



Ministère des Transports  
et de la Mer

Observatoire Économique et Statistique des Transports

N / réf.:  
(à rappeler)

PARIS, le

## DOSSIER SUR LE TRANSIT ROUTIER

*Le présent document comporte une note de réflexion sur le transit routier étranger sur le territoire français.*

*Deux annexes sont jointes, et portent :*

- sur le chiffrage des coûts et avantages liés à ce trafic,*
- sur l'évolution et la prévisibilité du trafic des poids lourds sur autoroute*

Département des Etudes et de la Planification  
Département des Synthèses économiques  
31.08.88

55 - 57, Rue Brillat-Savarin - 75013 PARIS - Tél. : 45.89.89.27

Télécopieur : n° 16 (1) 45.88.48.01



# Ministère des Transports et de la Mer

Observatoire Économique et Statistique des Transports

N / réf.: 1051  
(à rappeler)

PARIS, le 1er Septembre 1988

Suite à la demande du Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports et de la Mer, chargé des transports routiers et fluviaux, vous trouverez ci-joint un premier dossier sur le transit routier qui comporte une note de réflexion générale comprenant des remarques sur les travaux d'études urgents à engager sur ce thème ainsi que deux annexes portant d'une part, sur le chiffrage des coûts et avantages liés à ce trafic et d'autre part, sur l'évolution du trafic poids lourds sur autoroutes.

Le transit routier, 2000 véhicules/jour en France, rapporte plus qu'il ne coûte en termes réels.

L'ajout des coûts de congestion et d'insécurité (valeurs tutélaires), conduit à un coût net annuel de 100 Millions de Francs.

La notion même de pavillon, et donc de transit, perdra en partie de sa signification en 1993. Pour autant, le développement d'un observatoire du transit (OEST-DRE) est indispensable.

La croissance du transit est inéluctable, et aucune mesure, fiscale ou réglementaire à son encontre n'est possible, ni même souhaitable;

Des mesures visant à en favoriser le transfert partiel sur d'autres modes de transport mériteraient d'être étudiées, en particulier dans le cadre d'une relance de la politique de transport combiné en France (à insérer au Plan). Il devrait intégrer les problèmes de gabarit ferroviaire. Un objectif quantitatif (part de marché) pourrait être fixé à l'horizon du Plan.

Mais, ces mesures ne sont pas de nature à transformer fondamentalement les données routières à court et moyen terme.

Le Chargé de l'Observatoire Economique  
et Statistique des Transports



C. REYNAUD

Direction des Transports  
et de la Mer  
12, rue de la Harpe  
75005 PARIS

9389



N / réf. :  
(à rappeler)

PARIS, le

## La croissance du Transit routier : Quelles réponses ?

L'importance du transit en France n'a pas en soi un caractère anormal ou étonnant. Les historiens et géographes vantent depuis longtemps les avantages et le caractère inéluctable des courants d'échanges traversant notre pays.

Compte tenu de la taille de la France, et jusqu'à l'amélioration sensible des temps de transport par route, le transit n'avait pas, comme en Autriche et en Suisse, une image négative.

Pour autant, l'intensification des courants d'échange intra-communautaires, et le rythme élevé de croissance de la demande des pays d'Europe du sud a entraîné une augmentation rapide du trafic nord-sud transitant en France.

*On peut estimer à 6000 par jour le nombre de véhicules poids lourds étrangers circulant en France. Sur ce chiffre, 1/3 soit 2000 sont en "Transit".*

Sans qu'il soit possible de rigoureusement distinguer le transit des autres composantes du transport routier sur autoroute, il est clair que l'évolution des échanges entre nos partenaires d'Europe du nord et l'Espagne et l'Italie, ont majoré les rythmes de croissance antérieurs.

Pour ne prendre qu'un seul exemple<sup>1</sup>, plus de 70 % des poids-lourds effectuant un transport international avec l'Espagne, et "transitant" au péage de Saint-Jean-de-Védas, près de Montpellier, ne sont pas en situation d'échanges franco-ibériques". Ce flux de transit intéresse principalement la RFA (37 %), l'Italie (30 %), les Pays Bas (10 %) et la Belgique (10 %). En termes de pays d'immatriculation des véhicules, le pavillon Espagnol prédomine (46 %), loin devant les autres pavillons et ... la France (7 %). Le caractère de ces flux de transit est cependant, de toute évidence, d'emprunter essentiellement les autoroutes à péages (nous pensons que cette part est supérieure à 80 %), et donc de contribuer directement aux coûts d'infrastructures.

Il est dès lors possible d'évaluer les ressources et les coûts liés à ce trafic.

---

<sup>1</sup>Source : "Observatoire du transit entre la Péninsule Ibérique et la CEE" DRE Languedoc-Roussillon 1987  
tél. 67 65 09 08

On estime à 200 millions de Francs par an environ le coût d'usage des infrastructures par des camions étrangers en transit. Ce coût est compensé intégralement par les recettes de péages d'autoroutes. A ces ressources s'ajoutent une somme difficile à évaluer de taxes sur les carburants (essentiellement sur les véhicules ayant une TIPP nationale forte), et les recettes des secteurs de la restauration. L'ordre de grandeur de l'ensemble de ces recettes est au moins égal à 100 millions de Francs.

*Ainsi, en termes monétaires réels, le transit rapporte plutôt de l'argent au pays.*

*La comptabilisation des coûts de congestion et d'insécurité (suivant les normes habituelles<sup>1</sup>) conduirait à majorer le coût du transit de 200 millions. Compte tenu de l'excédent de recettes précédemment évalué, cela revient à estimer que le transit coûte au plus à la collectivité 100 millions. (voir Annexe 1)*

Quelque soit l'évaluation retenue, il est donc clair que les enjeux sont faibles.

Par ailleurs, l'augmentation du transit - dont le rythme de croissance devrait être moins spectaculaire dans l'avenir, l'économie européenne ayant digéré l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la CEE - est inéluctable. Tout chiffrage précis est difficile, mais on n'imagine pas que le transit évolue, dans les années à venir, à un rythme inférieur à celui des échanges intra-communautaires, lui même supérieur à la croissance économique de la CEE. Au surplus, la spécificité du transit français, conduit à considérer ce chiffre comme une limite inférieure, le commerce extérieur des pays du sud de la CEE étant structurellement plus dynamique.

Pour la France, le véritable problème économique est donc de tirer parti de cette réalité, et de tenter de maintenir, ou mieux d'augmenter sa part de marché (à l'export comme à l'import) sur l'Italie, l'Espagne et le Portugal. Cela est vrai pour les transports, mais aussi et surtout, en amont, pour l'ensemble de notre commerce extérieur.

S'agissant des transports, et uniquement d'eux, il faut cependant avoir à l'esprit que nos critères traditionnels de pavillon sont imparfaits, et vont, avec le grand marché unique, perdre largement de leur pertinence.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Il s'agit là, assez largement de coûts "fictifs" ou tutélaires.

<sup>2</sup> En premier lieu, les entreprises françaises et étrangères peuvent ou non "détenir" le fret, c'est à dire contrôler l'organisation de la chaîne de transport, et choisir de sous-traiter ou non. Pour beaucoup, comme en transport fondé sur les conditions d'exploitation des lignes de transport. A la limite, un pays peut apparaître comme un tractionnaire dominant, sans pour autant détenir le fret, c'est à dire sans maîtriser son marché. Le recours à des pavillons de libre immatriculation dans le domaine maritime, l'affrètement routier, la location avec conducteur, compliquent donc la lecture un peu simplificatrice des données exprimées en termes de balance ou de pavillon. La division internationale du travail, phénomène connu en matière industrielle, s'exprime également dans le domaine des transports, et ce d'autant plus facilement qu'il est possible de différencier les fonctions d'organisation des fonctions de traction et d'exploitation de la flotte. La France a

Plus encore, tout "traitement" du problème du transit ne peut que s'inscrire dans la perspective de 1993.

En effet, quelles seraient les politiques possibles si la France souhaitait en limiter la croissance, ou en tirer un revenu "compensatoire" ?

*Tout "traitement", en particulier fiscal, du problème du transit ne peut que s'inscrire dans la perspective de 1993*

Les projets de directives communautaires, et l'esprit du grand marché unique interdisent des mesures discriminatoires, d'ailleurs illusoires après le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Le projet de la Commission sur les taxes annuelles et taxes d'usage des infrastructures prévoit en effet, outre l'impossibilité de baisser les taxes annuelles à compter de sa publication :

- la suppression des systèmes de récupération de taxe en fonction des péages acquittés ;
- une évolution future (1992) vers un système de taxe communautaire.

Il faudrait donc, en toute logique rendre notre système de taxation non discriminatoire (ce qui n'est pas le cas). Pour autant, le projet de la Commission conduira, ce qui est une bonne chose, à passer du principe de la nationalité à celui de la territorialité en ce qui concerne le prélèvement des taxes d'usage.

Dans un tel contexte, des mesures fiscales ou économiques "à l'encontre du transit routier" sont impossibles, la France ne pouvant en aucun cas prendre de mesure discriminatoire. Au surplus, de telles mesures, très impopulaires, seraient sans grand effet pratique en raison de l'absence d'alternative compétitive en termes d'offre de transport. Elles ne manqueraient pas de provoquer en retour, des mesures équivalentes de rétorsion portant sur le transport de notre commerce extérieur.

---

*par ailleurs une situation originale, et singulièrement novatrice, en ayant su permettre le développement d'un secteur dynamique de location de véhicules.*

*Ces éléments prendront encore plus de force dans le cadre du grand marché européen. En effet, le développement de réseaux, dont l'objectif est de mieux maîtriser le fret, et de mieux le traiter de bout en bout, rend de moins pertinente la notion de pavillon, voire même de balance.*

*En second lieu, la notion même de nationalité n'a qu'une signification limitée. Les entreprises françaises contrôlent des firmes étrangères et réciproquement. Ainsi, plusieurs grandes entreprises de transport françaises, aux chiffres d'affaires consolidés impressionnants, ont des intérêts plus importants à l'extérieur qu'à l'intérieur de nos frontières. Cette organisation, qui témoigne d'un grand dynamisme commercial et financier n'est prise en compte dans aucune approche macro-économique. La récente étude de l'OEST sur la stratégie des "Grands Groupes de transport" donne un éclairage intéressant de cet aspect de la réalité.*

*Les limites d'un certain nombre de représentations chiffrées de la position des transporteurs français dans le monde, sont évidentes. Elles n'en demeurent pas moins indispensables à une approche -indubitablement multi-critères- d'un sujet sensible.*

Pour autant, dans la négociation communautaire sur ce sujet, il importe d'aboutir à un système qui ne lèse pas la France, en tant que pays de transit, et en tant que pays pratiquant des péages.

En tout état de cause, il faut renforcer le dispositif d'observation du transit, et peut-être réfléchir à des solutions permettant d'alléger la technique d'observation. L'observatoire (OEST), en liaison avec les DRE concernées, peut jouer un rôle déterminant dans l'amélioration de la connaissance statistique de ce phénomène.

#### *Les autres voies : des paris difficiles*

Si les mesures fiscales ou discriminatoires sont impossibles et dangereuses, il est possible de rechercher des solutions du côté de l'offre de transport.

En effet, la prédominance de la route ne s'explique pas, ou très rarement, par des facteurs tarifaires, mais bien par la nature de l'offre de transport. Le recul du chemin de fer n'est pas une spécificité française, même si il inquiète des pays comme l'Italie et l'Espagne, disposant au demeurant d'une offre médiocre. Le problème se pose en termes d'existence de lignes européennes compétitives, en temps de transport et en qualité. Or, vis-à-vis de l'Italie comme de l'Espagne, cette offre n'existe pas, et n'existera pas à court terme. En Espagne s'ajoute le problème de l'écartement des voies qui pénalise le transport ferroviaire de bout en bout. Plus encore, le recul du chemin de fer tient à l'obsolescence du produit ferroviaire face à son concurrent routier.

#### *La relance d'une politique dynamique de transports combinés rail-route*

Le "produit" ferroviaire susceptible de concurrencer la route de bout en bout s'avère de plus en plus nettement résider dans le seul transport combiné rail-route. Or, sur ce plan, le problème est aussi celui des lignes et des chantiers de transbordement, et du défaut d'offre structurée. Les efforts de Novatrans sur les marchés Italiens et Espagnols, produisent des résultats mais sans proportions avec le volume global de trafic routier. Aujourd'hui, on peut estimer à moins de 10 % (et encore ce chiffre est-il doublé à cause d'un seul client) la part de marché du transport combiné rail-route dans le transit routier.

La relance d'une politique dynamique de transports combinés rail-route, qui avait trouvé place dans un programme prioritaire d'exécution du 9<sup>o</sup> Plan, permettrait, à condition d'être relayée au niveau communautaire (et des réseaux ferroviaires !), de "mordre" sur le marché du transit au bénéfice de la collectivité nationale.

Un tel programme pourrait être préparé par l'OEST, en liaison avec les partenaires intéressés. Il devrait comporter un volet spécifique relatif aux gabarits ferroviaires. Son étude devrait comporter en outre celle du développement en France de la Route-Roulante.

D'autres initiatives peuvent concourir aux mêmes objectifs. Il faudrait à tout le moins les étudier, et évaluer leur conditions de rentabilisation.

### *L'intensification du recours aux navires rouliers ?*

L'intensification du recours aux navires rouliers (transports combinés Mer-Route) mériterait d'être examinée. L'obstacle est ici que la France, sauf à faire intervenir ses armements dans le cadre de la libéralisation du marché communautaire, n'intervient même plus en tant que principal pays de transit. Pour autant, certaines lignes, mériteraient d'être intensifiées ou créées. L'ouverture du tunnel sous la Manche, favorable à priori au développement du trafic de transit sur notre territoire, peut offrir en retour des opportunités de redéploiement aux armements sur des lignes nord-sud ou trans-méditerranéennes.

### **CONCLUSIONS :**

1. Le transit routier, 2000 véhicules/jour en France, rapporte plus qu'il ne coûte en termes réels.  
L'ajout des coûts de congestion et d'insécurité (valeurs tutélaires), conduit à un coût net annuel de 100 Millions de Francs.
2. La notion même de pavillon, et donc de transit, perdra en partie de sa signification en 1993. Pour autant, le développement d'un observatoire du transit (OEST-DRE) est indispensable.
3. La croissance du transit est inéluctable, et aucune mesure, fiscale ou réglementaire à son encontre n'est possible, ni même souhaitable.
4. Des mesures visant à en favoriser le transfert partiel sur d'autres modes de transport mériteraient d'être étudiées, en particulier dans le cadre d'une relance de la politique de transport combiné en France (à insérer au Plan). Il devrait intégrer les problèmes de gabarit ferroviaire. Un objectif quantitatif (part de marché) pourrait être fixé à l'horizon du Plan.
5. Mais, ces mesures ne sont pas de nature à transformer fondamentalement les données routières à court et moyen terme.

## ANNEXE 1 :

### Les véhicules poids lourds étrangers en transit en France:

#### Estimation des trafics et du coût pour la France

L'OEST procède à des estimation de trafic des véhicules étrangers pour l'étude de l'acheminement routier de notre commerce extérieur et l'estimation de la Dépense Nationale de Transport Routier International (DNTRI), et d'autre part pour décrire la circulation routière totale en France sur l'ensemble des réseaux. Certaines de ces analyses et synthèses statistiques sont en cours d'approfondissement dans le cadre d'un exercice de prospective de la circulation routière en France à l'horizon 2010 mené avec la Direction des Routes et le CREDOC.

L'estimation des coûts et avantages est fondée pour partie sur le rapport préliminaire d'étude de l'actualisation de la taxe à l'essieu.

#### *1 Les trafics :*

Parmi les poids lourds étrangers qui circulent en France on distingue:

- ceux qui acheminent nos importations et exportations
- ceux en transit proprement dit

- La circulation des Poids-Lourds étrangers peut être estimée à partir des statistiques douanières en tonnage:

. pour notre commerce extérieur acheminé par route, ces statistiques distinguent le pavillon français et le pavillon étranger, ce qui permet de calculer des trafics en t-km et en véhicule.km à partir de distanciers et d'hypothèses sur les chargements moyens;

. pour le transit en France ( des échanges entre l'Espagne Portugal et l'Europe du nord et du sud-est et une partie des échanges entre la Grande Bretagne et l'Italie), la comparaison des statistiques de ces différents pays rassemblés par la CEMT permet d'estimer le volume de ces trafics en t, puis en t-km et en véhicule-km.

- le trafic d'acheminement de notre commerce extérieur représente 16 milliards de t-km et près de 1 milliard de véhicules-km en 1987 en France pour les seuls Poids-Lourds étrangers, cette circulation étant voisine de celle des Poids-Lourds français à l'étranger; ce trafic est en forte croissance (+ 26% entre 1984 et 1987; + 43% entre 1978 et 1984 alors que pour les Poids-Lourds français faisant de l'international ces chiffres sont respectivement de 27 et 26 %)

- pour le transit proprement dit, une estimation effectuée à l'OEST donne plus de 6 milliards de t.km sur le territoire français en 1984 (près de 11 milliards en 87 ?) soit 0,4 milliards de véhicule-km en 1984 (0,7 à 0,8 en 1987 ?).

*La circulation totale des Poids-Lourds étrangers en France représente d'après ces chiffres :*

- environ 10% de la circulation Poids-Lourds sur le réseau routier national,
- près de 30% de la circulation Poids-Lourds sur les autoroutes;



*le transit proprement dit n'en constitue qu'un tiers, principalement sur les autoroutes, soit en moyenne près de 2000 véhicules.jour*

En évolution, la circulation des Poids-Lourds étrangers croît davantage que l'ensemble de la circulation des Poids-Lourds sur le réseau routier national, du fait de la plus grande dynamique des échanges extérieurs et parce que le pavillon étranger a gagné des parts de marché dans l'acheminement routier de notre commerce international; d'autre part, le transit des Poids-Lourds étrangers croîtrait très vivement.

Les statistiques douanières indiquent une croissance annuelle de ces trafics routiers sous pavillon étranger (hors transit) proche de 7% sur la période 1978-1987. Le trafic de transit augmenterait bien plus vite depuis quelques années, avec l'accélération de la croissance économique de l'Espagne et du Portugal, leur entrée dans la CEE et l'intensification de leurs échanges avec les autres pays européens.

La croissance de la circulation totale des Poids-Lourds en France serait proche de 5% par an sur le réseau national d'après les comptages.

Les statistiques d'accidents fournissent un indicateur imparfait d'évolution et de répartition par réseau de la circulation des Poids-Lourds étrangers en France, mais y compris les autocars étrangers. D'après les accidents, ils représentent une proportion croissante de la circulation des Poids-Lourds en France: environ 11% de la circulation des Poids-Lourds sur l'ensemble du réseau routier en 1986, contre 8% en 1978. Pour les seules routes nationales, cette proportion atteint 16% (13% en 78) et pour les autoroutes 33%, sans croissance notable depuis 1978 d'après notre indicateur.

## *2 Conditions de transit en France des Poids-Lourds étrangers et comparaison avec les autres pays européens*

### *Réglementation poids et dimensions*

Les transporteurs français avancent que certaines réglementations étrangères plus favorables aux transporteurs en matière de poids et dimensions (PTCA de 44 tonnes, voire 50 tonnes, largeur de 2,60 m) peuvent créer une distorsion de concurrence et avantager les transporteurs de ces pays

### *Taxe de transit en Suisse et en Autriche:*

La taxe Suisse a été instaurée le 1.1.85; elle se décompose en deux:  
- une redevance journalière mensuelle ou annuelle, selon le poids du véhicule  
- un émoulement pour les véhicules de plus de 28 tonnes: 20 FS pour un aller en charge-retour à vide  
Par exemple pour un 38 tonnes, la redevance journalière est de 15FS, soit avec l'émoulement 35FS (environ 140 FF pour une traversée en charge)

Il semblerait que la taxe suisse rapporte moins que prévu et présente des effets négatifs pour les transporteurs suisses (défaillance d'entreprises artisanales, report d'activité des transporteurs suisses vers leurs filiales étrangères d'ou un recul du pavillon Suisse)

En Autriche, il s'agit d'une taxe de circulation de 0,35 shilling par tonne de charge utile et par kilomètre (environ 0,17 FF /t/km). La traversée Allemagne-Italie coûte environ 250 FF à un ensemble de 38 tonnes.

Ces taxes de transit sont globalement inférieures au coût moyen des péages pour traverser la France (environ 500 FF) mais leur tarif kilométrique est très supérieur.

Si on compare l'importance de ces trafics de transit, les ordres de grandeur sont les suivants en 1984: 7 millions de t en France, 12 millions de t en Suisse, 18 millions de t en Autriche.

### 3 Bilan des coûts et avantages pour tous les Poids-Lourds étrangers, y c. le transit

#### Les coûts :

- les charges d'infrastructure occasionnées par ces véhicules
- les accidents qu'ils provoquent
- les coûts de congestion (le temps qu'ils font perdre aux autres véhicules)
- la concurrence qu'ils font au pavillon national, et qui se traduit par un certain impact négatif sur la balance des paiements (non estimée ci-dessous)

#### Les avantages :

- le paiement des péages autoroutiers français
- le paiement des taxes françaises sur les carburants (lorsqu'ils achètent du gazole en France)
- prestations: boissons, restauration, achats divers
- la pression sur les prix des transporteurs français au bénéfice des chargeurs et consommateurs français, ou pour favoriser certaines exportations françaises (non estimée ci-dessous)

Les éléments pris en compte dans ce bilan font apparaître un coût total qui n'est couvert qu'à 85% par les recettes, ceci à cause des coûts de congestion qui évaluent des pertes de temps; sinon les coûts financiers d'usage des infrastructures et de sécurité sont couverts, par les seules recettes de péage, et à 166% par le total des recettes prises en compte ci-dessous.

#### Coûts et recettes annuelles pour 1985

		en mds de F	
Coût total de circulation des PL étrangers pour une circulation de 1,5 milliard de véh-km		pour le seul transit 0,5 milliard de véh-km	
Coût d'usage des infrastructures	0,51		0,17
Coût de congestion	0,59		0,20
Coût d'insécurité	0,11		0,04
<b>Coût total</b>	<b>1,21</b>		<b>0,41</b>
Recettes de péages tarif fin 1986	0,75		0,25
Recettes de fiscalité pétrolière en 1985 en supposant que les véhicules étrangers achètent 20% de leur carburant en France; seuls quelques pays ont intérêt à acheter leur gazole en France			
TIPP	0,13		0,04
TVA récupérée à 100% en international	0,00		
Prestations:			
boissons, restauration ...	0,15		0,05
<b>Recette totale</b>	<b>1,03</b>		<b>0,34</b>

## ANNEXE 2 :

# LE TRAFIC POIDS-LOURDS SUR AUTOROUTES EVOLUTION ET PREVISIBILITE

Le trafic poids lourds sur autoroute est suivi périodiquement, et projeté par l'OEST. Un indicateur a été construit pour mesurer la variation du trafic "à réseau constant".

La croissance du trafic est vive depuis quelques années. Elle est supérieure à 25 % du début 1985 à avril 1988.

Celle-ci s'est manifestée à une époque où le trafic routier de marchandises ne connaissait pas l'expansion actuelle. La croissance était donc "tirée" par le trafic international et le transit.

Pour autant, dans la période plus récente (fin 1987, début 1988) la reprise de l'activité nationale a pris le relais de l'activité de nos partenaires, et de notre commerce extérieur.

L'évolution du trafic autoroutier n'est pas pour autant imprévisible.

Une estimation économétrique convenable relie ce trafic à la croissance de la production industrielle française, et à celle des exportations allemandes et des importations espagnoles. (c.f. Graphe 1)

### Graphe 1

