

PRODUCTIVITE PHYSIQUE DES VEHICULES: PEU D'EVOLUTION

Mohamed BOUAYAD - Adrien FRIEZ

Globalement, une grande stabilité

Pour étudier la productivité physique des véhicules de transports routiers de marchandises, on a retenu quatre indicateurs représentant leur degré d'utilisation :

- La durée hebdomadaire d'utilisation.
- Le taux de charge global.
- Le taux d'utilisation des distances parcourues.

Malgré des fluctuations mensuelles très importantes, il n'existe pas de mouvement saisonnier. Ce sont ces fluctuations à caractère aléatoire qui sont responsables des variations d'une année sur l'autre. C'est pour éliminer ces aléas que ces séries ont été calculées mensuellement puis mises en tendance.

Sur la période étudiée 1983-1987, on ne constate pas d'évolution notable.

Pour les trois indicateurs et sur la période étudiée, on note :

- 4,1 jours d'utilisation en moyenne par semaine.
- un taux de remplissage moyen de 71,9 % du tonnage autorisé.
- 81,7 % (en moyenne) de distances parcourues le sont en charge.

Mais le compte d'autrui se différencie par le niveau d'utilisation de ses véhicules

On note des différences du niveau d'utilisation des véhicules entre le compte propre et le compte d'autrui pour les trois indicateurs. Pour deux d'entre eux, il s'agit de différences structurelles.

Le taux de remplissage en tonne des véhicules du transport privé est supérieur à celui du transport public. Ceci provient de la nature des marchandises transportées (pondéreux pour le compte propre, produits moins denses pour le compte d'autrui).

Par contre, la part des distances parcourues à vide par le compte d'autrui est nettement plus faible que celle du compte propre (11,2 % contre 18,6 %). Cette différence provient en partie du type de trajets effectués par le compte propre (navettes).

Si ces deux différences ne peuvent être interprétées comme le signe d'une plus ou moins bonne organisation, la supériorité du nombre de jours d'utilisation hebdomadaire du compte d'autrui marque un dynamisme supérieur de la profession.

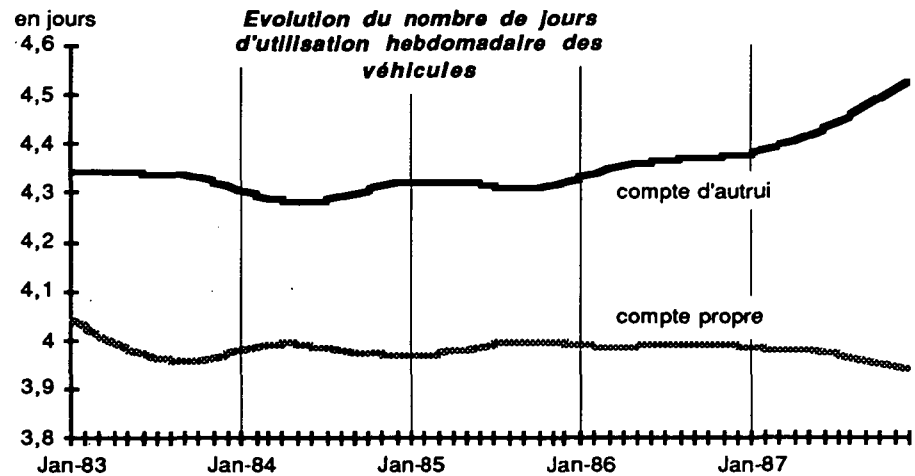
Degré moyen d'utilisation des véhicules sur la période 1983-1987

	compte d'autrui	compte propre
Jours d'utilisation hebdomadaire	4,36	3,99
Taux de charge	70,0%	72,8%
Taux des distances en charge	88,8%	71,4%

Septembre 1988

et aussi par leur évolution.

La durée hebdomadaire d'utilisation des véhicules du compte d'autrui progresse depuis début de 1985, alors que pour le compte propre, cet indicateur accuse une stabilité jusqu'au début de 1987, date à partir de laquelle on note une légère tendance à la baisse.



On ne constate pas d'évolution notable pour le taux de charge en tonnage en ce qui concerne le compte propre, exceptée une légère hausse à partir de Mars 1987. Cependant, le compte d'autrui connaît depuis 1983 une baisse moyenne de 0,6 points par an. Cette tendance provient de la spécialisation des deux professions qui s'accroît encore en période de croissance des trafics.

Evolution des différents indicateurs d'utilisation des véhicules

en points		1984	1985	1986	1987
Jours d'utilisation :	compte d'autrui	0,01	0,00	0,05	0,15
	compte propre	0,00	0,02	0,00	-0,05
Taux de charge :	compte d'autrui	0,47	-0,80	0,45	-1,23
	compte propre	-1,44	-0,20	0,00	1,32
Taux de distances :	compte d'autrui	0,71	-0,25	-0,49	1,16
	compte propre	0,47	-0,27	-0,91	0,26

Nota: les évolutions sont calculées en glissement de décembre de l'année (n-1) à décembre de l'année n

Le taux des distances en charge du compte d'autrui croît légèrement en 1984, et connaît une reprise en 1987 après une baisse entre 1985 et 1986. Ce même mouvement s'observe pour le compte propre, mais avec un mouvement de baisse plus marqué et de hausse moins important.

Globalement sur la période on note une hausse pour le transport public, et une baisse pour le transport privé. ■

Méthodologie

Ces indices sont calculés à partir des données individuelles de l'enquête TRM. Le taux de charge représente la quantité chargée par rapport à la charge utile autorisée et le taux de distances la part des distances en charge dans le total des distances parcourues. Les trois indicateurs ne portent que sur les véhicules utilisés ou non utilisés pour manque de fret. Ainsi, il s'agit du nombre de jours hebdomadaire d'utilisation du parc en service.

Les séries ont été désaisonnalisées et mises en tendance à l'aide de Census X11.

Septembre 1988