



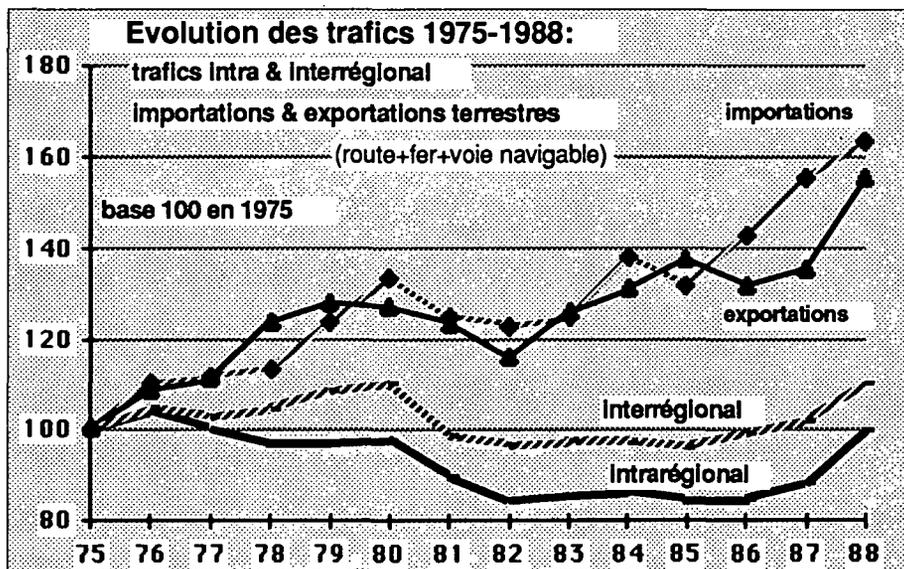
# LES ASPECTS REGIONAUX DE LA REPRISE DE L'ACTIVITE TRANSPORT: OUEST, CENTRE ET SUD-OUEST PLUS DYNAMIQUES

Maurice GIRAULT - David KOM

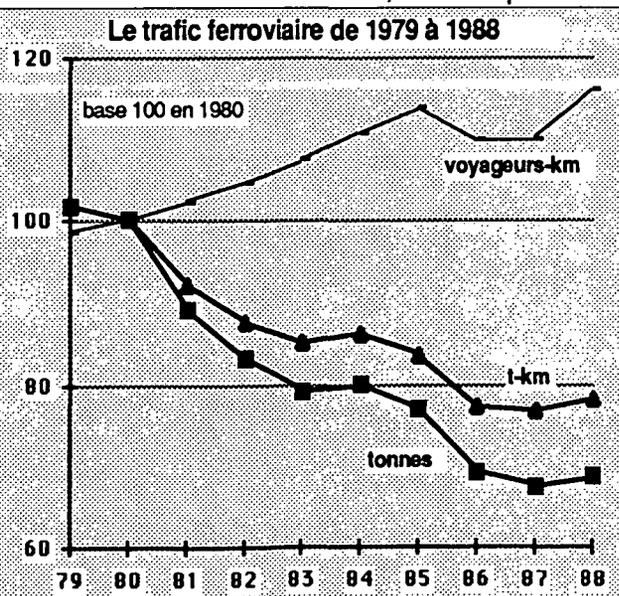
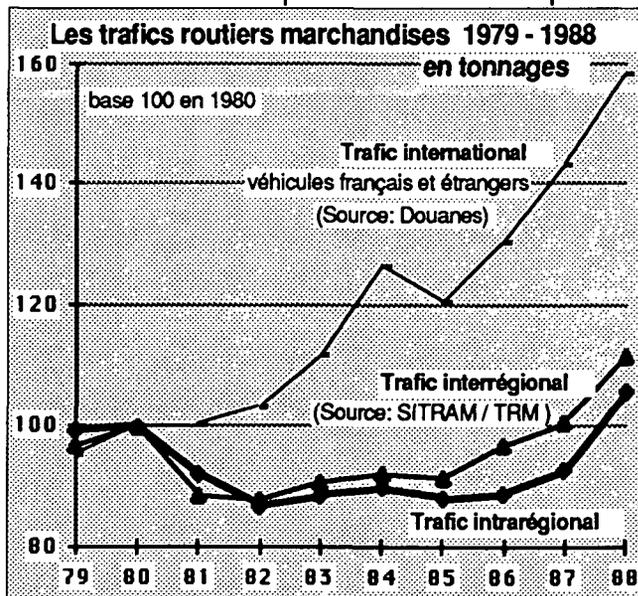
Une première édition de notre **tableau de bord régional (\*)** des transports a fourni des données de 1975 à 1987, sur les effectifs des entreprises de transports, les trafics de marchandises et de voyageurs, et sur le poids des transports dans les régions. La **nouvelle édition** de ce tableau de bord régional (\*) intègre les statistiques régionales les plus récentes, celles de 1988, pour éclairer la reprise de l'activité en transport de marchandises (cf. banque de données SITRAM de l'OEST) et dans le domaine des emplois des entreprises de transport (avec les statistiques UNEDIC).

**Très forte reprise des trafics intrarégionaux en 1988**

Après une reprise amorcée en 86-87, l'année 1988 est celle de l'envolée des trafics: elle se caractérise par une croissance beaucoup plus forte des échanges intrarégionaux que de l'interrégional, des exportations terrestres que des importations (cf graphiques ci-dessous et tableau page suivante).



Les transports routiers sont les premiers bénéficiaires de cette évolution, et tout spécialement le compte d'autrui et l'international. A l'inverse, le transport fer-



© O.E.S.T.  
Juillet - Aout 1990

-roviaire de marchandises ne profite pas de cette conjoncture, la situation étant meilleure en trafic de voyageurs.

Traffics intérieurs et international de marchandises en 1987 et 1988

		en millions de t		%
		1987	1988	88/87
Traffics intérieurs:	- Intrarégional	1084	1229	13%
	- Interrégional	306	331	8%
Trafic international:				
1 total y c. maritime :	- importations	249	257	3%
	- exportations	144	153	6%
2 par modes terrestres en France : (y c. acheminements portuaires, mais hors frontalier, pipelines et cabotage)	- importations	114	120	5%
	- exportations	116	133	15%
3 par modes terrestres à l'étranger :	- importations	80	83	4%
	- exportations	84	94	12%

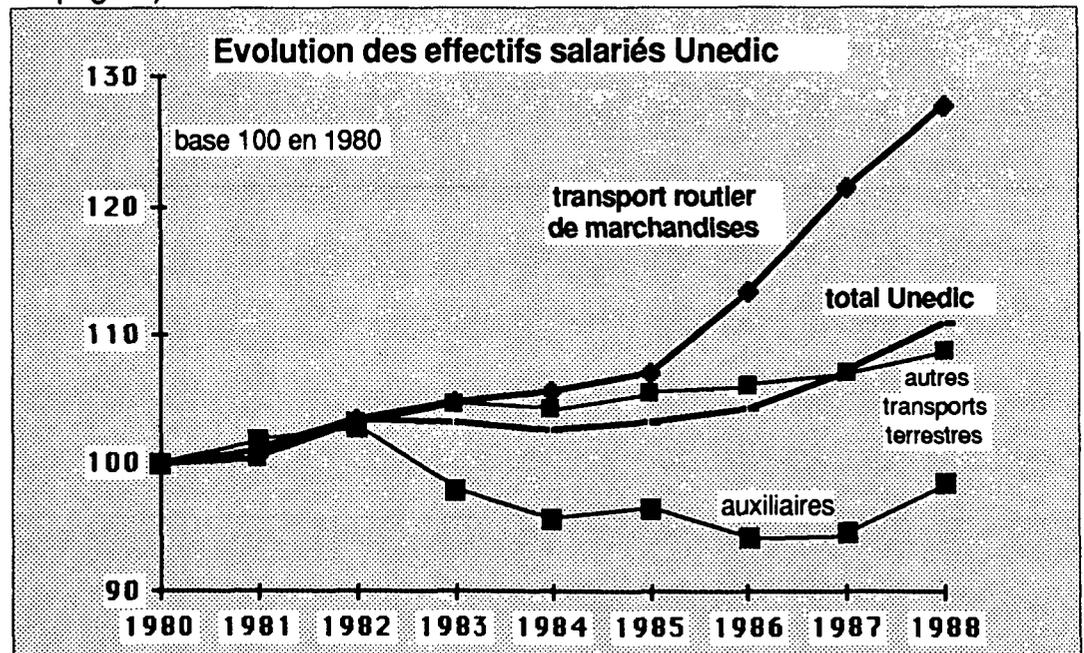
Source: SITRAM, OEST (TRM) & Douanes

**Forte croissance de l'emploi depuis 1985, notamment en transport routier**

L'envolée des trafics se répercute sur les effectifs salariés des entreprises. L'emploi recensé par l'Unedic dans les transports (hors SNCF ...) progresse de 11% en trois ans, 1985-88, principalement du fait des transports routiers de marchandises, alors qu'il stagnait globalement de 1982 à 1985 à environ 480 000 personnes. Les auxiliaires profitent également de cette reprise, mais seulement en 1988, leurs effectifs ayant régulièrement diminué de 1982 à 1987. A signaler aussi les fortes progressions d'effectifs des entrepôts frigorifiques et de la collecte de fret aérien.

On note le même dynamisme dans la croissance du nombre d'établissements de transport, + 7,6 % de 1986 à 1988 selon l'Unedic, en particulier en transport routier de marchandises (le nombre d'établissements de zone longue et de zone courte augmente de 11% en deux ans) avec simultanément une augmentation de la taille moyenne des établissements.

Les défaillances d'entreprises dans les transports augmentent assez fortement, mais, par rapport aux autres secteurs, leur part ne fait que retrouver en 1988 son niveau de 1985 après avoir baissé en 86 et 87. (Voir carte régionale en page 4).



(\*) Tableau de bord régional des transports: Girault Korn Sandoval En vente à l'OEST  
 - Détail des emplois, indications sur les trafics (1975-87) Sept. 1989 (150 F)  
 - Dynamisme des régions et reprise de l'activité transport Juin 1990 (100 F)

**Le plus grand dynamisme régional : l'ouest, le centre et le sud-est**

C'est en Bretagne et Limousin, Midi-Pyrénées, Languedoc-Rousillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), qu'on note les plus fortes progressions du trafic intrarégional en 87-88 (+ 30 à 50% en deux ans pour une moyenne nationale de 18%), avec une reprise particulièrement forte du BTP dans ces régions, de l'agriculture et de l'agroalimentaire en Midi-Pyrénées, et de l'industrie en PACA.

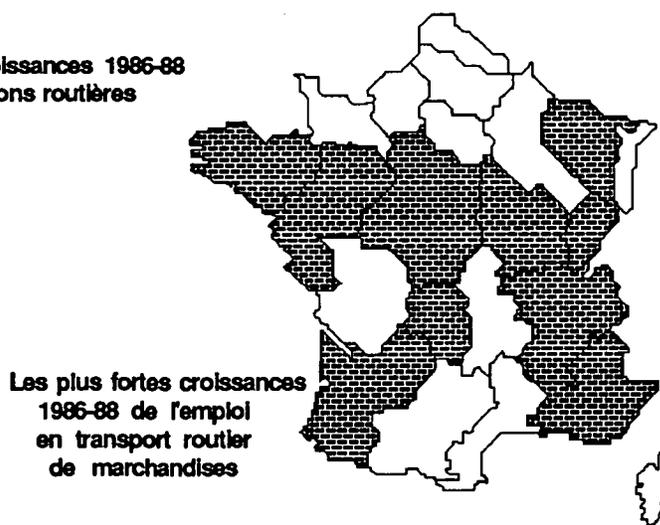
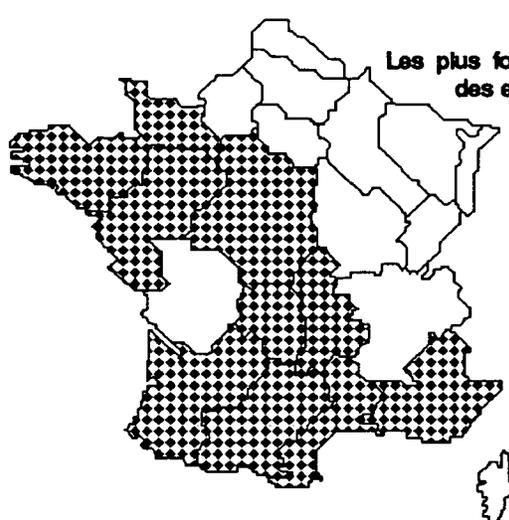
Pour les trafics interrégionaux (entrants et sortants), les progressions sont moins différenciées, avec toutefois de fortes croissances pour le Centre, l'Auvergne et Poitou-Charentes.

A l'inverse, le trafic intrarégional diminue de 1986 à 1988 en Nord-Pas-de-Calais et en Basse-Normandie, du fait des produits agricoles et industriels pour la première, de l'agroalimentaire et des matériaux de construction pour la seconde.

Le commerce extérieur en tonnage des régions ne progresse en deux ans que de 6 % à l'exportation et de 3 % à l'importation. **Les exportations augmentent néanmoins de plus de 20 %** dans le Centre, la Bretagne et les Pays de Loire, Midi-Pyrénées et Languedoc-Rousillon, (ces régions exportent surtout des produits agricoles et agroalimentaires), et elles diminuent en Provence-Alpes-Côte d'Azur (à cause du maritime).

**Les importations progressent le plus** en Picardie, Bretagne, Poitou-Charentes et Limousin, Franche Comté et Languedoc-Rousillon.

En matière d'emploi régional transport (hors SNCF...), plusieurs régions connaissent une **croissance double de la moyenne nationale** (+14% contre 6,5% de 86 à 88): **Poitou-Charentes, Bourgogne, Auvergne, Corse, et à un degré moindre le Centre.** Mais les emplois diminuent en Haute Normandie et progressent peu en Midi-Pyrénées, Alsace, Languedoc et PACA.



Au delà des évolutions régionales d'ensemble, **les données relatives aux différents modes** sont encore plus dispersées, en particulier en transport routier de marchandises.

Ainsi la **croissance des trafics routiers intra-régionaux** atteint + 26 % en moyenne en compte d'autrui en deux ans (86-88). Cette croissance approche ou **dépasse 50 %** dans le Centre, en Bretagne et Poitou-Charentes, Limousin et Midi-Pyrénées, Alsace, Franche-Comté et Bourgogne.

Aussi, **les emplois de transport routier de marchandises** augmentent davantage qu'en moyenne (+14% au plan national) pour ces mêmes régions comme indiqué sur la carte ci-dessus.

A l'opposé les trafics internes diminuent dans le Nord-Pas-de-Calais et la Basse-Normandie pour tous les modes, en Aquitaine, Auvergne et Haute-Normandie pour la route compte d'autrui, en Lorraine pour le fer.

**Les flux interrégionaux augmentent de 23% en compte d'autrui de 86 à 88** en moyenne nationale, et bien davantage, en termes de flux sortants, dans le Nord-Pas-de-Calais, la Bretagne, la Bourgogne et l'Auvergne, les flux entrants progressant le plus dans le Centre, la Basse-Normandie et l'Auvergne. Cette poussée des échanges concerne tous les produits, et plus particulièrement pour certaines zones les matériaux de construction (*Basse-Normandie, Bretagne, Centre & Auvergne*) et les produits industriels (*Basse-Normandie & Auvergne*).

**Pour les trafics intrarégionaux en compte propre**, la Bretagne, Midi-Pyrénées et le Languedoc-Rousillon présentent les plus fortes coissances, par rapport à une moyenne de + 16%, avec à l'inverse des diminutions dans le Centre, la Basse-Normandie, la Franche-Comté et Rhône-Alpes.

**Les flux interrégionaux de compte propre** stagnent presque (+3,8%) pendant ces années 86-88. Toutefois, les flux sortants augmentent fortement dans le Centre, Poitou-Charentes, le Limousin et Champagne-Ardenne; ils diminuent sensiblement en Haute et Basse-Normandie, Midi-Pyrénées, Franche-Comté, Bourgogne et Rhône-Alpes.

**La reprise du BTP, les bonnes récoltes, la croissance industrielle, l'Espagne**

**Au delà des spécificités régionales, on voit comment la reprise des transports est marquée par:**

- la reprise du BTP et des grands chantiers (TGV A, autoroute Orléans Clermont-Ferrand ...) et les bons résultats agricoles de 1988;
- l'industrie qui se déplace vers l'Ouest et le Sud-Ouest (cf Economie et Statistique Mars 90) et l'explosion des échanges avec l'Espagne.

Pour conclure sur les aspects propres à une profession, **la progression moyenne des effectifs chez les auxiliaires** n'est que de 3%, mais elle est supérieure à 10% dans le Nord, le Centre, Champagne-Ardenne et Lorraine, la Corse, et elle atteint 20% en Auvergne et 31% en Poitou-Charentes.

Deux exemples d'activités bien spécifiques présentent une très forte progression de leurs effectifs: **les entrepôts frigorifiques et la collecte de fret aérien. Cette progression dépasse 50%** en Basse-Normandie, Pays de la Loire, Aquitaine, Lorraine et Alsace pour les premiers, dans les Pays de la Loire, Alsace et Rhône-Alpes pour les seconds. ■

