

L'INEGALITE DES REGIONS DANS LA MAITRISE DES TRANSPORTS ROUTIERS REGIONAUX

Afin de mieux comprendre les causes du dynamisme des transporteurs de certaines régions, face aux échéances de 1992, et aussi afin d'éclairer le débat sur la répartition des licences de transport, l'OEST a entrepris une étude sur la pénétration des pavillons régionaux.

A partir de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (T.R.M.), l'O.E.S.T. a donc étudié l'importance du pavillon de la région d'immatriculation dans les échanges régionaux à grande distance (> 200 km) **pour compte d'autrui en 1985** avec des véhicules gros porteurs. D'éventuels déséquilibres peuvent en effet justifier un rééquilibrage régional des licences de transport.

Les transporteurs locaux s'affirment davantage sur le marché des expéditions...

La part du pavillon régional est plus importante dans les expéditions que dans les réceptions, quelle que soit la région. En moyenne, elle est de 42 % dans les expéditions contre 35 % dans les réceptions. La Bretagne dispose de la meilleure maîtrise tant en réceptions qu'en expéditions. L'île de France a la part de pavillon la plus faible.

Mais leur part de marché est très variable d'une région à l'autre.

Bien qu'ayant parfois des parts de pavillon relativement faibles, certaines régions jouent un rôle important dans le trafic interrégional. Les régions Ile de France et Rhône-Alpes possèdent les trafics les plus importants avec les autres régions. Pour observer l'équilibre régional entre expéditions et réceptions, le rapport entre ces deux grandeurs a été calculé. L'île de France est la région la plus réceptrice en tonnage. Les régions Picardie, Languedoc Roussillon et Lorraine sont plus expéditrices mais n'échangent que des tonnages peu importants avec les autres régions.

Les transporteurs régionaux interviennent aussi dans le cabotage régional.

La part d'une région dans les trafics de cabotage intrarégionaux ou interrégionaux (cad où les régions de chargement et de déchargement sont différentes de celle de l'immatriculation du véhicule effectuant le transport) est loin d'être négligeable (17 % de l'intrarégional et 23 % de l'interrégional). Certaines régions se montrent plus dynamiques que d'autres, dans ce type de transport. Ainsi, la région Rhône-Alpes est en tête, en réalisant 10 % de ce type de trafic.

Mai 1987

Les transporteurs régionaux jouent un rôle important dans le trafic interne à la région

Par rapport au tonnage chargé et déchargé dans une région sur des distances supérieures à 200 kilomètres, la part du trafic interne à la région est très faible, voire peu représentative (4 % en moyenne). L'implantation des transporteurs de la région y est très importante : leur part dans le trafic interne est en moyenne de 83 %. On notera l'importance des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'azur.

Les causes des disparités des parts des pavillons régionaux restent difficiles à cerner

Ainsi, cette brève étude montre que les transporteurs locaux s'assurent une bonne part du marché régional. Mais les situations régionales restent cependant très différentes, sans que des explications bien évidentes viennent en éclairer les mécanismes.

Notons que l'importance du transport a été jugée pour toutes les marchandises confondues, et sans tenir compte des situations géographiques locales (par exemple, un centre important émetteur de trafic peut se trouver près de la frontière d'une région). Ces données régionalisées de transport routier de marchandises pourront être utilement rapprochées d'autres données économiques régionales comme la population, la production, etc., ceci afin de mieux situer le trafic régional dans son environnement général.

DEFINITIONS

Le trafic exprimé en tonnes est relatif au transport intérieur à la France (le trafic international est exclu). Le pavillon correspond à la région d'immatriculation du véhicule. Cette région peut ne pas être identique à celle du siège de l'entreprise de transport, dans le cas de l'existence de plusieurs établissements.

La grande distance concerne les transports effectués à plus de 200 kilomètres en charge.

La limite inférieure de 6,5 tonnes et plus de charge utile a été retenue afin de mieux cerner les chargements importants.

Dans le compte d'autrui les véhicules loués à des transporteurs sont inclus.

Le trafic interne est le trafic réalisé avec chargement et déchargement à l'intérieur de la région (trafic intrarégional).

Les réceptions correspondent aux déchargements dans la région avec chargements à l'extérieur de celle-ci. Les expéditions correspondent aux chargements dans la région avec déchargements à l'extérieur de celle-ci.

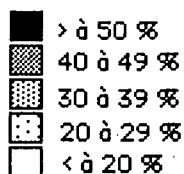
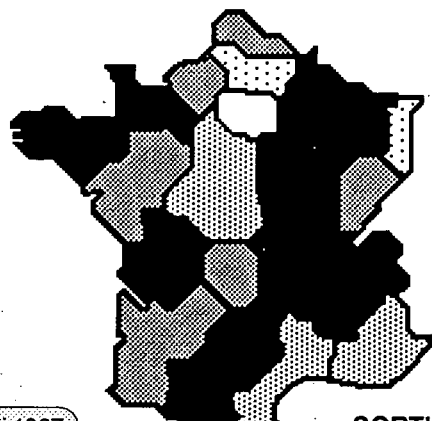
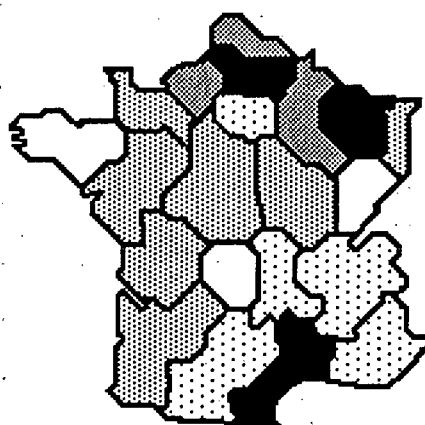
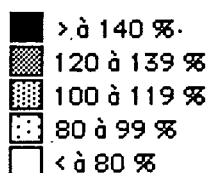
L'enquête étant réalisée par sondage, les résultats ayant fait l'objet de peu d'observations peuvent être entachés d'erreurs importantes. C'est le cas pour la Corse où, vu le nombre d'observations relativement faible, les données ont été exclues.

Mai 1987

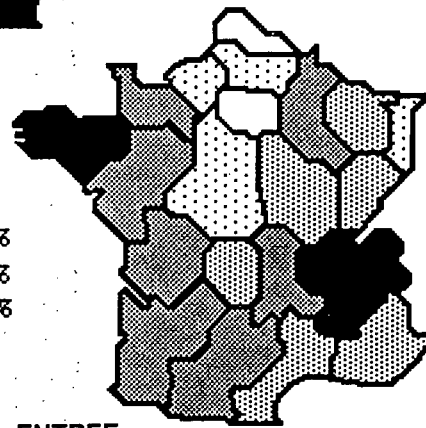
TABLEAUX RECAPITULATIFS

Région d'expédition ou de réception	EXPEDITIONS				RECEPTIONS				Exp/ Recept
	Pavillon régional (kT)	Tous Pavillons (kT)	part du Pavillon /france %	région /france %	Pavillon régional (kT)	Tous Pavillons (kT)	part du Pavillon /france %	région /france %	
ILE DE FRANCE	1230	7709	16	11	1025	9659	11	13	0,8
PICARDIE	639	2492	26	4	224	1840	12	3	1,4
ALSACE	731	2560	29	4	616	2309	27	3	1,1
CENTRE	1213	3492	35	5	841	3061	27	4	1,1
PROVENCE ALPES C.AZUR	1466	4463	33	7	1662	5175	32	8	0,9
LANGUEDOC ROUSSILLON	1001	2814	36	4	642	1879	34	3	1,5
HAUTE NORMANDIE	1832	4266	43	6	874	3446	25	5	1,2
LIMOUSIN	274	632	43	1	404	1172	34	2	0,5
FRANCHE COMTE	556	1165	48	2	548	1653	33	2	0,7
NORD PAS DE CALAIS	2506	5662	44	7	1641	4601	36	7	1,2
BOURGOGNE	1396	2692	52	4	863	2525	34	4	1,1
AQUITAINE	1550	3314	47	5	1289	3153	41	5	1,1
LORRAINE	1887	3760	50	5	1003	2607	38	4	1,4
PAYS DE LA LOIRE	2013	4214	48	6	1808	4196	43	6	1,0
POITOU CHARENTES	1149	2247	51	3	871	2092	42	3	1,1
MIDI PYRENEES	1032	1938	53	3	1074	2539	42	4	0,8
AUVERGNE	700	1270	55	2	660	1581	42	2	0,8
CHAMPAGNE ARDENNE	1335	2538	53	4	1007	2193	46	3	1,2
BASSE NORMANDIE	1034	1728	60	3	788	1761	45	3	1,0
RHONE ALPES	3855	6811	57	10	3868	7349	53	11	0,9
BRETAGNE	1642	2663	62	4	1936	3639	53	5	0,7
FRANCE ENTIERE	29041	68430	42	100	23644	68430	35	100	1,0

EXPEDITIONS / RECEPTIONS



% DU PAVILLON

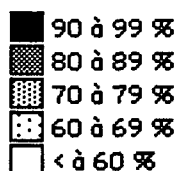
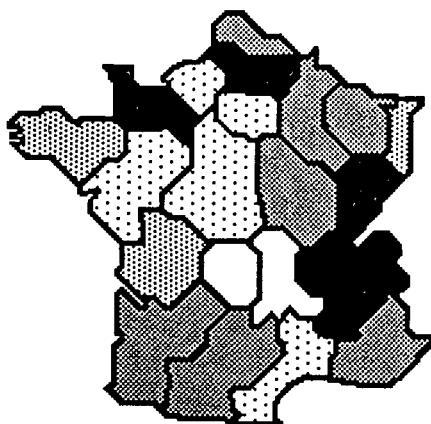


Mai 1987

SORTIE

ENTREE

PART DU PAVILLON



TRAFIC INTRAREGIONAL

Région d'expédition de réception	Pavillon régional (kT)	Tous Pavillon (kT)	part du Pavillon %
ILE DE FRANCE	151	229	66
PICARDIE	62	68	91
ALSACE	56	76	74
CENTRE	77	121	64
PROVENCE ALPES C.AZUR	832	939	89
LANGUEDOC ROUSSILLON	90	131	69
HAUTE NORMANDIE	90	129	70
LIMOUSIN	20	35	57
FRANCHE COMTE	71	76	93
NORD PAS DE CALAIS	159	185	86
BOURGOGNE	96	110	87
AQUITAINE	491	552	89
LORRAINE	193	237	81
PAYS DE LA LOIRE	180	263	68
POITOU CHARENTES	71	98	72
MIDI PYRENEES	210	240	88
AUVERGNE	17	39	44
CHAMPAGNE ARDENNE	113	133	85
BASSE NORMANDIE	66	71	93
RHONE ALPES	669	706	95
BRETAGNE	366	470	78
FRANCE ENTIERE	4080	4908	83

CABOTAGE

Région d'immatriculation	INTER REGION		INTRA REGION	
	tonnage (kT)	région /france %	tonnage (kT)	part du tonnage %
ILE DE FRANCE	1160	7	69	8
PICARDIE	665	4	30	4
ALSACE	105	1	8	1
CENTRE	717	5	69	8
PROVENCE ALPES C.AZUR	570	4	25	3
LANGUEDOC ROUSSILLON	570	4	38	5
HAUTE NORMANDIE	529	3	38	5
LIMOUSIN	395	3	18	2
FRANCHE COMTE	446	3	5	1
NORD PAS DE CALAIS	412	3	18	2
BOURGOGNE	854	5	5	1
AQUITAINE	727	5	34	4
LORRAINE	643	4	6	1
PAYS DE LA LOIRE	1188	8	97	12
POITOU CHARENTES	1003	6	26	3
MIDI PYRENEES	274	2	50	6
AUVERGNE	495	3	9	1
CHAMPAGNE ARDENNE	1253	8	34	4
BASSE NORMANDIE	1013	6	25	3
RHONE ALPES	1791	10	147	17
BRETAGNE	930	6	77	9
FRANCE ENTIERE	15740	100	828	100

NOTA: l'ordre des régions retenu dans la présentation des tableaux, correspond à la part croissante du pavillon dans les "expéditions plus réceptions"

Cette article est un extrait d'une étude de l'OEST rédigée par M. DECURE (avril 87).

Mai 1987