

LE TRANSPORT DANS LES RÉGIONS DE 1986 À 1992

David KOM



L'OEST élabore un tableau de bord régional des transports qui présente pour chacune des 22 régions métropolitaines les principales données caractéristiques de la démographie et de l'activité économique régionale, les infrastructures et les investissements transports, les emplois liés aux transports, les entreprises et les établissements de transport.

Une description détaillée des trafics distingue pour les marchandises les différents modes intérieurs et internationaux, et pour les voyageurs, les transports en commun routiers et urbains, le transport ferroviaire régional et le parc automobile. Cette version du tableau de bord décrit la période 1986 -1992*.

Croissance des effectifs salariés entre 1986 et 1992

Alors que l'économie renoue avec une forte croissance entre 1986 et 1990, le secteur des transports est parmi les plus dynamiques. Ses effectifs salariés hors GEN (Grandes Entreprises Nationales) ont progressé de 15% en moyenne nationale entre 1986 et 1992 selon la source Unedic, (ils passent de 505 118 en 1986 à 577 027 salariés en 1992), alors que du fait du recul de l'emploi salarié dans les GEN sur la même période, l'effectif total des transports y compris les Grandes Entreprises Nationales et les non salariés, progresse seulement de 5,8% passant de 834 000 salariés en 1986 à 883 000 en 1992.

Dynamique de l'emploi de l'Ouest et du Centre

Mais cette progression est très variable selon les régions, (cf carte n° 1). Les évolutions les moins favorables concernent le Nord-Est, ce qui peut s'expliquer par la relative stagnation économique, et de façon plus surprenante, dans le sud de la France. Les évolutions les plus favorables concernent l'ouest et le centre du pays, ce qui peut être mis en relation avec la dynamique des transports interrégionaux et internationaux.

Carte 1 - Evolution des emplois transports de 1986 à 1992 (Base 100 en 1986)

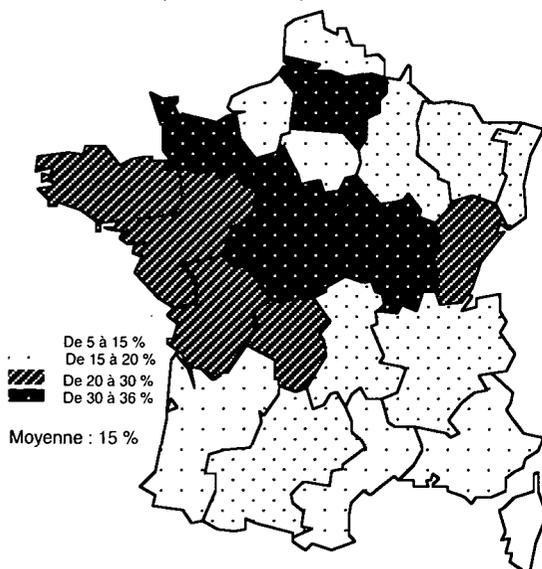


Tableau des 5 principales régions pour les emplois dans les transports

	Effectifs Unedic (hors GEN) dans l'ensemble de l'économie			Spécificité transport	
	niveau	% en 1992	%	1992	1986
Ile-de-France	136 525	23,6%	25,0%	0,943	0,969
Rhône-Alpes	59 740	10,3%	10,4%	0,994	0,945
PACA	49 452	8,5%	6,6%	1,289	1,362
Nord-Pas-de-Calais	35 731	6,2%	6,2%	1,001	0,978
Haute-Normandie	30 522	5,3%	6,2%	0,855	0,870
Total des 5 régions	311 970	53,9%	54,3%	0,992	1,000
Total France entière	579 119	100%	100%	1,000	1,000

TABLEAU DE BORD RÉGIONAL

Cinq régions concentrent 54% d'effectifs salariés transports

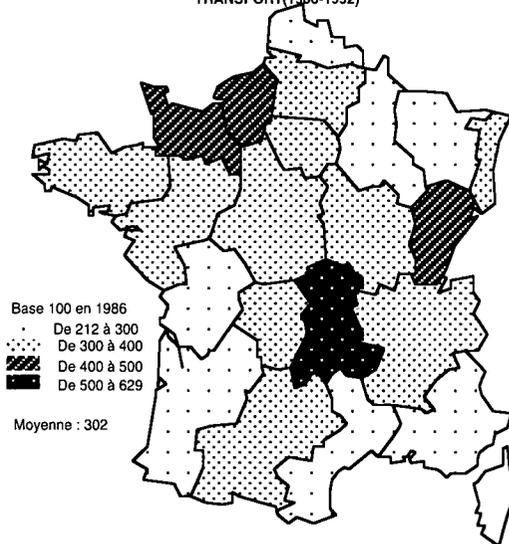
53,9% des effectifs salariés des transports, recensés par l'Unedic en 1992, travaillent dans 5 régions (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie et Provence-Aples Cote d'Azur)

La concentration dans ces 5 régions s'explique largement par leur poids économique et démographique: elle est sensiblement identique pour les transports et pour l'ensemble des effectifs de l'économie régionale: 54,3 % des salariés recensés par l'UNEDIC toutes branches confondues travaillent dans ces 5 régions. Seule PACA a un poids transport prépondérant.

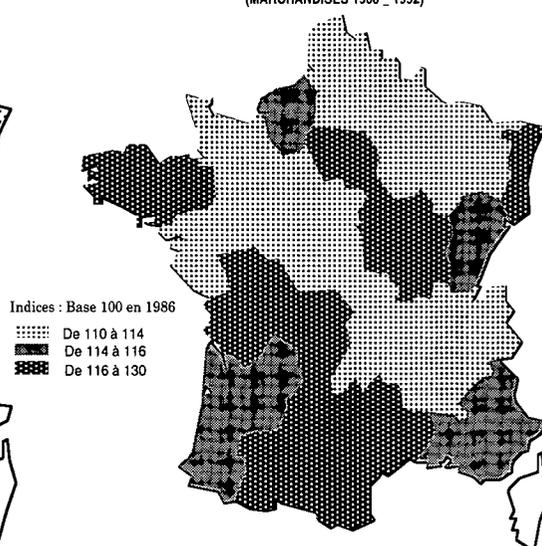
Les défaillances d'entreprises se sont fortement accentuées dans l'ensemble de l'économie et encore plus dans les transports. Le secteur transport comporte beaucoup de petites entreprises, plus de la moitié d'entre elles n'ont pas de salarié; ainsi les taxis et le transport routier des marchandises qui représentent une part importante de cette population et qui ont un taux élevé de créations et de cessations d'activité.

En France, les défaillances toutes branches passent de 27 603 en 1986 à 57 144 en 1992 soit une progression de 107%. Celles des transports progressent deux fois plus rapidement; le nombre d'entreprises défaillantes passe de 835 en 1986 à 2522 en 1992 soit une augmentation de 202%; elles représentaient 3% de l'ensemble des défaillances d'entreprises en 1986 et 4,4% en 1992. Les défaillances d'entreprises de transports se sont particulièrement accentuées dans quatre régions (Haute-Normandie, Basse-Normandie, Franche-Comté, Auvergne) où elles représentent le double de la moyenne nationale. Certes, défaillances et faible progression des effectifs salariés vont parfois de pair (Auvergne, Haute-Normandie), mais cette corrélation négative n'est pas générale.

EVOLUTION DES DEFAILLANCES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT (1986-1992)



EVOLUTION DU TRAFIC INTRAREGIONAL (MARCHANDISES 1986 - 1992)



Évolution des trafics de marchandises

Le trafic total progresse de 5,3% entre 1986 et 1992 : la vive croissance entre 1986 et 1990 (+13,8%) est suivie d'un ralentissement important. Presque tous les secteurs contribuent à ce double mouvement, avec un poids prédominant du BTP et de l'agriculture, surtout en intrarégional.

La progression des échanges intrarégionaux ne profite qu'au transport routier pour compte d'autrui.

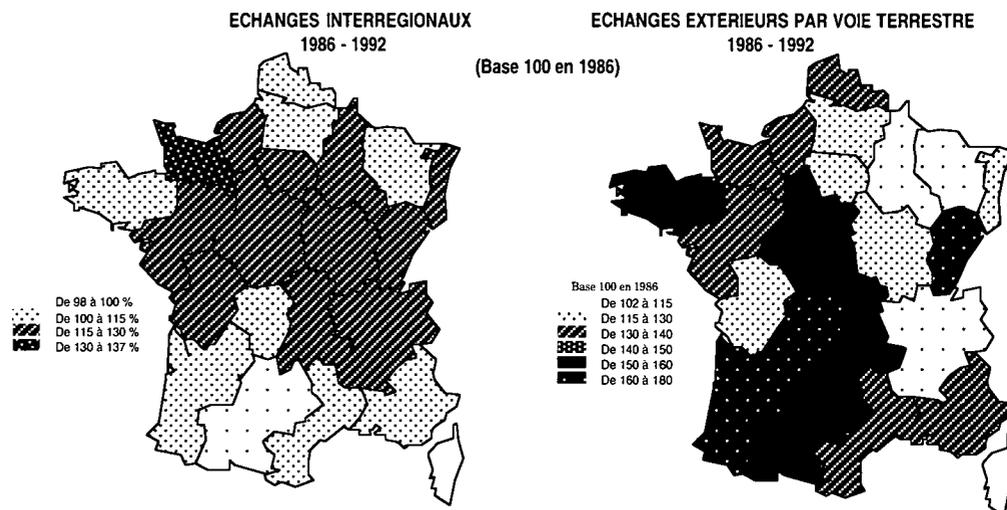
En intrarégional, le trafic routier de marchandises pour compte d'autrui a augmenté dans l'ensemble de 44% entre 1986 et 1992 (contre moins 9% pour le compte propre), et même de 67% entre 1986 et 1990. A l'opposé, le trafic ferroviaire a sensiblement diminué de 29% entre 1986 et 1992.

TABLEAU DE BORD RÉGIONAL

Les échanges interrégionaux

Le courant d'échanges interrégionaux de marchandises (entrées plus sorties) progresse davantage que les flux intrarégionaux, soit de 16% entre 1986 et 1992. La carte ci-dessous montre des évolutions assez disparates selon les régions. D'une manière assez générale, la progression du transport pour compte d'autrui fait plus que compenser la chute du trafic SNCF et la baisse du trafic pour compte propre.

Les flux entrants et sortants des régions Centre, Basse-Normandie, Poitou-Charentes et Auvergne présentent des progressions du trafic supérieures à la moyenne, et en Haute-Normandie, en Limousin et en Bourgogne pour les seuls flux sortants.



Les échanges extérieurs français enregistrent la plus forte croissance, soit 18% en tonnage entre 1986 et 1992. C'est surtout dans la moitié ouest de la France qu'ils augmentent. Ceci montre que l'intégration dans les échanges internationaux progresse dans les régions les plus éloignées des frontières terrestres.

La croissance des trafics est encore plus forte pour les échanges par voie terrestre. Les trafics routiers de marchandises ont progressé à l'importation de 42% et de 39% à l'exportation. Les trafics par voie navigable progressent de 11% pour la même période 1986-1992. Mais le transport de marchandises par voie ferroviaire ne cesse de baisser : il chute de 26% en importation et de 5% en exportation.

Trafics voyageurs

Le transport automobile est globalement décrit par le nombre de vignettes qui progresse de 24% entre 1986 et 1992, pour partie à cause des camionnettes. Pendant cette période le trafic en voyageurs-km progresse de 20% pour les voitures et de 18% pour l'ensemble du trafic intérieur.

La progression des transports en commun par autobus et autocar est bien moindre, 3,5% en voyageurs-kilomètres malgré une croissance de l'offre de 10% en véhicules-kilomètres.

La progression (en voyageurs-kilomètre) des trafics urbains, interurbains et occasionnel est respectivement de +13%, +1% et +19%. En revanche, le transport de personnel et le transport scolaire diminuent respectivement de -39% et -5%. L'offre en véhicules-kilomètres des services occasionnels, urbains et interurbains augmente respectivement de 25%, 15% et 14%; elle baisse de 31% pour le transport de personnel.

Le transport ferroviaire régional augmente assez fortement entre 1986 et 1992 (1,5% en moyenne nationale), suite au conventionnement avec les régions et aux offres nouvelles.

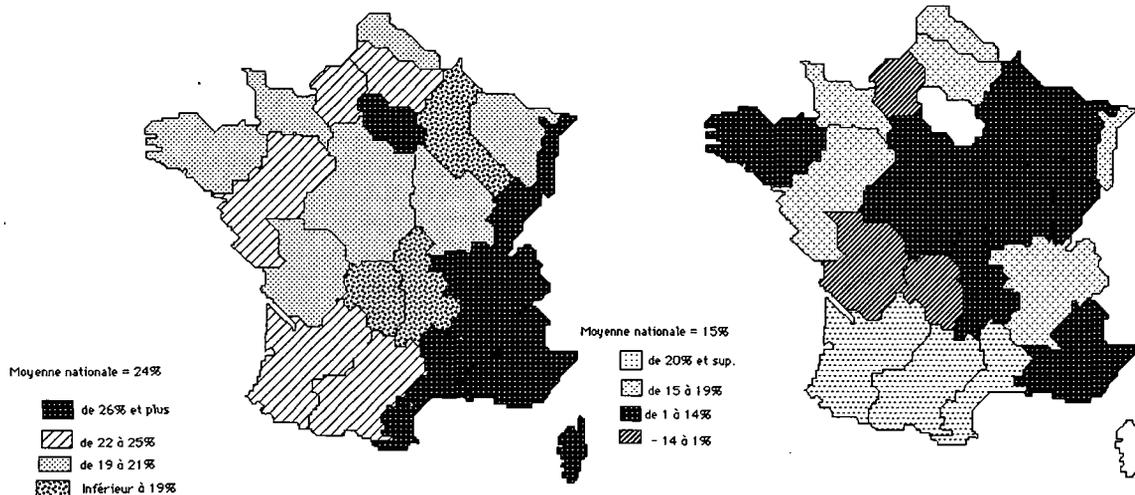
Les différences régionales d'évolution du parc automobile acquittant la vignette

TABLEAU DE BORD RÉGIONAL

vont de 17% à 34%; elles s'expliquent principalement par des facteurs démographiques et de revenu. Ce qui est surprenant, c'est que le trafic ferroviaire régional évolue en gros d'une façon similaire dans certains cas (*cf. les deux cartes ci-dessous*) tout comme si les conventionnements régionaux reflétaient plus largement l'évolution de la mobilité régionale.

Evolution en % de vignettes délivrées de 1986 à 1992

Evolution en % du trafic ferroviaire régional voyageurs



Le poids de chaque région

Poids relatif en 1992 de chaque région par domaine

	PIB régional 1991	Emplois transports (Effectifs Unedic)	Trafics			Trafic international terrestre	
			internes	Trafic international		importations	exportations
				importations	exportations		
			(Trafics en tonnage)			(Trafics en tonnage)	
Nord	5,6%	6,2%	6,8%	5,6%	6,5%	25,0%	12,9%
Picardie	2,7%	2,6%	2,9%	5,8%	6,5%	5,4%	5,6%
Ile-de-France	28,2%	23,6%	11,0%	16,8%	10,3%	12,5%	5,6%
Centre	3,8%	3,8%	4,8%	5,1%	5,8%	2,4%	2,8%
Haute-Normandie	3,1%	5,3%	3,3%	5,6%	8,7%	2,3%	2,9%
Basse-Normandie	2,0%	2,2%	2,3%	2,9%	2,7%	0,7%	0,8%
Bretagne	3,9%	4,5%	6,7%	4,3%	3,4%	1,4%	1,6%
Pays-de-la-Loire	4,7%	4,8%	6,2%	5,9%	6,3%	2,0%	1,4%
Poitou-Charentes	2,3%	2,1%	3,0%	3,4%	4,7%	0,9%	1,0%
Limousin	1,0%	0,9%	0,9%	1,6%	1,0%	0,4%	0,4%
Aquitaine	4,4%	4,5%	5,5%	3,9%	3,5%	2,1%	3,8%
Midi-Pyrénées	3,6%	3,2%	5,4%	3,6%	2,8%	1,3%	2,1%
Champagne-Ardennes	2,3%	2,2%	3,7%	4,1%	4,1%	3,1%	5,0%
Lorraine	3,3%	3,5%	5,7%	4,5%	5,6%	15,9%	16,5%
Alsace	2,9%	3,1%	4,0%	3,0%	4,0%	8,5%	18,2%
Franche-Comté	1,8%	1,5%	1,8%	2,2%	1,8%	1,4%	2,6%
Bourgogne	2,5%	2,5%	3,1%	4,4%	4,4%	2,0%	2,5%
Auvergne	1,9%	1,6%	2,6%	2,4%	2,1%	0,9%	1,0%
Rhône-Alpes	9,4%	10,3%	10,0%	6,7%	6,7%	7,1%	6,5%
Languedoc-Roussillon	2,8%	2,6%	3,6%	2,9%	3,5%	2,1%	1,7%
PACA	6,9%	8,5%	6,2%	4,7%	5,6%	2,5%	5,0%
Corse	0,3%	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Le tableau montre ainsi que le poids de l'Île-de-France est comparable en terme de PIB régional et d'emplois dans les transports mais que l'importance des trafics y est bien moindre.

Même si l'on peut souligner l'importance de la proximité de la frontière, certaines régions frontalières telles que le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine et l'Alsace sont classées aux premiers plans pour les trafics internationaux terrestres de marchandises : un certain rééquilibrage est à l'oeuvre si l'on se réfère à la carte des échanges extérieurs.

Pour le trafic international tous modes, les ports du Havre et de Rouen explique la place de la région Haute-Normandie.