

Maurice GIRAULT

ANALYSE STATISTIQUE DE LA PRODUCTION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Evolution structurelle et qualitative

Intérêt d'une nouvelle unité de mesure des trafics

Le problème peut être posé dans les termes suivants :

- les tonnes-kilomètres produites par tous les modes de transport de marchandises diminuent de façon importante depuis 1979 (-17% en transport routier public, -15% en transport ferroviaire, -25% en transport fluvial entre 1979 et 1984).
- la distance parcourue par les véhicules routiers diminue de 11%,
- les effectifs des entreprises de transport routier de marchandises augmentent d'environ + 5% de 1979 à 1984,
- les recettes transport des entreprises, en volume, c'est à dire déflatées des augmentations de prix, demeurent croissantes (jusqu'en 1983)(1).

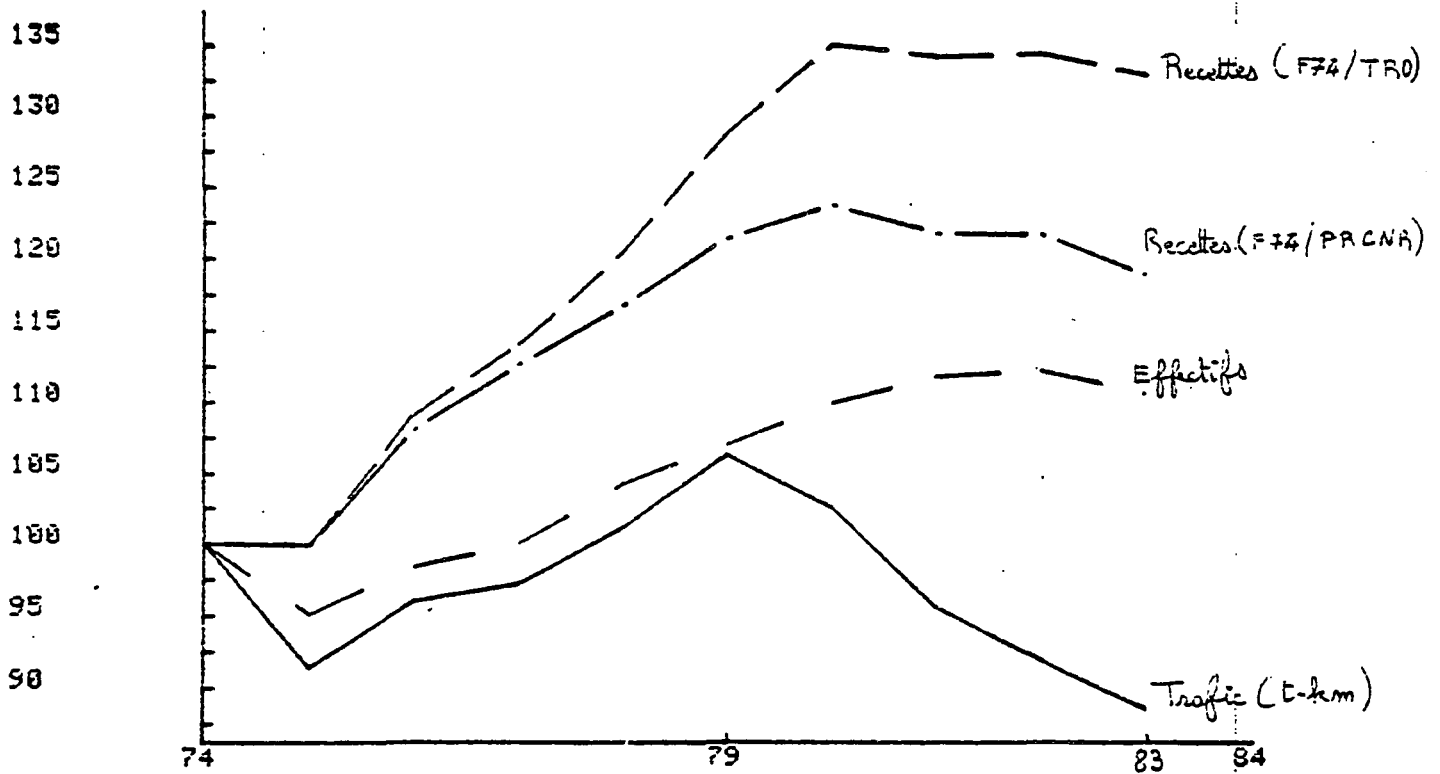
Ces mouvements contradictoires entre les trafics d'une part, les effectifs et les recettes en volume des entreprises d'autre part, semblent montrer que des indicateurs tels que les tonnes-kilomètres ou les véhicules-kilomètres sont inadéquats pour apprécier l'évolution de l'activité des entreprises de transport de marchandises, du moins en période de mutation économique. En effet, les trafics présentent une évolution structurelle notable; la diminution des tonnes-kilomètres provient surtout de produits lourds et pauvres (matériaux de construction, minerais et produits métallurgiques...) correspondant à des trafics à faible valeur ajoutée, alors qu'inversement, les trafics "riches" (produits manufacturés, transport international...) demeurent croissants, au moins de façon relative.

---

(1) Le chiffre d'affaires des entreprises n'est pas encore connu pour 1984

LES RECETTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER,  
LES EFFECTIFS ET LE TRAFIC EN TONNES-KILOMETRES

(base 100 en 1974)



- : 100 en 74-Recettes transp. des entr. (F74/PR CNR)
- - - : 100 en 74-Recettes transp. des entr. (F74/TR0)
- · — : 100 en 74-Effectifs TRM (EAE)
- : 100 en 74-Trafic TRM TK (y.c. étranger) (TRM)

Ces phénomènes peuvent être pris en compte grâce à une nouvelle unité de trafic  $T^* K^*$ , dans laquelle chaque trafic élémentaire est pondéré par son prix de transport.

La présente note décrit comment une telle unité  $T^* K^*$  peut être élaborée et quelle est l'évolution du trafic dans cette nouvelle unité qui permet de mesurer l'évolution structurelle du trafic (les calculs couvrent la période 1974-82).

Le résultat surprenant de cette nouvelle mesure du trafic est qu'il ne résoud pratiquement pas le problème posé au départ : l'activité des entreprises augmente bien plus que le trafic mesuré en  $T^* K^*$ . Cette activité est donc marquée par une évolution qualitative que nous analyserons dans une dernière partie de cette note.

## 1. UNE NOUVELLE UNITE DE MESURE DES TRAFICS : $T^* K^*$

La définition de cette nouvelle unité de mesure et l'évaluation correspondante des trafics a été confiée à François LILLE, pour l'ensemble des modes de transport terrestre, dans le cadre d'un marché d'étude (1), suivi à l'Observatoire par Maurice GIRAULT et Victor SANDOVAL. Par ailleurs, un calcul similaire a été effectué par le département des statistiques de transport.

### 1.1. Définition de la nouvelle unité

La nouvelle unité vise à pondérer les trafics par une grille tarifaire. Or, les tarifs ferroviaires et routiers (T.R.O.) répondent à une formule mathématique du type  $bcT (K+K_0)$ , où :

- b est un coefficient variable selon les produits, et qui prend notamment en compte leur densité;
- c caractérise la dimension des expéditions (entre 3t et 20t et plus pour la TRO; wagons isolés, rames de plus de 100t ou trains complets... en ferroviaire);
- $K_0$  est une distance fictive qui s'ajoute à la distance de transport et correspond à une prise en charge : elle représente la tarification d'opérations indépendantes de la distance, telles le chargement, le déchargement, la rédaction des actes de transport et plus généralement les frais administratifs.

K est la distance parcourue et T le tonnage transporté.

---

(1) "La productivité dans les transports de marchandises" -  
Association COCHISE-OEST - Déc. 1985

L'analyse conduit donc à la formule suivante applicable à tous les modes :

$$T^* K^* = b CT (K + K_0)$$

Ko la distance de prise en charge équivaut à une distance moyenne de 160 km de transport (moyenne entre une distance de 153 km spécifique au transport routier et 180 km en transport ferroviaire).

b est un coefficient produit défini pour chaque position NST et calculé à partir des recettes et produits moyens de la SNCF, détaillé par tarifs d'appartenance (1) (2). Ce coefficient varie entre 0,81 pour les minerais (position NST 4B) 0,88 pour les matériaux de construction (position NST 6A) et 1,33 pour les marchandises diverses (de la position NST 9A)

c est un coefficient dimension des expéditions, (il est mesuré par la taille du matériel utilisé)

Il prend 5 valeurs :

C = 1 pour le trafic produit par un wagon isolé ou par un gros porteur (de plus de 13 t de charge utile)

C = 0,87 pour les rames ferroviaires de plus de 100 t et pour les péniches

C = 0,70 pour les trains complets et pour les convois poussés en fluvial

C = 1,25 pour les camions (de moins de 13 t de C.U.)

C = 3 pour les envois de détail et pour la messagerie

La même grille de coefficients est appliquée à chacune des années de la période d'analyse, afin de bien mettre en évidence les évolutions structurelles.

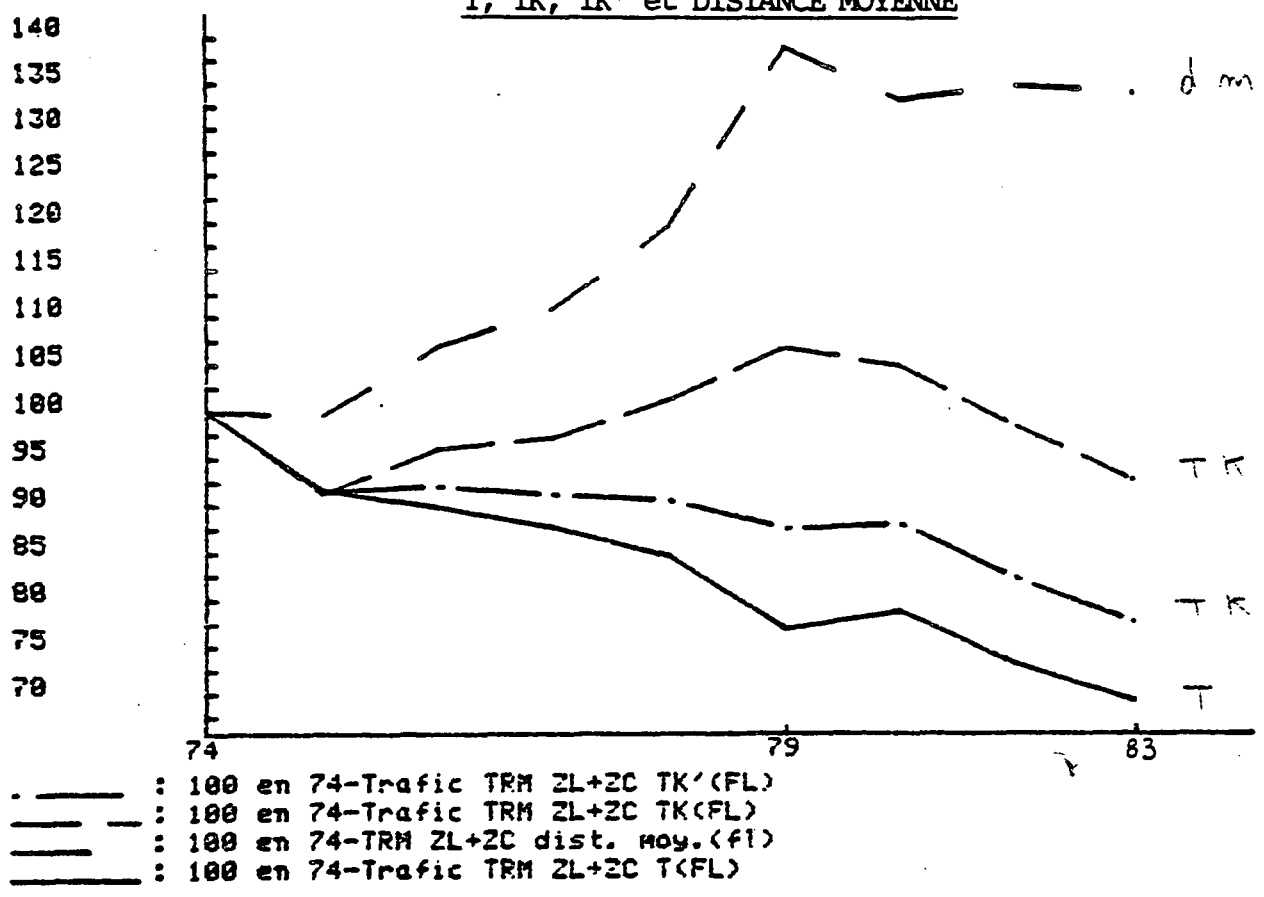
Le calcul est effectué par application successive des trois coefficients, en trois étapes, qui prennent en compte :

$T K^0 = T (K + K_0)$	la prise en charge
$T^0 K^0 = b (T K^0)$	le coefficient produit
$T^* K^* = c (T^0 K^0)$	la dimension des expéditions.

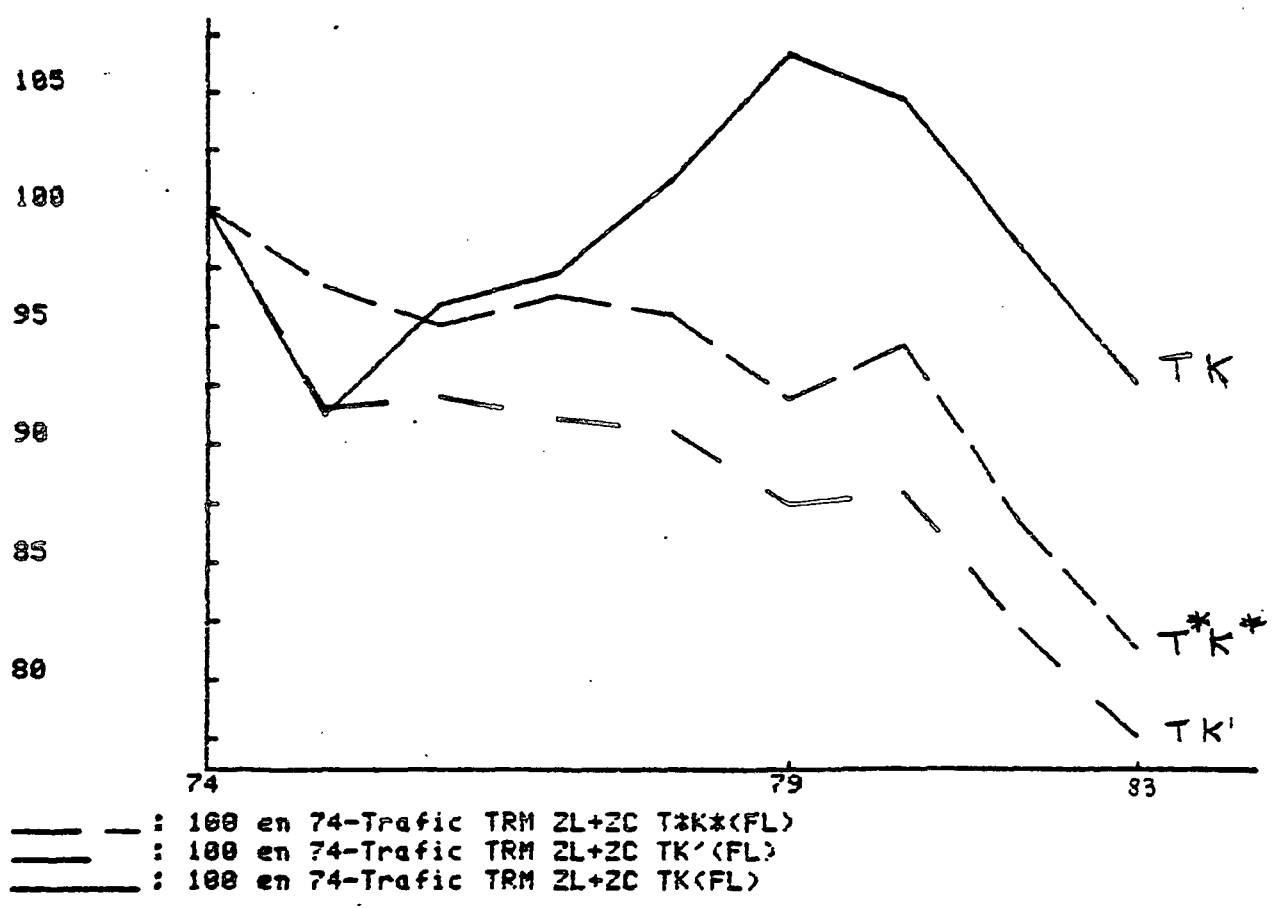
(1) cf. mémento statistiques SNCF : trafic marchandises par tarif d'appartenance. Le calcul est effectué après passage des positions tarifaires SNCF aux positions N.S.T.

(2) Le même coefficient produit est appliqué aux trois modes. (Il a été approximativement vérifié que ce coefficient est cohérent avec la structure des prix routiers issus de T.R.M.)

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES :  
T, TK, TK' et DISTANCE MOYENNE



T\*, K\*, et TK'



## 1.2. Evolution des trafics mesurés dans la nouvelle unité T\* K\*

Pour bien analyser ce qu'apporte la nouvelle unité T\* K\*, il convient de suivre les différentes étapes des calculs dont les effets sont d'ailleurs similaires pour chacun des modes de transport.

### a) En transport routier de marchandises :

L'évolution des tonnes-kilomètres (TK) résulte de la combinaison de deux mouvements contraires depuis 1974 :

- une diminution des tonnages transportés
- une augmentation des distances moyennes.

Avec l'unité  $TK' = T (K + K_0)$ , l'augmentation du facteur  $(K + K_0)$  est plus modérée que celle de la distance moyenne  $K$ ; par conséquent, la diminution des tonnages est plus sensible et le trafic  $TK'$  présente une diminution plus importante que la mesure en  $TK$ , en se rapprochant davantage de la diminution des tonnages (cf. graphique page ...).

Après prise en compte des coefficients  $b$  (produit) et  $c$  (dimension des expéditions), le trafic mesuré dans l'unité T\* K\* présente une évolution supérieure à celle des  $TK'$ , mais inférieure à celle des  $TK$  (cf. graphique).

L'effet de structure recherché est bien décelé par l'écart entre les  $TK'$  et les T\* K\*. Mais cet effet est plus qu'annulé par l'incidence de la prise en charge qui correspond au passage des  $TK$  aux  $TK'$ .

En transport routier de marchandise en zone longue, l'influence de la prise en charge est moindre que précédemment, aussi l'évolution des  $TK'$  est plus proche de celle des  $TK$ .

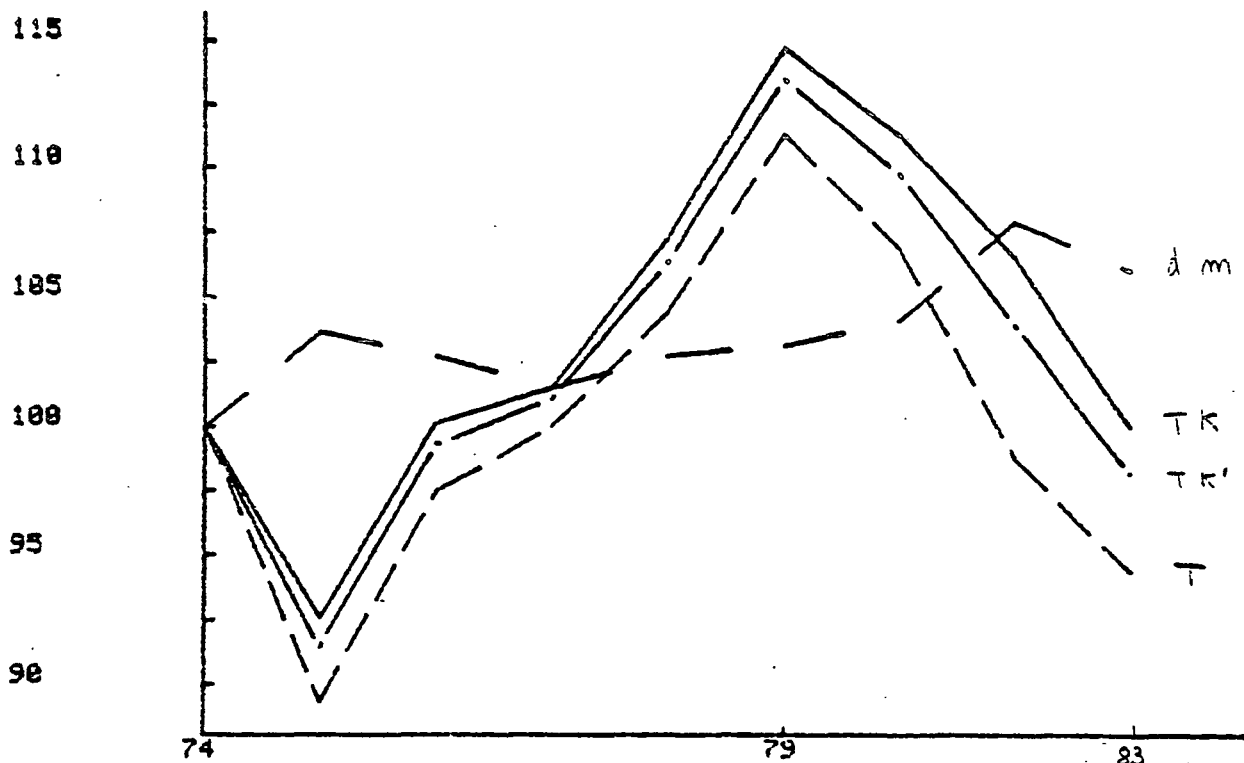
Le trafic mesuré en T\* K\* croît alors davantage qu'en  $TK$ .

L'effet de structure (écart entre T\* K\* et  $TK'$ ) est de 3% en 1976, presque constant jusqu'en 1979; il atteint 4% en 1980 mais n'est plus que de 3% en 1982. Autrement dit, cet effet de structure est sensible entre 1974 et 1976, mais il est presque invariable ensuite.

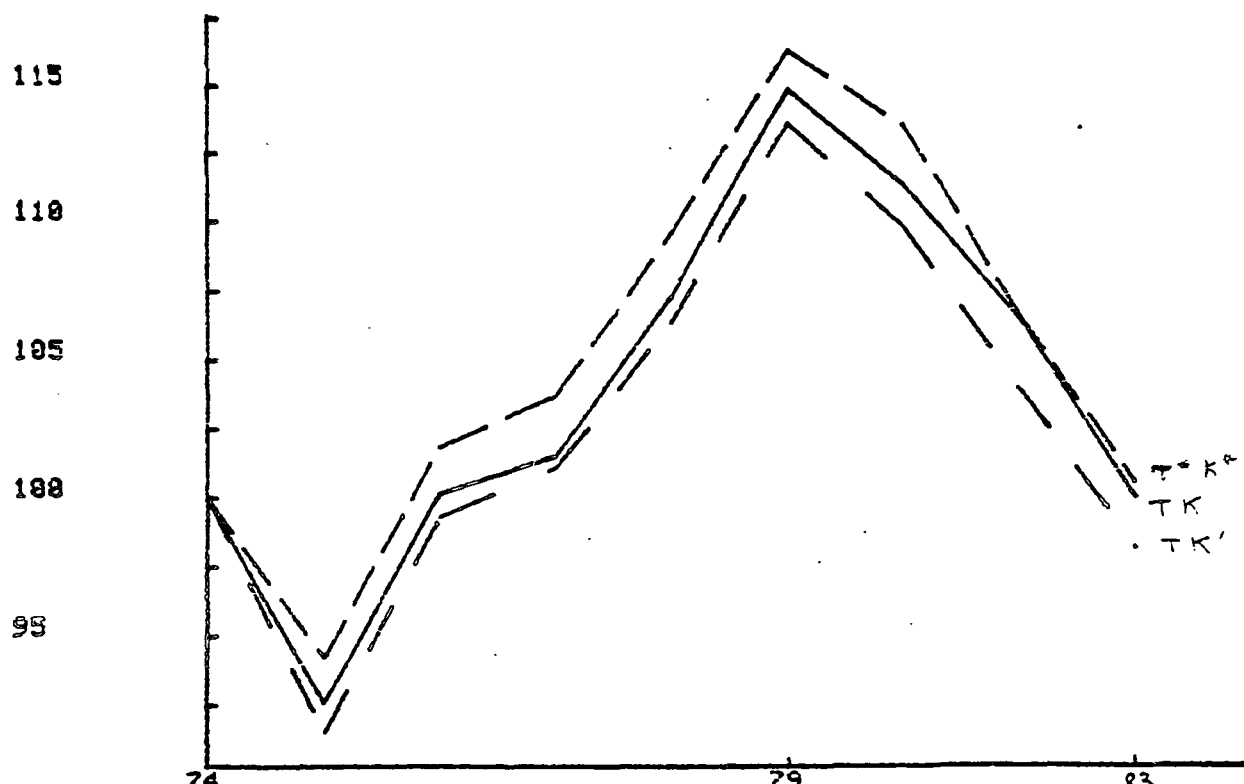
En zone courte, l'effet de structure est plus important : 6,5% en 1975, 7% en 1980, une proportion moindre les autres années.

Mais ici l'effet de prise en charge joue davantage qu'en zone longue, les  $TK'$  diminuent beaucoup plus que les  $TK$ , les T\* K\* présentant une évolution intermédiaire.

LE TRANSPORT ROUTIER DE ZONE LONGUE

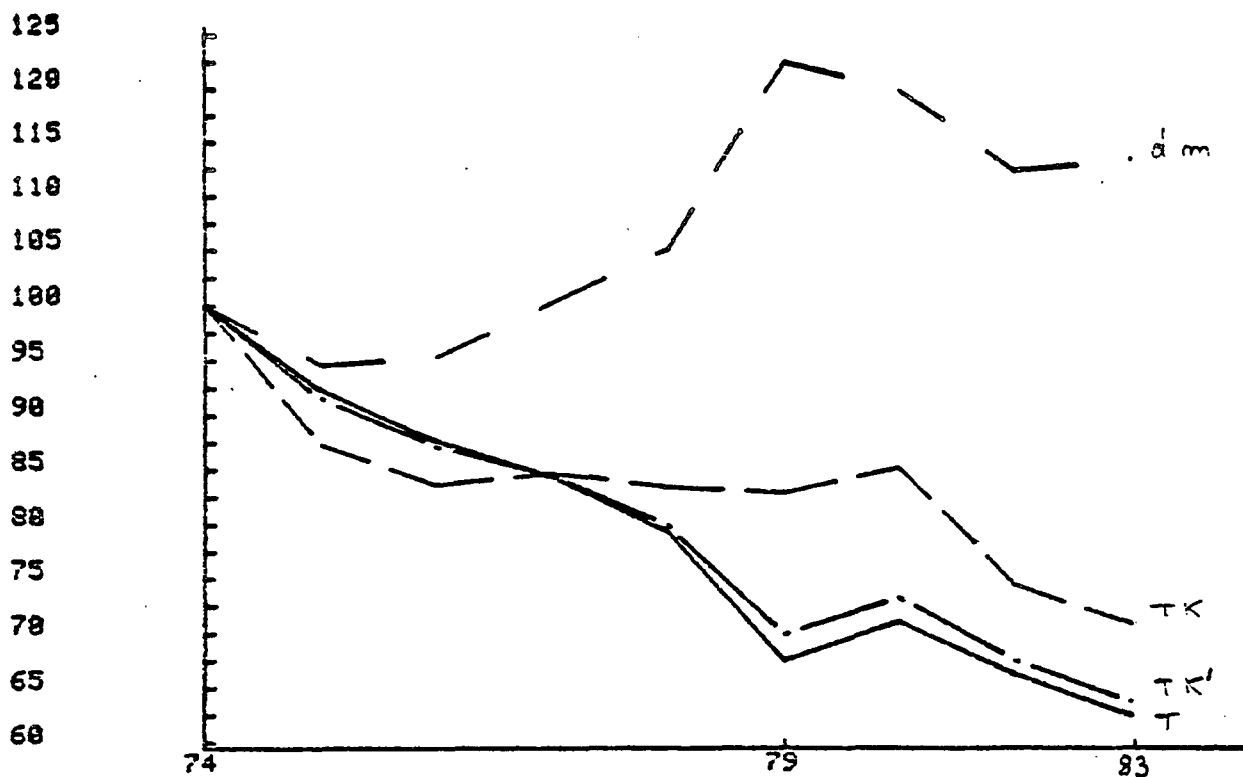


- : 100 en 74-Trafic TRM ZL TK'(FL)
- - : 100 en 74-Trafic TRM ZL T(FL)
- : 100 en 74-TRM ZL dist. moy.(FL)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZL TK(FL)

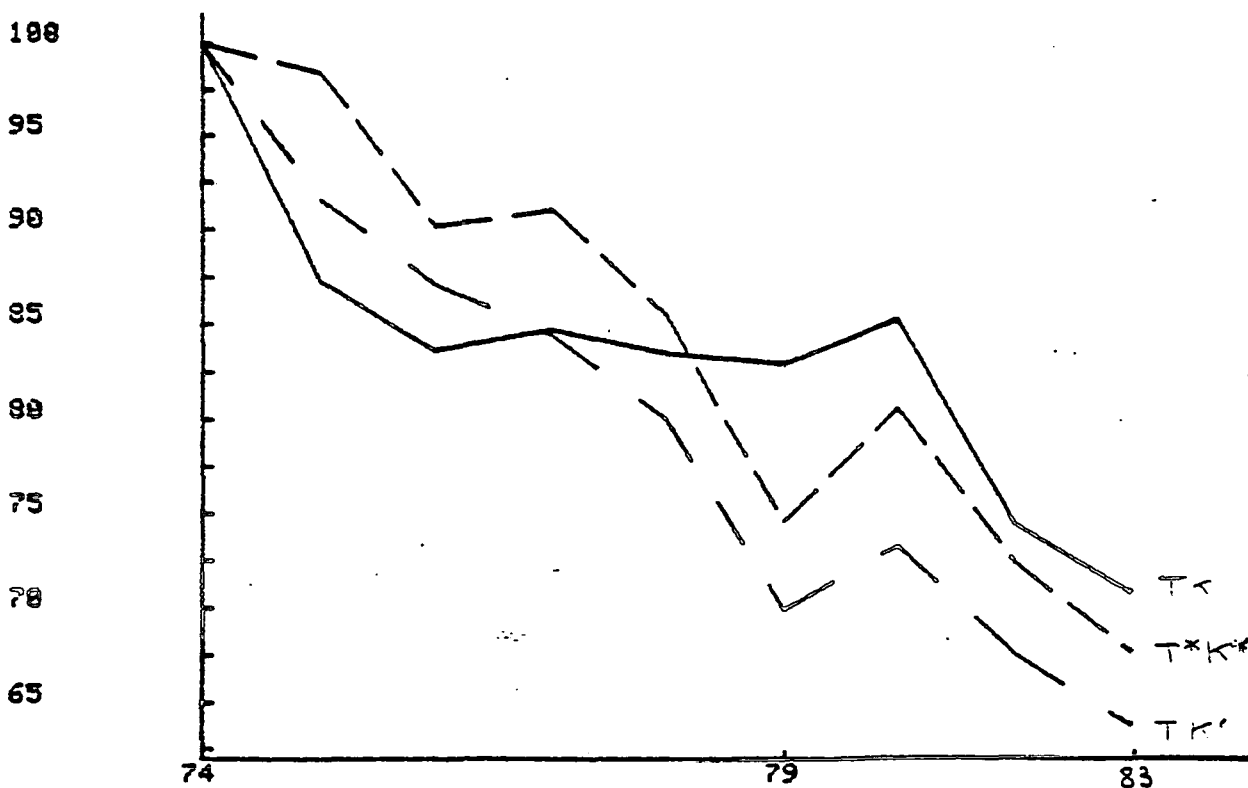


- : 100 en 74-Trafic TRM ZL T3K3(FL)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZL TK'(FL)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZL TK(FL)

LE TRANSPORT ROUTIER DE ZONE COURTE



- : 100 en 74-Trafic TRM ZC TK'(FL)
- - - : 100 en 74-Trafic TRM ZC TK(FL)
- : 100 en 74-TRM ZC dist. moy.(f1)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZC T(FL)



- : 100 en 74-Trafic TRM ZC T\*K\*(FL)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZC TK'(FL)
- : 100 en 74-Trafic TRM ZC TK(FL)



Les différentes unités présentées ici sont-elles très dépendantes des valeurs des différents coefficients ?

Comme on a pu le constater, la prise en charge Ko joue un rôle prédominant et elle est très sensiblement surévaluée en zone courte. Néanmoins, la nouvelle unité T\* K\* apparaît assez peu sensible à la valeur des coefficients. L'évolution du trafic pondéré par une grille de prix de transport, apparaît assez peu sensible à ces prix.

Ainsi, une grille de prix spécifique au transport routier, et publiée dans le XXIème rapport de la Commission des Comptes des Transports de la nation, conduit à des résultats voisins des précédents : les T\* K\* évoluent au voisinage des TK. L'effet de structure joue positivement en zone longue, mais négativement en zone courte (cf. les trois graphiques ci-après)

La grille de prix, issue de de l'enquête TRM, distingue quatre catégories de produits et quatre catégories de charge utile des véhicules.

I - PRIX UNITAIRES DU TRAFIC INTERIEUR

Unité : francs par tonne-kilomètre transportée)

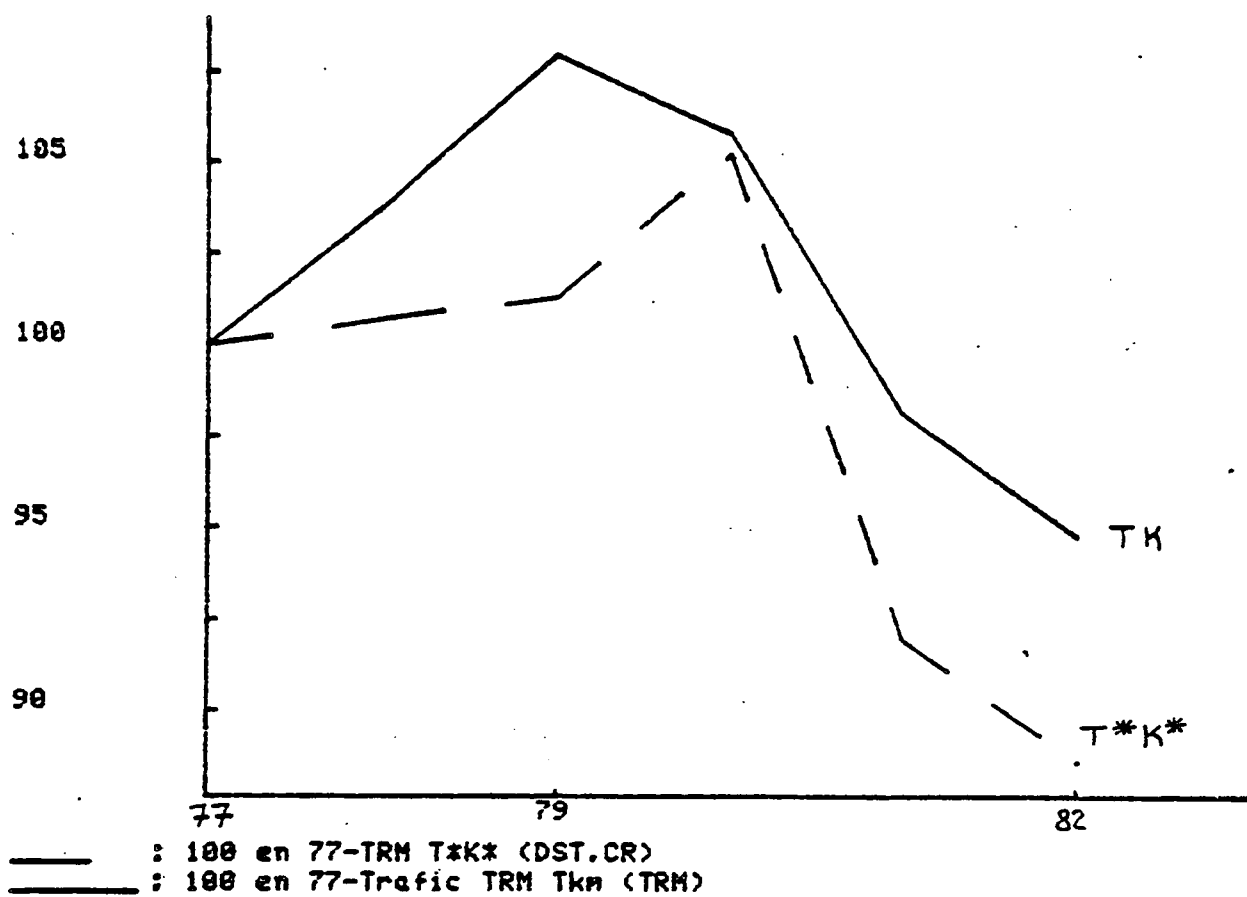
Source : D.S.T.

Catégories de marchandises Catégories de charge utile	Chapitres 0 et 1 NST	Chapitres 2,3,4,5,6 NST	Chapitres 7 et 8 NST	Chapitre 9 NST	Ensemble
<b>ZONE COURTE</b>					
3 t à 8,9 t	4,26	2,54	6,21	5,21	4,89
9 t à 12,9 t	1,72	1,31	2,78	2,31	1,90
13 t à 16,9 t	1,27	1,37	1,65	2,06	1,53
17 t et plus	0,66	0,50	0,61	0,98	0,60
Ensemble	1,01	0,64	1,04	2,69	1,17
<b>ZONE LONGUE</b>					
3 t à 8,9 t	1,25	1,10	1,48	1,86	1,73
9 t à 12,9 t	0,74	0,64	0,72	0,91	0,84
13 t à 16,9 t	0,57	0,50	0,70	0,72	0,66
17 t et plus	0,41	0,35	0,36	0,50	0,41
Ensemble	0,47	0,38	0,42	0,80	0,56
<b>ENSEMBLE</b>					
3 t à 8,9 t	2,47	1,97	2,68	3,00	2,86
9 t à 12,9 t	1,09	1,05	1,31	1,21	1,16
13 t à 16,9 t	0,81	1,18	0,91	1,00	1,00
17 t et plus	0,48	0,42	0,41	0,57	0,47
Ensemble	0,62	0,51	0,55	1,17	0,75

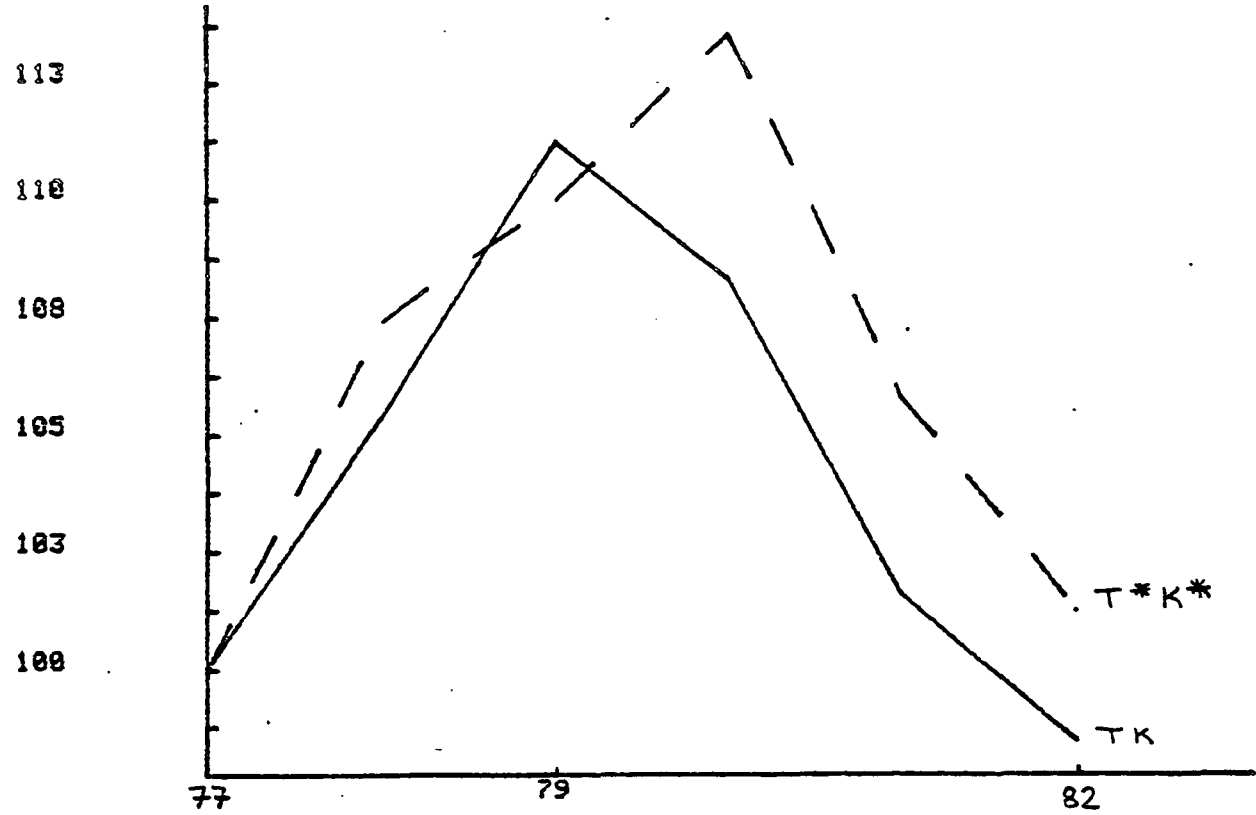
LE TRAFIC ROUTIER :

La nouvelle unité T\* K\*  
calculée à partir de la grille de prix issue de T.R.M.

(base 100 en 1977)

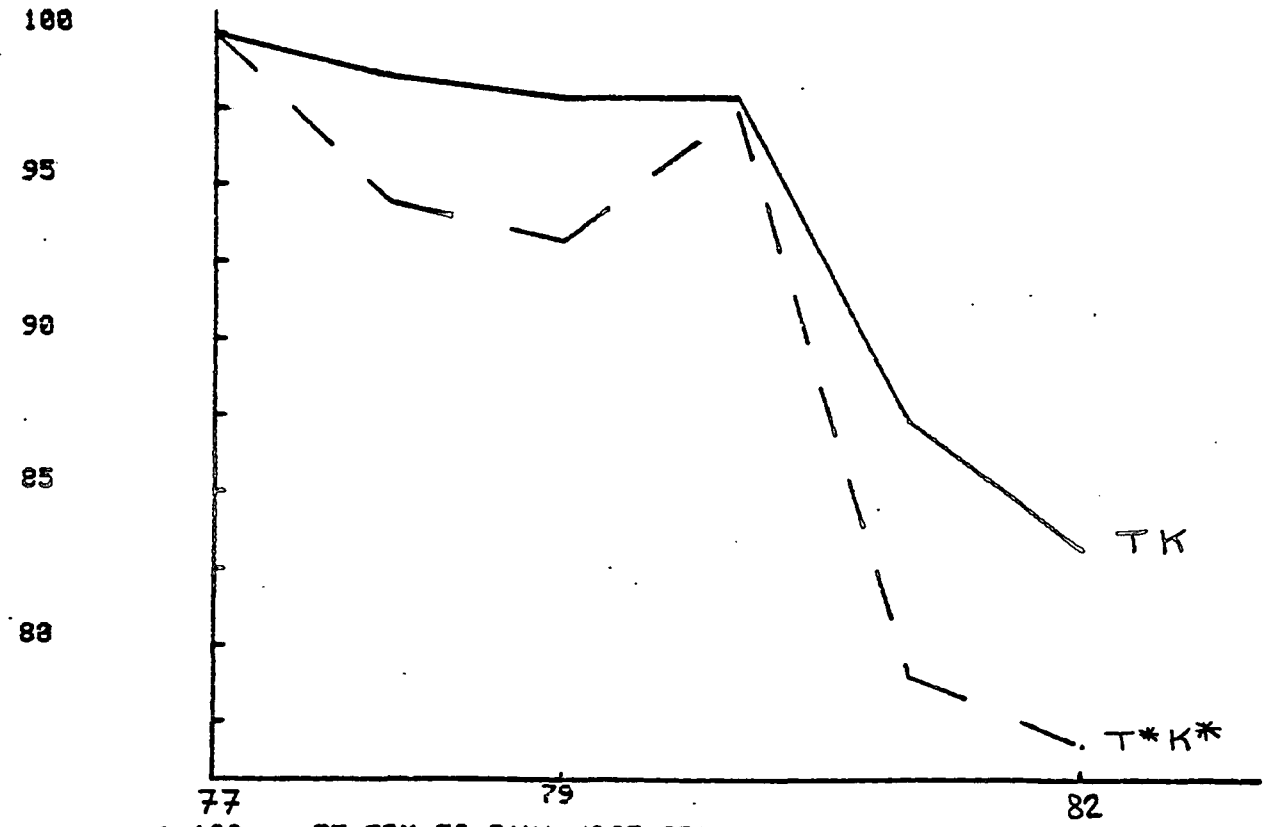


LA NOUVELLE UNITE T\* K\* EN ZONE LONGUE



— : 100 en 77-TRM ZL T\*K\* (DST.CR)  
 - - - : 100 en 77-Trafic TRM ZL Tkm (TRM)

LA NOUVELLE UNITE T\* K\* EN ZONE COURTE



— : 100 en 77-TRM ZC T\*K\* (DST.CR)  
 - - - : 100 en 77-Trafic TRM ZC Tkm (TRM)

b) En transport ferroviaire, les tonnages transportés diminuent et les distances moyennes de transport augmentent. Comme précédemment, le trafic mesuré en TK' diminue davantage qu'en TK.

L'effet de structure pris en compte dans les T\* K\* est positif, le trafic T\* K\* évolue au dessus de TK', à un niveau voisin des TK.

c) En transport fluvial, on retrouve tout à fait les mêmes phénomènes.

En conclusion de cette première partie, le même constat peut être fait pour tous les modes :

- une nouvelle unité de trafic T\* K\*, fondée sur une grille de pondération par les prix de transport met bien en évidence un effet de structure qui caractérise une déformation vers davantage de trafics riches et moins de transports "pauvres".
- cet effet de structure est néanmoins limité et il est plus que compensé par l'introduction d'une prise en charge dans la formule tarifaire qui définit les T\* K\*: l'évolution des T\* K\* est alors voisine de celle des TK.

## 2. RETOUR SUR L'ANALYSE DE LA PRODUCTION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les calculs précédents confirment la baisse du trafic routier, qu'il soit mesuré en t-km (TK) ou en T\* K\*, -alors qu'inversement, les effectifs et les recettes en volume des entreprises de transport routier ont beaucoup augmenté depuis 1974, mais également de 1979 à 1982-83.

Quelques considérations statistiques complémentaires sont nécessaires pour confirmer ce constat avant de proposer quelques conclusions.

### 2.1. Evolution des recettes des entreprises

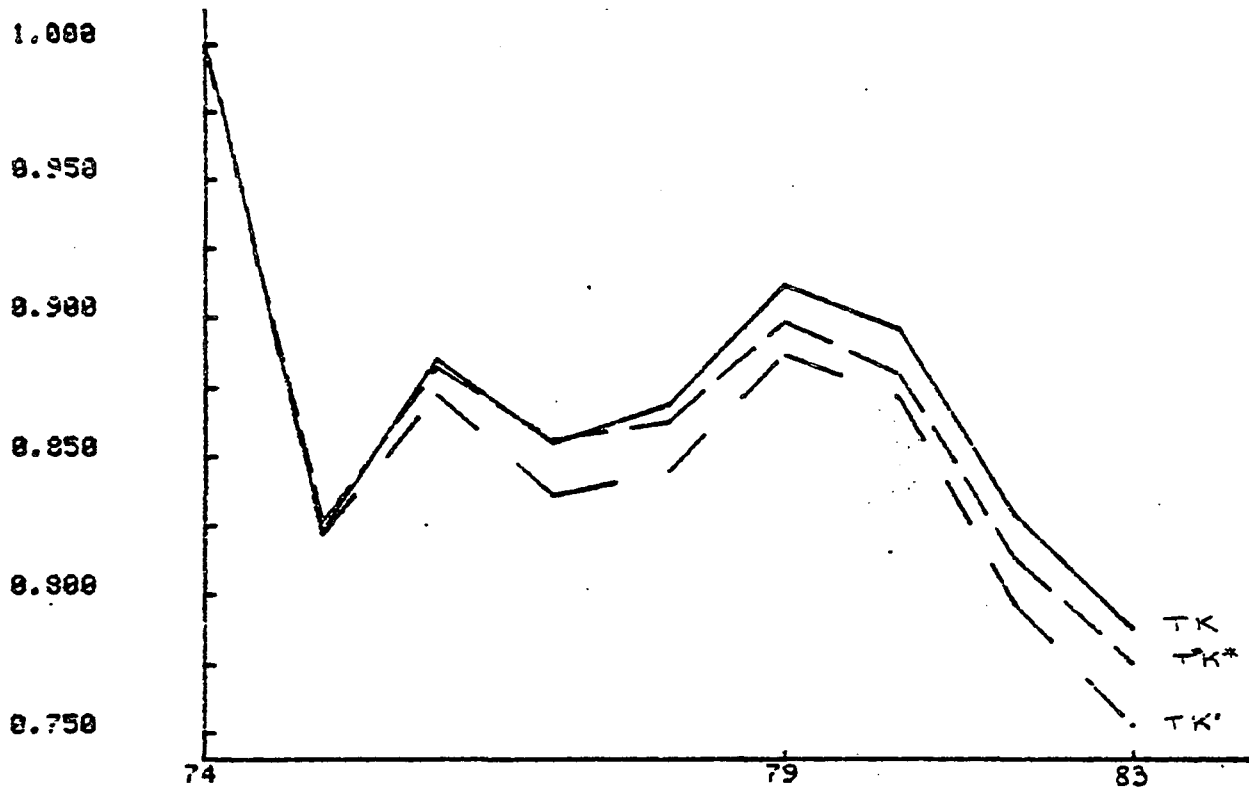
Un premier problème a trait au passage secteur-branche puisque l'enquête T.R.M. recense le trafic pour compte d'autrui dans une optique de branche.

Nous avons vérifié (cf. graphique joint) que les recettes transports des entreprises de transport routier de zone longue et de zone courte évoluaient tout à fait parallèlement aux recettes des seules activités de transport de zone longue et de zone courte quelque soient les entreprises exerçant ces activités, transporteurs en zone longue ou en zone courte, loueurs, ou transporteurs de voyageurs, (les recettes des auxiliaires n'ont pas été prises en compte, leur montant étant assez faible).

Un deuxième problème porte sur l'évolution des prix pratiqués. Pour les transports soumis à la T.R.O. , les prix devraient évoluer comme la tarification.

LE TRAFIC FERROVIAIRE

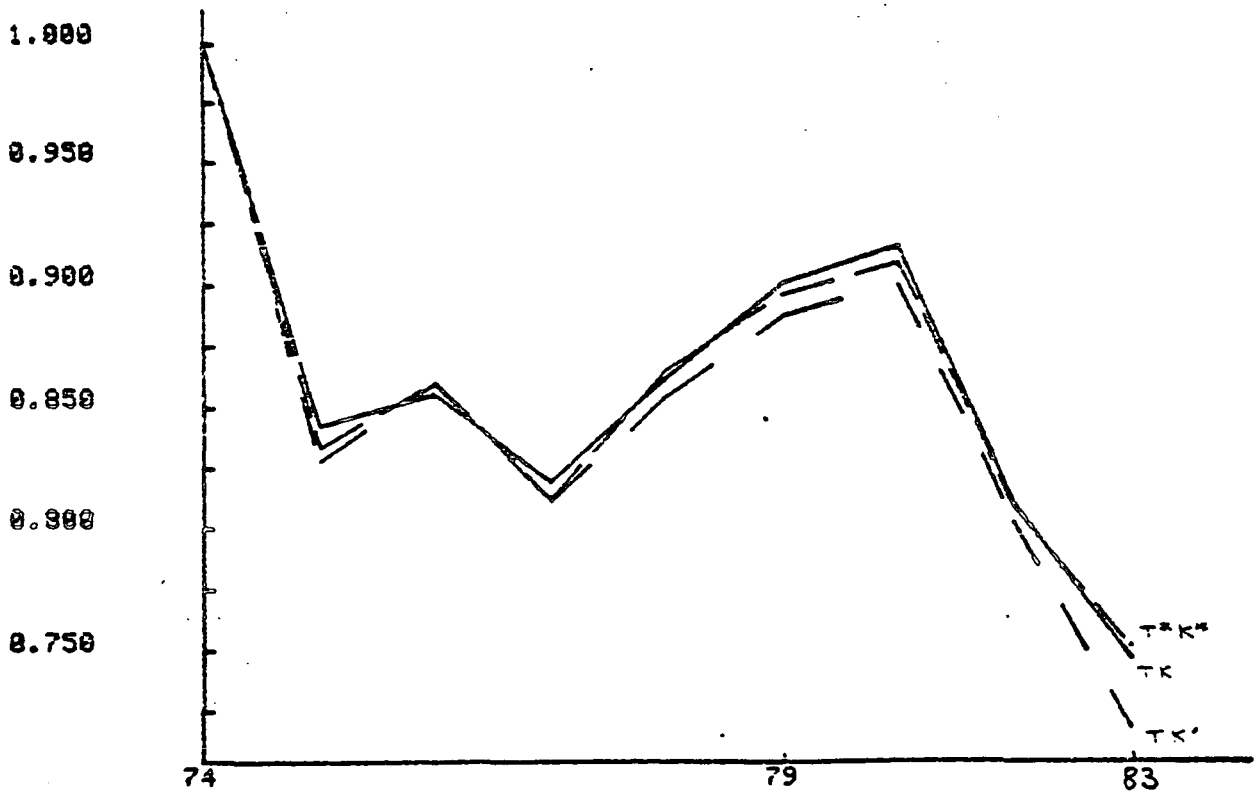
TK, TK', T\* K\*



— — : Trafic SNCF I(T\*K\*)(FL)  
 — — : Trafic SNCF I(TK')(FL)  
 — — : Trafic SNCF I(TK)(FL)

LE TRAFIC FLUVIAL

TK, TK' T\* K\*



— — : Trafic fluvial I(T\*K\*)(FL)  
 — — : Trafic fluvial I(TK')(FL)  
 — — : Trafic fluvial I(TK)(FL)

Selon les professionnels, les prix de revient augmentent davantage que la T.R.O. C'est l'indice de prix du C.N.R. qui augmente la plus, mais il est calculé à partir d'une structure préétablie, sans intégrer de gains de productivité, ni les ristournes pratiquées sur certains tarifs (carburants, tarifs des véhicules neufs) qui peuvent être importantes depuis 1979 pour le prix des véhicules.

En zone courte, l'évolution des prix est mal connue. Toutefois, les prix de revient évoluent comme en zone longue, selon les indices F.N.T.R.

Sur la période de dix ans 1974-1984, la T.R.O. constitue donc un assez bon indicateur de prix.

Mais sur une période plus courte, les prix pratiqués peuvent augmenter davantage que la tarification, par exemple, en rattrapant le plancher de la T.R.O. à partir de prix précédents inférieurs (l'enquête T.R.M. indique une telle évolution entre 1982 et 1984, avec un rattrapage de 2,5% en deux ans).

Enfin, un dernier problème est relatif à la source statistique fournissant les chiffres d'affaires ou les recettes. Les chiffres d'affaires issus des comptes standards (calés sur les BIC) progressent moins que les recettes des entreprises selon l'E.A.E. Toutefois, les premiers chiffres incluent la sous-traitance qui donne donc lieu à des double-comptes alors que l'E.A.E. indique des chiffres nets de sous-traitance.

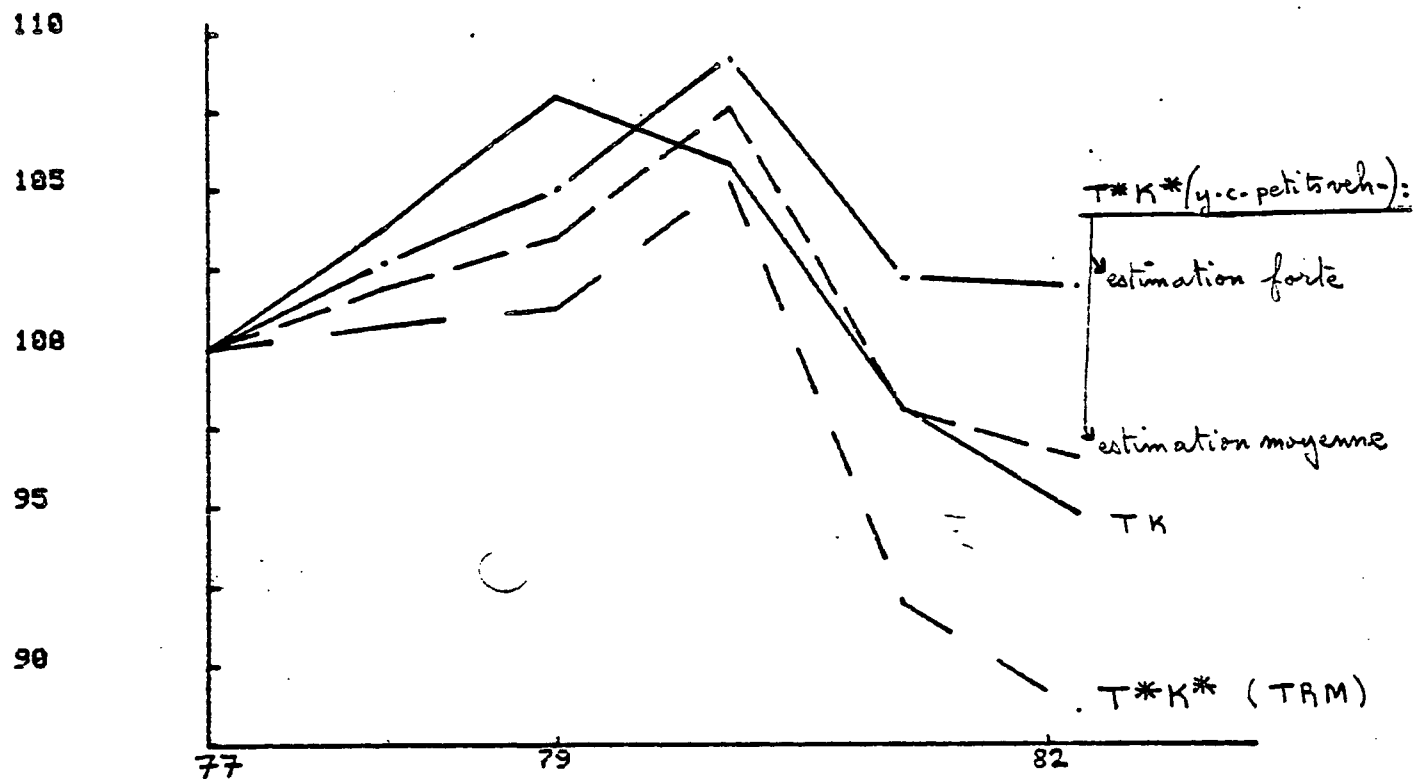
En définitive, le meilleur indicateur semble bien être les recettes transport des entreprises (source E.A.E.) déflatées par la T.R.O., tout en considérant que les augmentations de prix sont incomplètement prises en compte.

## 2.2. Evolution des trafics

Deux questions sont à considérer : les petits véhicules non enquêtés par T.R.M., la fiabilité de l'enquête T.R.M.

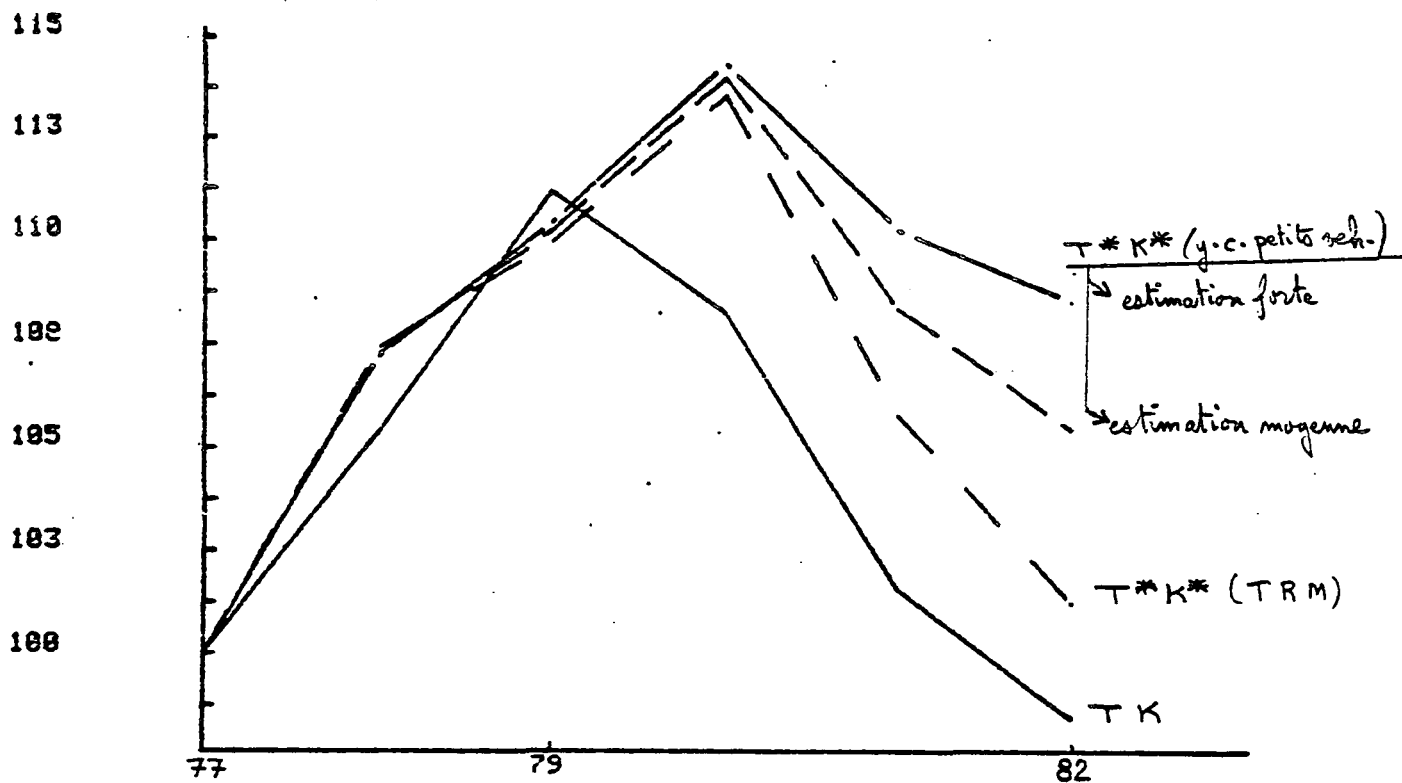
Quel chiffre d'affaires les petits véhicules procurent-ils aux transporteurs routiers ? 19 milliards de F en 1982, soit 40% de leur chiffre d'affaires total, selon le XXIIème Rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation. Ce chiffre ne paraît pas fiable car il est obtenu en rapprochant des sources statistiques différentes (E.A.E. et T.R.M.), ce qui déjà pose des problèmes, après avoir valorisé les t-km des gros véhicules de l'enquête T.R.M. par un prix à la t-km, ce qui, par ailleurs, conduit à sous-estimer les recettes correspondantes de transport routier. Le chiffre d'affaires des petits véhicules est ainsi considérablement surestimé (peut-être de 100%) mais néanmoins, il est important, et son augmentation a probablement été continue sur notre période d'étude (le parc a peut-être augmenté de 50% depuis 1974). Ces petits véhicules expliquent donc pour partie l'écart entre l'évolution des t-km et celle du chiffre d'affaires des entreprises.

LA NOUVELLE UNITE T\* K\* :  
L'IMPORTANCE DES PETITS VEHICULES



- - - - : 100 en 77-TRM ZL+ZC T\*K\* (y.c. petits veh.) (DST CR)
- — — : 100 en 77-TRM ZL+ZC T\*K\* (y.c. petits veh.) (MG)
- — — : 100 en 77-TRM T\*K\* (DST.CR)
- — — : 100 en 77-Trafic TRM Tkm (TRM)

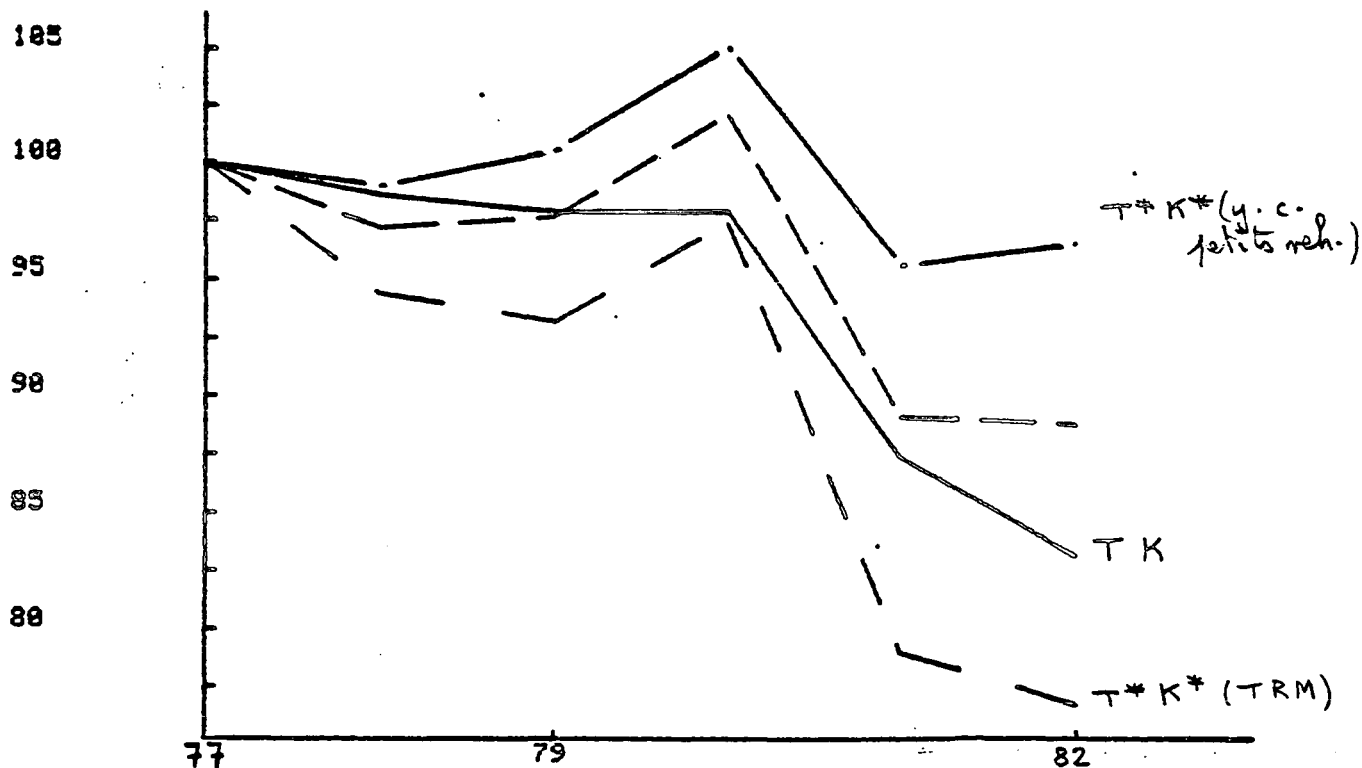
L'IMPORTANCE DES PETITS VEHICULES EN ZONE LONGUE



- - - - : 100 en 77-TRM ZL T\*K\* (y.c. petits veh.) (DST CR)
- - - - : 100 en 77-TRM ZL T\*K\* (y. c. petit veh.) (MG)
- — — : 100 en 77-TRM ZL T\*K\* (DST.CR)
- — — : 100 en 77-Trafic TRM ZL Tkm (TRM)

LA NOUVELLE UNITE T\* K\*

L'IMPORTANCE DES PETITS VEHICULES EN ZONE COURTE



- - - - : 100 en 77-TRM ZC T\*K\* (y.c. petits veh.) (DST CR)
- - - - : 100 en 77-TRM ZC T\*K\* (y.c. petits veh.) (MG)
- — — : 100 en 77-TRM ZC T\*K\* (DST.CR)
- — — : 100 en 77-Trafic TRM ZC Tkm (TRM)



Enfin, dernière question statistique à aborder : quelle est la fiabilité de l'évolution des t-km issue de l'enquête T.R.M. ? Les dernières modalités de l'enquête permettent en principe, de distinguer sans ambiguïté les activités de compte propre et de compte d'autrui, et les résultats devraient être fiables. Un problème est toutefois posé par les résultats apparemment divergents d'estimation du parc compte d'autrui à partir des statistiques de la taxe à l'essieu ou à partir de l'enquête T.R.M.

Le parc augmente de 11 à 18% entre 1979 et 1984 selon la première source, il diminue de 3,5% selon T.R.M., mais dans le premier cas, ce sont plutôt les tracteurs routiers qui sont recensés et les semi-remorques dans l'enquête T.R.M. (Il n'y a pas de divergence pour les camions et les remorques).

### 2.3. Conclusion : L'évolution de l'activité des entreprises de transport routier de marchandises (1)

Les divers problèmes statistiques évoqués ci-dessus expliquent une partie de l'écart entre la baisse du trafic (en t-km) et l'augmentation des recettes des entreprises.

Mais en tout état de cause, cet écart demeure. Il correspond d'ailleurs à une évolution de la production des entreprises qui provient de ce que :

- la densité moyenne des produits diminue. De plus en plus de véhicules sont chargés au maximum de leur volume, sans atteindre la pleine charge, l'accroissement des transports de volume est d'environ 1% par an.
- la taille moyenne des envois diminue, le nombre des envois de tonnage limité augmente.
- les prestations transport gagnent en qualité, avec des délais plus courts ou bien avec une garantie de délai de livraison..

On assiste ainsi à un glissement des transports de lots vers le groupage, voir vers la messagerie, ce qui conduit à une spécialisation des trafics et à l'apparition de nouveaux marchés : messagerie express, transports de nuit.

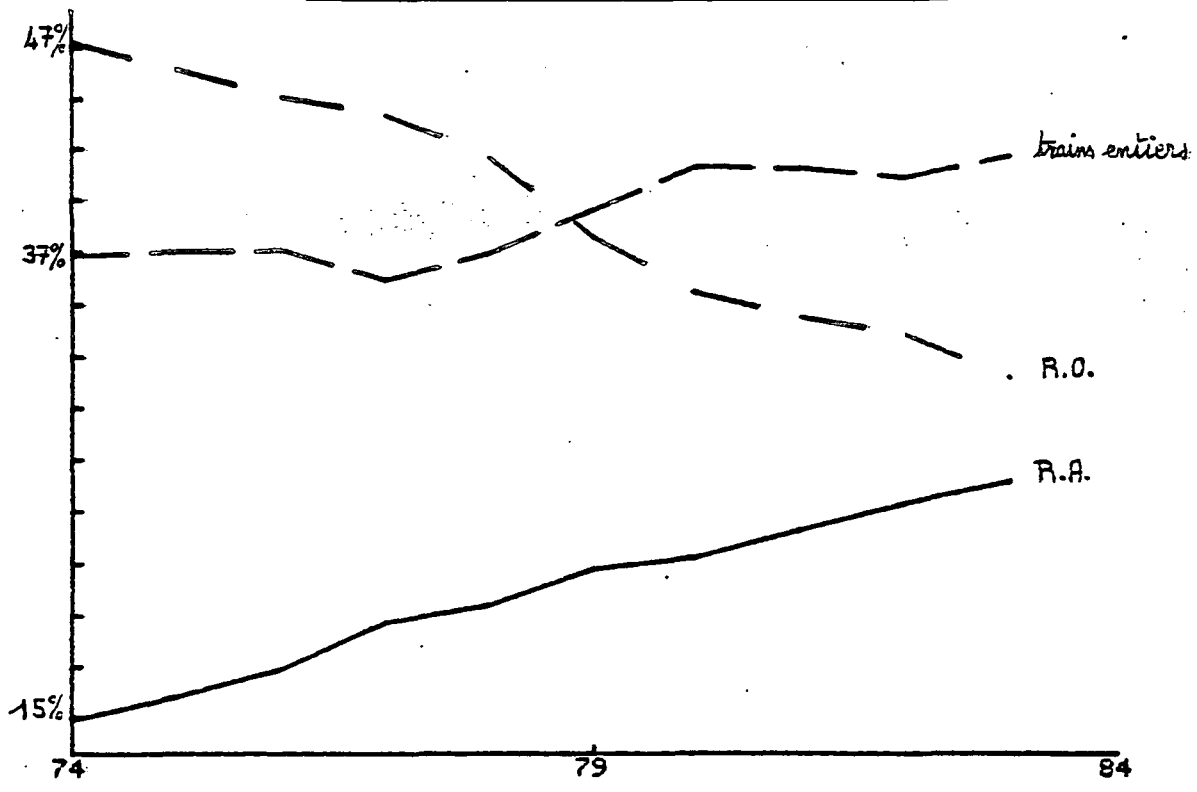
- des activités autres que la traction se développent : emballage, étiquetage, groupage-dégroupage de lots, gestion de stocks... gestion des transports.

Il est difficile d'apprécier l'impact de chacun de ces points. Sur un aspect particulier, il est intéressant de regarder à la S.N.C.F. comment se développent le R.A., le R.O. et les acheminements par trains entiers, pour apprécier l'évolution de la qualité de service.

---

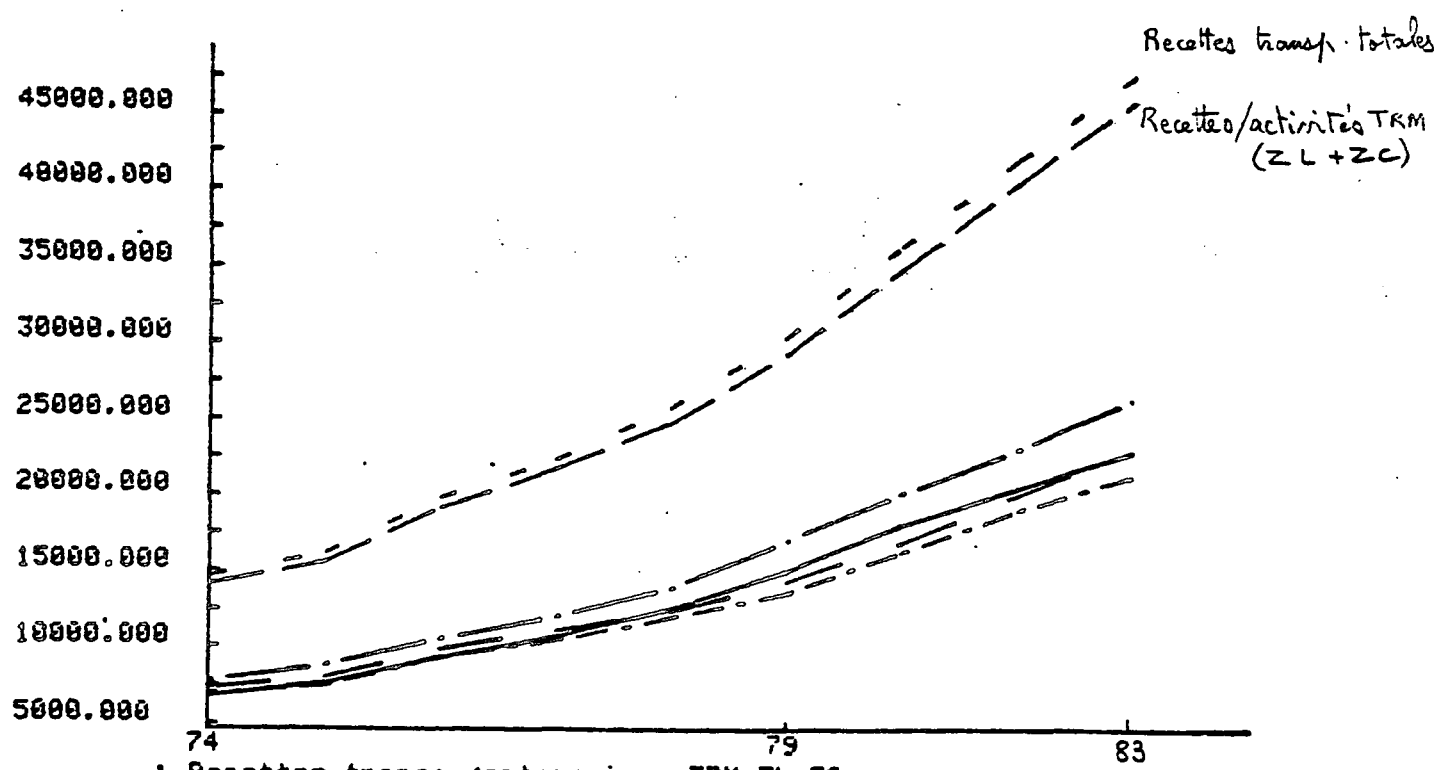
(1) Cette conclusion a été rédigée après discussion avec Pierre CHANSON et Pierre SELOSSE

LES REGIMES D'ACHEMINEMENT A LA S.N.C.F.



- — : SNCF TK trains entiers (%)
- — : SNCF TK RO (%)
- — : SNCF TK RA (%)

COMPARAISON DES RECETTES DES ENTREPRISES  
AVEC LES RECETTES PAR ACTIVITE T.R.M.



- - - : Recettes transp./entreprises TRM ZL+ZC
- . - : Recettes transp./entreprises TRM ZC
- — : Recettes transp./entreprises TRM ZL
- — : Recettes/activite TRM ZL+ZC (EAE FL)
- — : Recettes/activite TRM ZC (EAE-FL)
- — : Recettes/activite TRM ZL (EAE-FL)

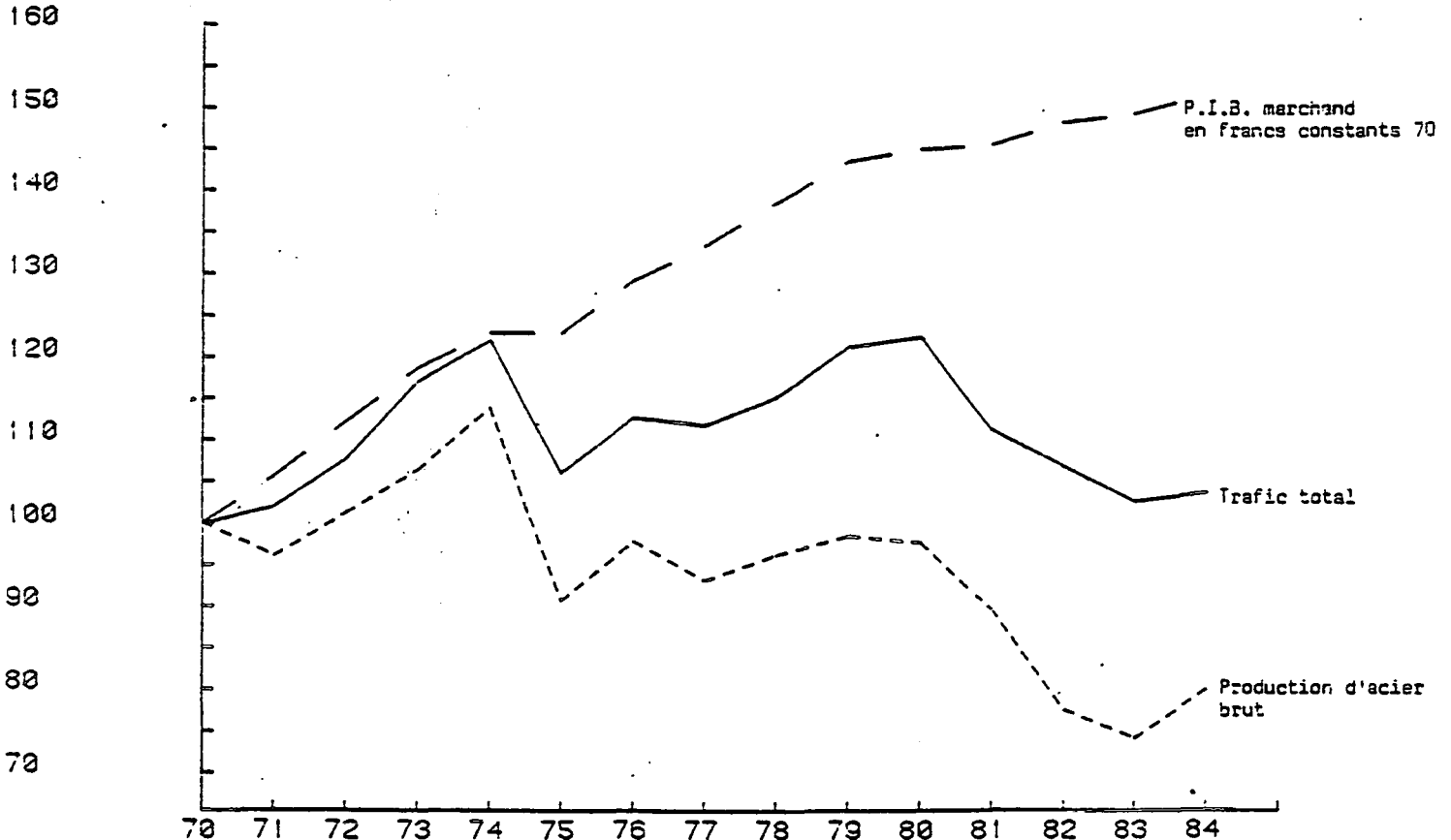
EXTRAIT DU RAPPORT O.E.S.T. "LES TRANSPORTS DE 1974 A 1984"III.1 - Les transports terrestres de marchandises.

La période 1974-1984 illustre les modifications intervenues dans la structure des transports terrestres de marchandises, et met un terme à la stabilité de l'élasticité des trafics au produit intérieur brut marchand observée jusque-là. Les trafics ont en effet connu une évolution très heurtée liée au effets de la crise économique qui se prolonge, avec une première chute importante en 1975 (-13,2 %), une deuxième en 1981 (-5,1 %) suivie d'une baisse régulière jusqu'en 1983, et enfin un léger redressement en 1984 (+ 1,1 %).

Cette évolution reflète celle des trafics de produits lourds, et de l'activité industrielle qui a été marquée par le recul des industries lourdes traditionnelles ; ainsi les transports de produits énergétiques (pétrole, charbon) et de certains pondéreux (minerais et produits métallurgiques, matériaux de construction) ont fortement chuté. Les transformations de la structure des marchés se sont traduites par une modification des parts modales, tant globalement que par type de produits. On assiste ainsi sur le long terme à une progression de la part de la route, et à une diminution de celles du fer et de la voie d'eau. Cependant, depuis 1980 environ, les parts modales de la route et du fer se stabilisent pratiquement, alors que celle de la voie d'eau continue de chuter.

P.I.B. marchand et potentiel transportable : les décrochages successifs

Indice base 100 en 1970



La progression que le potentiel transportable a connue en 1984, pour la première fois depuis quatre ans, est due aux effets d'une amélioration de l'activité économique et plus particulièrement à un redressement des échanges liés au commerce extérieur puisque le supplément de trafic est cette année dû à des transports internationaux, les transports intérieurs ayant quant à eux légèrement régressé. Au total, en 1984, la route aura généré 88,3 milliards de TK (+ 1,6 % par rapport à 1983), le fer 56,5 (+ 1,5 %) et la voie d'eau 8,9 milliards de TK (-6 %), soit en parts respectives du potentiel transportable 57,5 %, 36,8 % et 5,8 %.

Il faut cependant souligner que cette analyse de l'évolution des trafics de marchandises repose sur la mesure traditionnelle du transport en tonnes-kilomètres. Or cette mesure du transport, si elle permet une analyse rapide des modifications qui apparaissent dans la structure des marchés (\*) aboutit toutefois à une représentativité imparfaite du potentiel transportable qui traduit mal l'activité à courte distance, ignore le transport dans les petits véhicules dont le prix à la tonne-kilomètre est beaucoup plus élevé, et ne saisit qu'une partie du transport international.

Une autre mesure de l'activité transport peut être celle des résultats des entreprises dont les fluctuations rendent mieux compte, à terme, de leur capacité d'adaptation à des modifications de l'environnement économique.

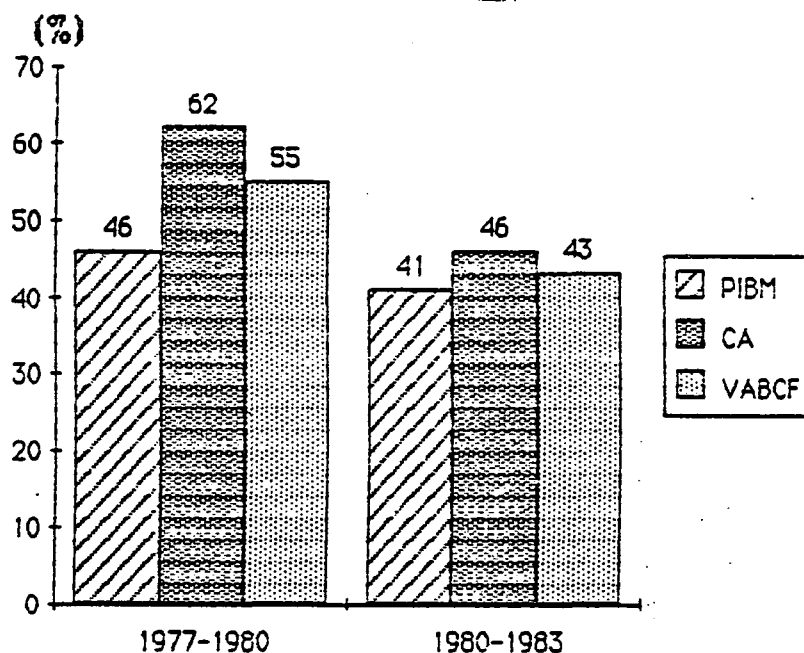
Ainsi, si l'on s'intéresse aux deux périodes successives 1977-1980 et 1980-1983 qui ont enregistré une croissance voisine du P.I.B. marchand en valeur, mais des mouvements opposés pour le trafic routier de marchandises (+ 13 % et -16 % successivement), on constate que le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée des entreprises de transport routier de marchandises (\*\*) ont progressé, sur chacune des deux périodes, plus que le P.I.B. marchand, même si leur progression se révèle plus faible en période de décrochage des trafics. La valeur ajoutée en volume, qui a connu une évolution voisine de celle des trafics entre 1977 et 1980, continue quant à elle à progresser entre 1980 et 1983 (+ 5,1 % après + 14,4 %). On observe également que les taux de marge et de profit des entreprises ont été relativement peu affectés par la dégradation de la conjoncture économique intervenue en 1981 et qu'ils se sont redressés en 1983 alors que la chute des trafics n'était pas enrayée.

---

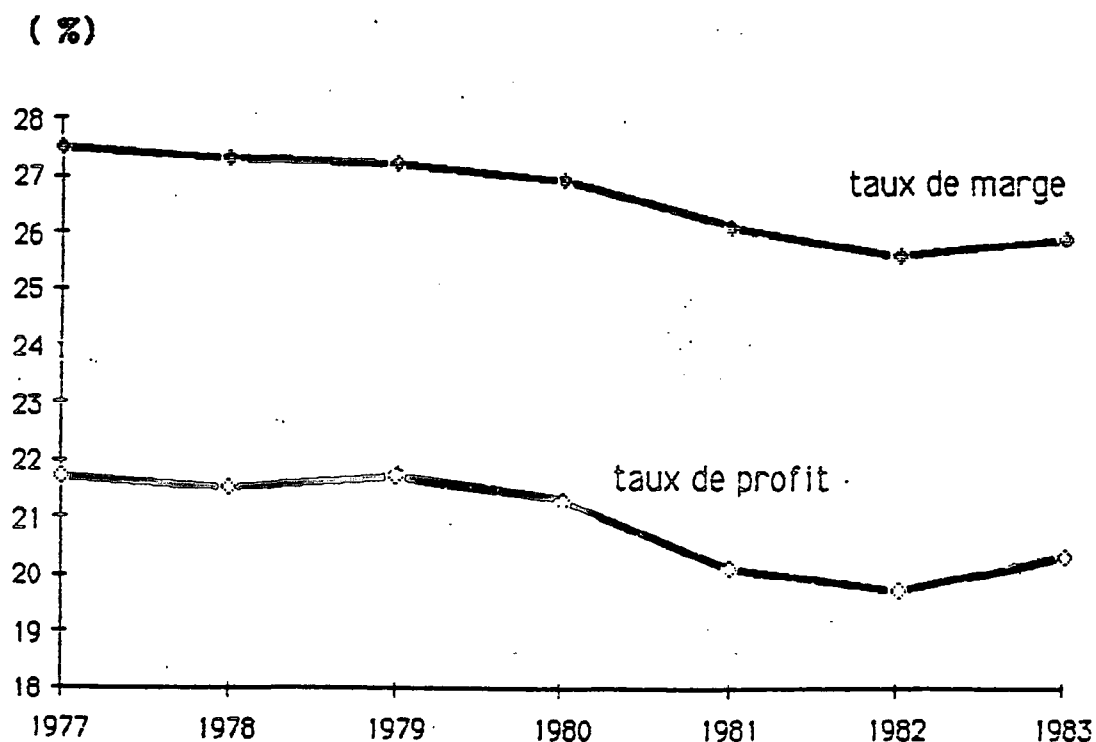
(\*) Des statistiques mensuelles, sectorielles et plurimodales sont publiées dans la note mensuelle de conjoncture de l'O.E.S.T.; les résultats sectoriels concernant les transports routiers sont à nouveau disponibles depuis la fin de l'année 1985 (nouvelle exploitation de l'enquête T.R.M.) - cf. extrait graphique ci-joint.

## TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ZONE COURTE, ZONE LONGUE, DEMENAGEMENT ET LOCATION

- Evolution comparée du P.I.B.marchand, du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée des entreprises de plus de 5 salariés



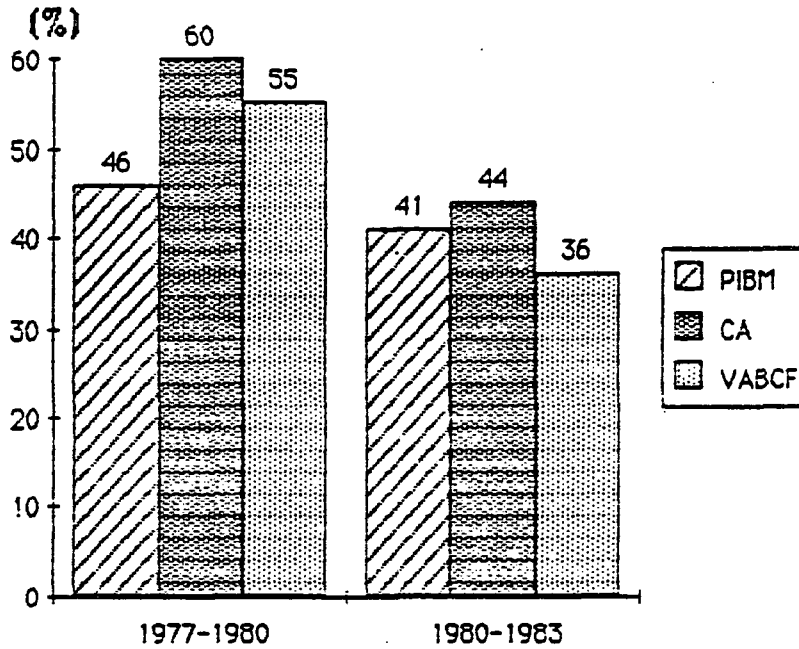
- Evolution des ratios d'entreprises



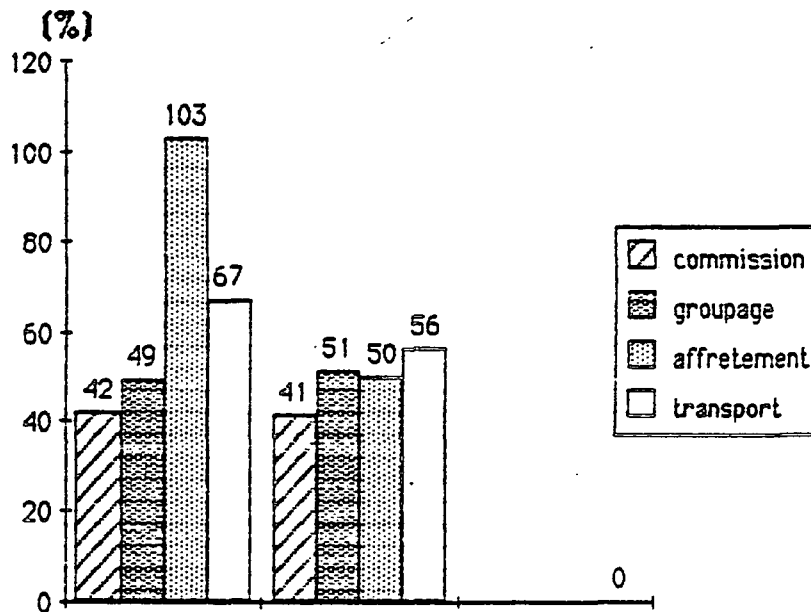
Taux de marge : excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée brute au coût des facteurs.  
Taux de profit: profit brut courant avant impôt/valeur ajoutée brute au coût des facteurs.

## AUXILIAIRES DES TRANSPORTS TERRESTRES

- Evolution comparée du P.I.B.marchand, du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises



- Evolution du chiffre d'affaires par type d'activité



En ce qui concerne les entreprises d'auxiliaires des transports terrestres (\*\*), on constate globalement une évolution de leur chiffre d'affaires voisine de celle des entreprises de transport routier (avec des résultats différenciés par type d'activité, puisque le transport et notamment l'affrètement ont vu leur activité se ralentir entre 1980 et 1983) mais leur valeur ajoutée s'est seulement maintenue sur la seconde période (+ 0 % en volume), évolution cohérente avec celle des effectifs employés dans ce secteur.

Ainsi, l'on retiendra globalement qu'aucun indicateur de résultat des entreprises de transport routier de marchandises n'aura connu une dégradation comparable à celle des trafics entre 1980 et 1983. Il est vrai que le parc des petits véhicules utilitaires, non pris en compte dans le champ de l'enquête qui recense les tonnes-km, a continué à augmenter durant cette période ; mais d'autres phénomènes, tels l'amélioration de la qualité de la prestation de transport offerte par l'entreprise, l'augmentation du nombre des petits envois ou la diminution de la densité des produits transportés, apparaissent ici nettement.

(\*\*)Obtenues à partir de l'Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E.) de l'O.E.S.T. ; les résultats annoncés sont issus de l'enquête réalisée dans le secteur des transports routiers de marchandises d'une part, et de l'enquête réalisée dans le secteur des auxiliaires des transports terrestres d'autre part. Des résultats analogues concernant le secteur des transports fluviaux ne sont pas disponibles, de même ceux concernant les résultats de la S.N.C.F. pour son activité marchandises.