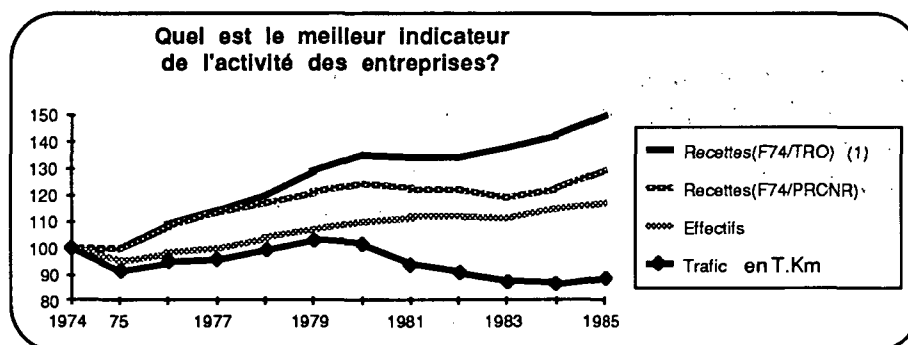


QUELLE UNITE DE MESURE DE LA PRODUCTION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ?

Le présent article présente succinctement une étude O.E.S.T. de février 86 intitulée : "Analyse statistique de la production de transport de marchandises : évolution structurelle et qualitative; intérêt d'une nouvelle unité de mesure des trafics".

L'unité de mesure habituelle des trafics, la tonne-kilomètre, n'est plus suffisante pour estimer la production des transports de marchandises, comme l'illustre notamment le graphique ci-dessous pour les entreprises de transport routier. Depuis 1974, et encore plus depuis 1979, **l'évolution des tonnes-kilomètres diverge de celles des effectifs et des recettes** des entreprises déflatées des hausses de prix (1)



Une évolution structurelle des trafics ?

Ces mouvements contradictoires semblent montrer que des indicateurs tels que les tonnes-kilomètres ou les véhicules-kilomètres sont insuffisants 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.

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

(1) Deux indicateurs de l'augmentation des prix de transport sont pris en compte : la TRO et l'indice de prix de revient du Comité National Routier.

**De nouvelles unités
intéressantes ...**

**mais des effets de
structure qui se
compensent**

**Vers une mesure de
l'évolution qualitative
des trafics
et des activités**

Une première unité reflète les tarifs routiers et ferroviaires selon la formule mathématique: $TK^* = bcT (K + K_0)$ (3).

On pourrait penser que cette unité TK^* est très sensible aux différentes valeurs des paramètres b , c et K_0 . Or une unité voisine TK° fournit des résultats tout à fait similaires, en pondérant les trafics par une grille de prix de transport routier, issue de l'enquête TRM.

Sans entrer dans le détail des comparaisons, on peut néanmoins conclure à propos de l'évolution structurelle des trafics que les nouvelles unités de trafic TK^* et TK° mettent 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'allongement des distances (cf. introduction d'une prise en charge dans la formule tarifaire : **l'évolution des TK^* est alors voisine de celle des t-km.**

Les analyses précédentes confirment la baisse du trafic routier, qu'il soit mesuré en t-km, en TK^* ou en TK° , alors qu'inversement, les effectifs et les recettes en volume des entreprises de transport routier augmentent (4).

Cette contradiction apparente s'explique en fait par une évolution qualitative du trafic et des services fournis par les entreprises de transport: la densité moyenne des produits diminue (5), la taille moyenne des envois diminue, le nombre des envois de tonnage limité augmente. On assiste ainsi à un glissement des transports de lots vers le groupage, voire 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 le transport proprement dit se développent: emballage, étiquetage, groupage-dégroupage de lots, gestion de stocks, organisation des transports... Ces activités rémunératrices ne se retrouvent pas dans les tonnes-kilomètres.

Les nouvelles unités telles que TK^* ou TK° prennent bien en compte la déformation structurelle des trafics mais négligent les évolutions qualitatives. **Il devrait être possible de mesurer ces effets en enrichissant le système d'observation des trafics.**

(3): k est la distance parcourue et T le tonnage transporté; b est un coefficient variable selon les produits, et qui prend notamment en compte leur volume; c caractérise la dimension des expéditions; 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 que le chargement, le déchargement, la rédaction des actes de transport et plus généralement les frais administratifs. Pour la route $K_0 = 153$ km et dans les tarifs ferroviaires $K_0 = 180$ km.

(4) Il a été vérifié que ce constat ne peut pas être mis en cause par certaines incertitudes statistiques. Ainsi les résultats de l'enquête TRM ne sont pas sensiblement modifiés par les véhicules hors champ de l'enquête.

(5) 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.