

PLAN ROUTIER BRETON ET AIRES DE MARCHÉ DES ENTREPRISES

Yves HUART

Parmi les effets socio-économiques des infrastructures de transport, on mentionne la possibilité d'extension des aires de marché des entreprises, c'est-à-dire des endroits où elles vendent leurs produits. Mais cet effet n'a guère été quantifié jusqu'à présent, et c'est pourquoi une étude a été lancée conjointement par l'O.E.S.T. et la Direction des Routes pour tâcher de mieux cerner les changements qui ont pu se produire en la matière sur un cas concret. C'est le Plan Routier Breton qui a été retenu comme champ d'investigation.

L'étude, qui a été confiée à la S.E.D.E.S., comporte deux phases; la première, dont les principaux résultats sont présentés ici, a consisté en une analyse à partir de la banque de données SITRAM de l'O.E.S.T.; la deuxième phase, actuellement en cours, est une enquête auprès d'entreprises.

**Une forte
croissance des
expéditions
bretonnes
par route**

L'étude a porté sur les trois catégories de produits constituant l'essentiel des expéditions des entreprises bretonnes (si on met à part les matériaux de construction, qui correspondent à des destinations courtes, peu influençables par l'amélioration des infrastructures, si ce n'est par leur propre construction).

De 1976 à 1985, les expéditions par route au départ de la Bretagne de ces trois familles de produits ont crû considérablement plus vite qu'en moyenne nationale (de 1,6 à 6 fois plus rapidement), comme le montre le tableau ci-dessous:

EVOLUTION BASE 100 EN 1976

	Côtes du Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Reste France
PRODUITS AGRICOLES						
1980	119	140	99	134	124	111
1985	133	132	141	152	139	124
DENREES ET FOURRAGES						
1980	137	124	127	154	135	100
1985	144	130	170	141	146	108
PRODUITS MANUFACTURES						
1980	141	155	100	139	124	110
1985	117	168	113	146	131	110

**Des évolutions
différentes selon
les départements**

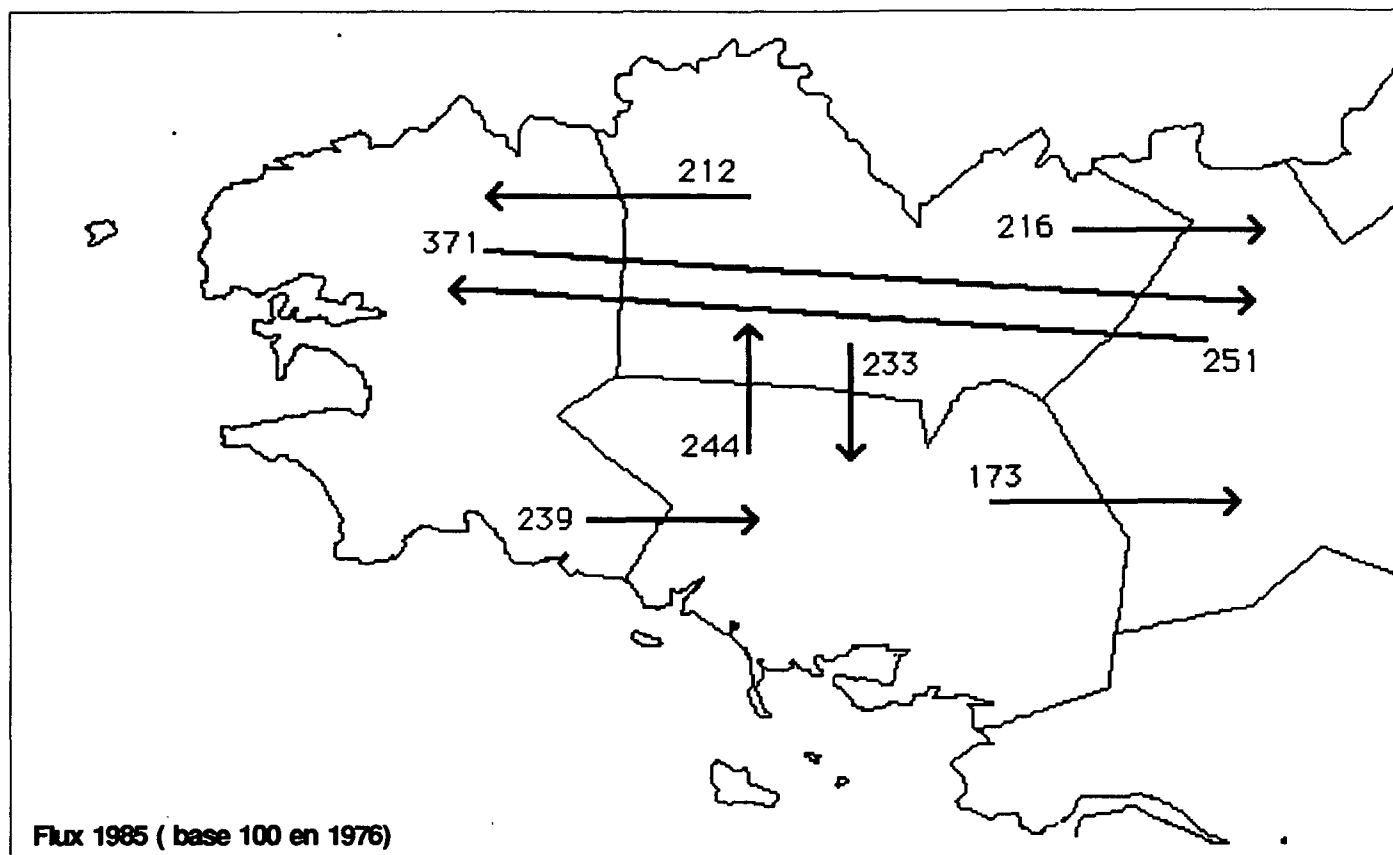
L'analyse par départements permet d'observer deux comportements :

- les départements de l'extrême-Ouest (Côtes du Nord, Finistère et Morbihan), où, à une très forte croissance des expéditions entre 1976 et 1980, succède une période de stagnation entre 1980 et 1985;

- l'Ille-et-Vilaine, où, à une croissance initiale des expéditions plus faible (denrées et fourrages), voire à une stagnation (produits agricoles et manufacturés), succède une période d'expansion entre 1980 et 1985.

Septembre 1988

La carte ci-dessous montre quels sont les flux qui ont connu la plus forte croissance dans le cas des produits agricoles. Les flux nord - sud et sud - nord y figurant n'étaient pas concernés par le plan routier breton, mais ont pu l'être par l'aménagement d'axes pris en charge par la Région et les Départements



L'Incidence du Plan Routier Breton reste à vérifier

Ce développement sensible des expéditions des entreprises locales peut-il être porté au crédit du plan routier breton, ou est-il la conséquence d'un dynamisme propre des entreprises bretonnes ou d'une modification de leur stratégie? La phase ultérieure de l'étude, qui comportera des entretiens auprès d'entrepreneurs locaux (chargeurs essentiellement, mais aussi transporteurs) s'efforcera de répondre à cette question.

Certains éléments peuvent laisser supposer qu'elle a joué

Au stade actuel, on se contentera de formuler certaines remarques:

- les envois par fer au départ de Bretagne ont progressé moins, ou chuté plus, que dans le reste de la France (sauf pour les produits manufacturés au départ de l'Ille-et-Vilaine); ceci pourrait laisser supposer que la desserte en transports a joué dans les évolutions;
- l'expansion de l'Ille et Vilaine pourrait être rapprochée de sa desserte privilégiée par autoroute, dont la réalisation a été concomitante à celle du Plan Routier Breton (avec cependant un certain décalage qui pourrait expliquer que cette expansion soit plus tardive que celle enregistrée dans les trois autres départements)■

Septembre 1988

Le rapport de l'étude est disponible à l'Observatoire des transports au prix de 80 Francs