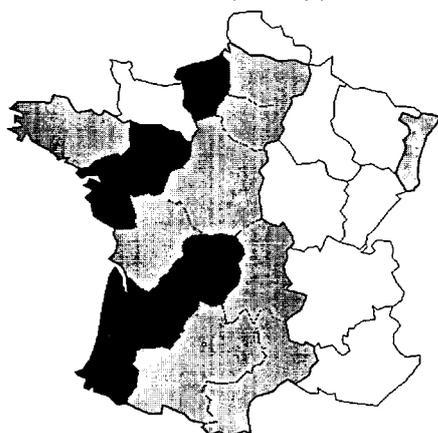
Les échanges des régions françaises avec les pays de l'Union Européenne

La mise en place le 1er janvier 1993 du Marché unique entre les pays membres de l'UE a conduit à des modifications des statistiques du commerce extérieur par mode de transport. Ainsi, on distingue maintenant deux catégories de statistiques : les échanges avec l'UE et les échanges avec les pays tiers.

Progression des échanges entre la France et l'UE. Les échanges entre les Pays membres de l'UE et la France sont dans l'ensemble en progression dans les deux sens : taux de croissance moyen annuel de 1,2% des importations entre 1990 et 1994 et de +4,7% en moyenne annuelle des exportations.

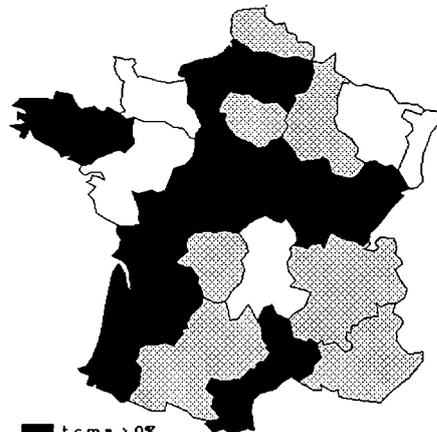
Les importations s'effectuent pour l'essentiel par route (61 millions de tonnes, soit 56%) et par mer (31,4 millions de tonnes, soit 29%). Ce sont les importations par voie maritime qui ont le plus progressé : de 5,1% en taux moyen annuel. Pour les trafics à destination des pays membres de l'UE la route a aussi une part prépondérante (55% du trafic).

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) des importations 1989-1994 (en tonnage)



■ T.c.m.a. > 5%
 ▨ 5% > t.c.m.a. > 0%
 □ 0% > t.c.m.a.
 Moyenne nationale : + 1,2%

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) du tonnage importé par voie maritime (1990-1994) (mode de transport à la frontière française)



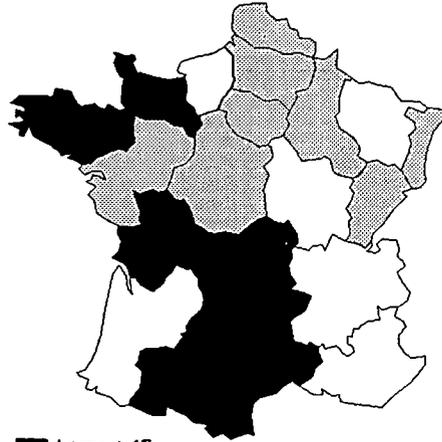
■ t.c.m.a. > 0%
 ▨ 0% > t.c.m.a.
 □ Données non représentatives
 Moyenne nationale : +4,7%

Le tonnage des importations de marchandises par route transportées en provenance des pays de l'UE a augmenté de 2,3 millions de tonnes entre 1990 et 1994, soit une progression de 3,9%. La progression est générale dans toutes les régions comme on peut le constater sur la carte des importations.

Les importations de marchandises par voie navigable sont en baisse dans l'ensemble (-0,77 million de tonnes entre 1990 et 1994) et les chutes relatives sont les plus fortes dans les régions : Bourgogne, Pays de la Loire, Ile-de-France et Centre. Les exportations par voie navigable ont enregistré une régression de 4,15 millions de tonnes. Plus de 78% de trafic de marchandises passent par la région d'Alsace (8,9 millions de tonnes sur un total de 15,60 en 1990 et 6,7 sur 11,4 en 1994).

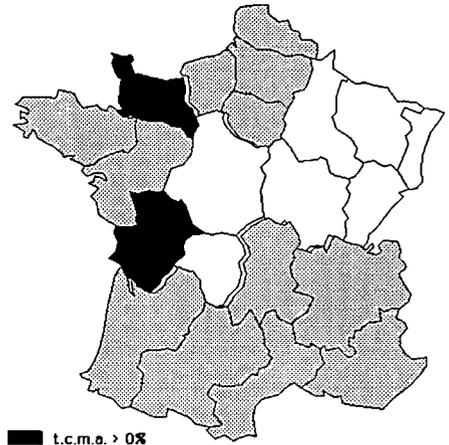
REGION

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) des exportations
(1990-1994)



■ t.c.m.a. > 4%
 ■ 4% > t.c.m.a. > 0%
 □ 0% > t.c.m.a.
 Moyenne nationale : + 1,1%

Taux de croissance moyens annuels (t.c.m.a.) du tonnage
exporté par voie maritime 1990-1994
(mode à la frontière française)



■ t.c.m.a. > 0%
 ■ 0% > t.c.m.a.
 □ Données non représentatives
 Moyenne nationale : - 2,9%

Les échanges des régions françaises avec les pays tiers

Pour ce qui concerne les échanges extérieurs avec les pays tiers, la mise sur pied du Marché unique comme nous l'avons signalé par ailleurs, ne nous permet pas d'avoir des données statistiques homogènes par mode de transport de 1989 à 1994. C'est la raison pour laquelle nous n'analyserons ici que les statistiques 1993-1994.

Un fort déficit de la France envers les pays tiers

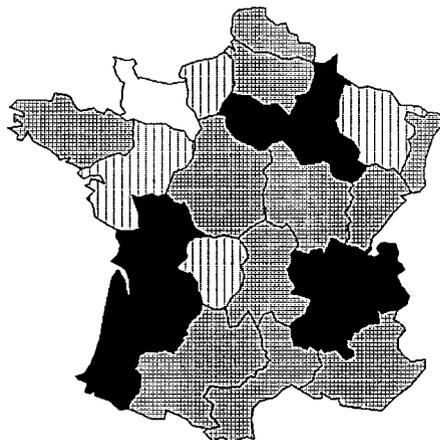
Les importations de la France en provenance des pays tiers ont progressé dans l'ensemble de + 8,5 millions de tonnes (1993-1994), soit de +5%. Plus de 76% de ces importations en provenance des pays tiers sont effectués en 1994 par voie maritime (135 millions de tonnes sur un total de 176 millions).

Le tonnage transporté par route enregistre une progression de 3,1 millions de tonnes (+28,5%), et celui du ferroviaire est en hausse de +0,9%. Pour les trafics par d'autres voies, on observe une hausse relativement élevée (+10%). Par contre, les importations par voie fluviale (qui représentent 8% de part du trafic global) ont chuté (- 4,5%) au cours des années observées.

Les exportations de la France vers les pays tiers ont diminué de 6,2 millions de tonnes, soit une baisse de 11% en 1994.

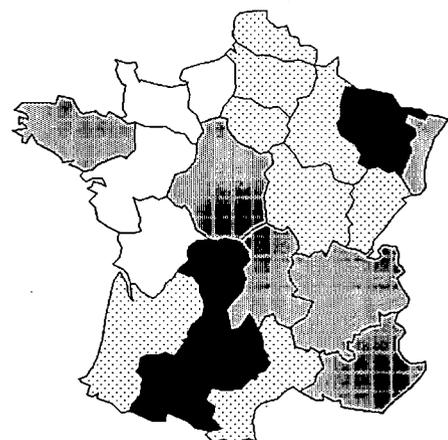
Les exportations, comme les importations vers les pays tiers, sont effectuées principalement par voie maritime dont la part du tonnage transporté en 1994 représente 59% de l'ensemble des exportations. Il ressort des résultats des statistiques analysées que les trafics par voie maritime ont baissé de 6,8 millions de tonnes, (-19%), le trafic ferroviaire a chuté de 0,29 millions de tonnes (- 8,4%). En revanche, on observe une progression générale des trafics de marchandises vers les pays tiers (la voie navigable enregistre une progression de +16,2%, la route +6,5%).

Evolution en % du tonnage importé des pays tiers
(1993-1994)



■ Évolution > 20%
 ■ 20% > Évolution > 0%
 ■ 0% > Évolution > -11%
 □ - 11% > Évolution

Evolution en % du tonnage exporté vers les pays tiers
(1993-1994)



■ Évolution > 12%
 ■ 12% > Évolution > 0%
 ■ 0% > Évolution > -22%
 □ -22% > Évolution