

LA PROGRESSION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES, AMORCEE EN 1986, S'AMPLIFIE EN 1987

Maurice CALVIAC & Jean Pierre DECURE

En 1987, le tonnage transporté s'élève à 1 309 millions de tonnes (+ 4,4 % par rapport à 1986) et les tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire national à 99,9 milliards (+7,4% par rapport à 1986). Sur l'ensemble des distances, les hausses du tonnage sont comparables tant en compte d'autrui qu'en compte propre.

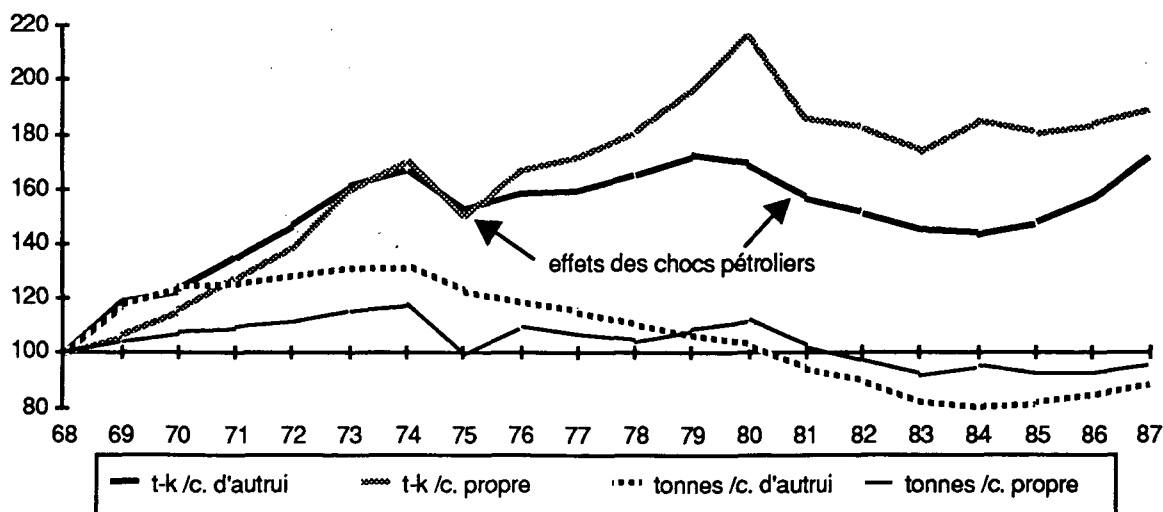
Une progression plus forte des trafics à longue distance, surtout en compte d'autrui

Comme les années précédentes, les évolutions des tonnes-kilomètres sont dues au transport à grande distance (150 km et plus). Notamment en 1987, les tonnes-kilomètres réalisées en compte d'autrui à 150 km et plus (qui représentent 74 % des t-km réalisées par l'ensemble des professions sur cette classe de distance) ont progressé de 11,3 %.

Ces évolutions s'inscrivent bien dans les tendances que l'on peut observer sur la période 1968-1987:

- influence prépondérante du compte d'autrui à longue distance dans la progression des tonnes-kilomètres;
- importance dans le tonnage total, du tonnage transporté en compte propre à courte distance (grâce au bâtiment et aux travaux publics en particulier);
- conséquences des chocs pétroliers sur les évolutions de trafic, tant en compte propre qu'en compte d'autrui.

Evolution en % des tonnes et des tonnes-kilomètres (base 100 en 1968)



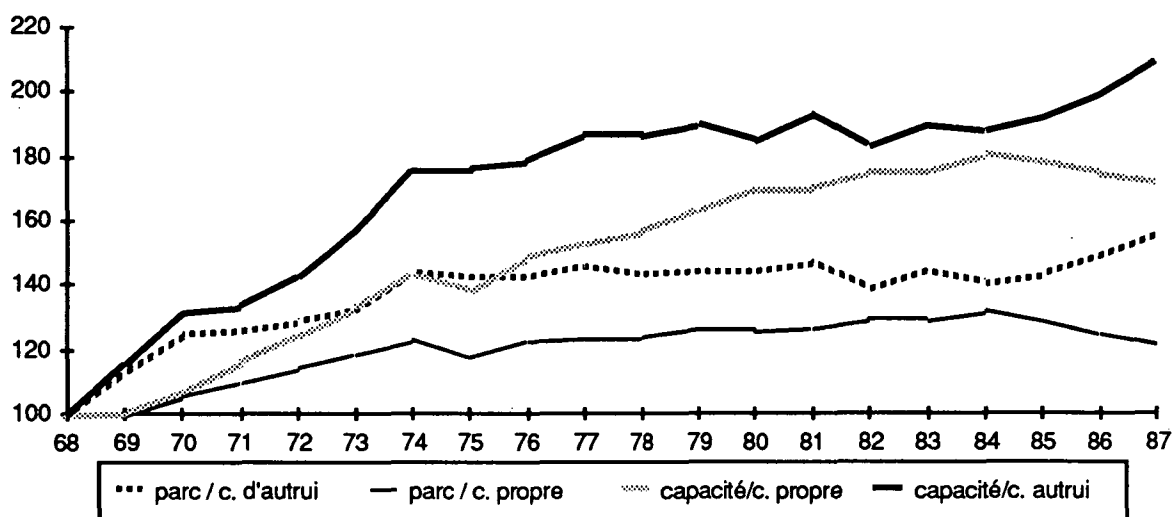
Un parc en service stable, mais une capacité en augmentation

En 1987, le parc en service s'élève à 461 000 véhicules porteurs, soit 163 000 pour le compte d'autrui et 298 000 pour le compte propre. Son niveau moyen s'est maintenu par rapport à 1986; mais cette stabilité recouvre en fait une augmentation du parc en compte d'autrui (+ 4,5 %) et une diminution du parc en compte propre (-2,6 %).

En revanche la capacité totale a augmenté de 1,5 % (5,9 millions de tonnes); mais là encore c'est le compte d'autrui qui a progressé (+5,5 %), alors que la capacité du compte propre a diminué (-1,6 %).

Ces évolutions s'expliquent par un équipement progressif en véhicules lourds (semi-remorques), qui fait augmenter la capacité plus vite que le parc proprement dit; ceci est surtout vrai pour le compte d'autrui.

Evolution en % des parcs et des capacités
(base 100 en 1968)



Le compte d'autrui s'adapte mieux aux besoins de trafic

Au cours du temps, des changements structurels sont intervenus: allègement des matériaux, allongement des distances de transport, modification des logistiques, répartitions différentes des natures de marchandises,...

Ces tendances «lourdes» ont été perturbées par les deux chocs pétroliers, qui ont provoqué, avec un décalage d'un an, une diminution des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres. Depuis 1984, avec la reprise des trafics, le compte d'autrui a réagi instantanément et a adapté sa capacité de transport aux besoins. Pour le compte propre, au contraire, on note un infléchissement de la capacité du parc à partir de 1984, alors que les trafics, notamment en tonnes-kilomètres, se situent sur une tendance à la hausse.■

Les données générales présentées ici proviennent de l'enquête T.R.M. (enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises).

Cette enquête est effectuée en permanence par l'O.E.S.T., et fait l'objet d'une directive communautaire (directive n° 78-546). On dispose ainsi de résultats harmonisés pour chacun des Etats membres et pour l'ensemble de la Communauté européenne.

On peut donc estimer le trafic, tant professionnel que privé, 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.