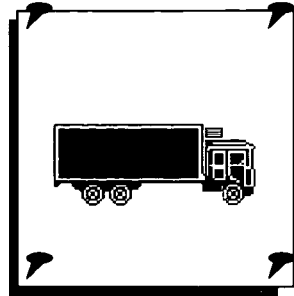


TRANSIT DE POIDS LOURDS À TRAVERS LA FRANCE : ÉTUDE DES ITINÉRAIRES



Pierre CROS et Gilles DUMARTIN

La méconnaissance statistique des flux croissants de poids lourds en transit à travers la France a incité divers organismes d'études, dans le cadre du CEDIT¹, à réaliser une enquête aux frontières françaises.

La Direction des Routes et le SETRA², principaux financeurs de l'opération, souhaitent notamment connaître les itinéraires empruntés par ces poids lourds. L'exploitation des données recueillies a donné lieu à l'élaboration d'un logiciel de représentation et d'analyse des itinéraires par le CETE Méditerranée, principal maître d'œuvre de l'opération.

De la connaissance des flux...

Un précédent article des Notes de Synthèse³ a présenté les résultats généraux des enquêtes : trafics aux points frontières enquêtés, flux par pays émetteurs ou récepteurs, par types de marchandises, etc... Globalement⁴, deux millions de poids lourds ont traversé la France au cours de l'année d'enquête (de Juillet 1992 à Juin 1993), transportant près de 32 millions de tonnes de marchandises. Plus de 60 % du trafic de transit total est soit émis soit reçu par l'Espagne⁵.

La suite de cet article illustre par quelques exemples significatifs la richesse des informations relatives aux itinéraires empruntés par les poids lourds en transit⁵.

... à celle de leur affectation

La carte 1 donne une vue synthétique de l'affectation sur le réseau routier (et autoroutier) de la totalité des trafics de transit observés (exprimés en nombre de poids lourds par jour). Ces trafics sont fortement concentrés sur la partie est du réseau. Cette concentration est maximale dans la vallée de la Saône au sud de Beaune : ce segment de l'A6 écoule une grande partie des flux Nord-Sud, ceux émanant d'Espagne ou d'Italie d'une part, et des pays d'Europe du Nord ou du Royaume-Uni d'autre part. Le trafic de transit y est estimé à 3600 véhicules/jour, ce qui correspond à :

- près des deux tiers de la totalité des poids lourds en transit à travers la France,
- près du tiers du trafic de véhicules lourds sur cette partie de l'A6.

Il convient en outre de noter la concentration du trafic de transit bien supérieure sur l'A31 (Thionville-Metz-Nancy) que sur l'A1. Cet axe supporte en particulier une forte composante de trafic en provenance ou à destination de l'Italie.

1 Comité d'Évaluation et de Développement de l'Information sur les Transports

2 Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

3 Mai 1994

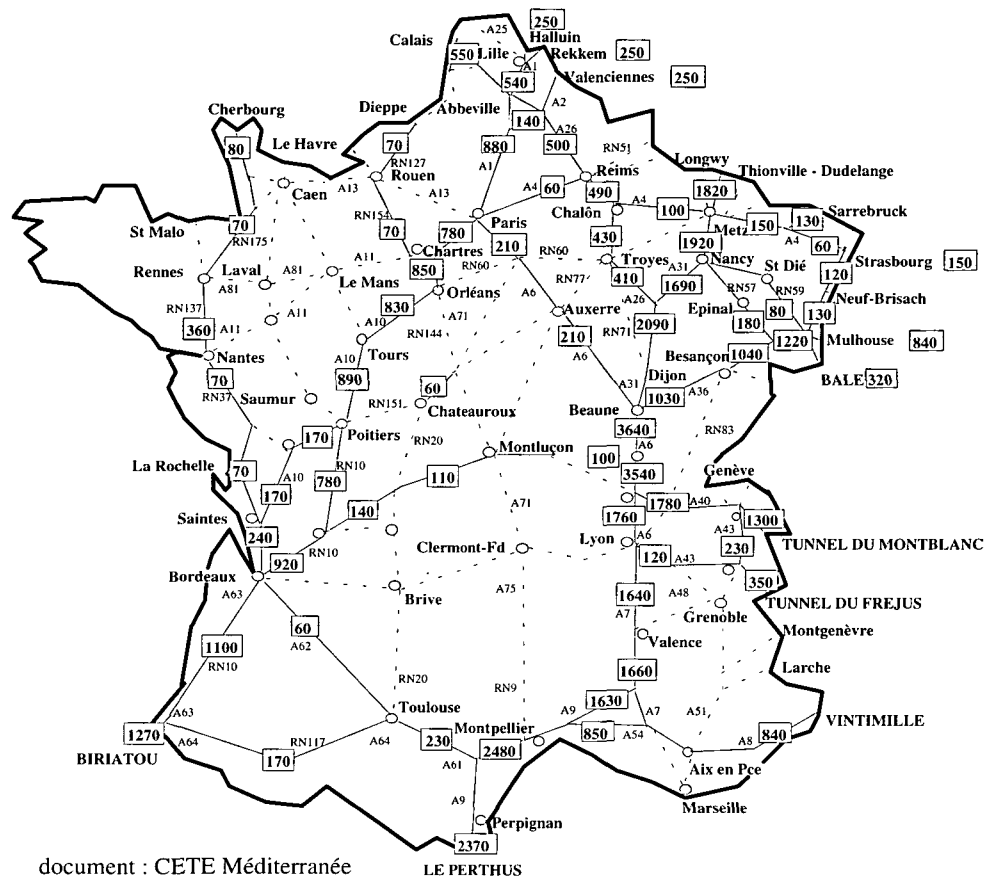
4 Seuls les flux de transit entièrement routiers ont été pris en compte, les acheminements portuaires étant exclus du champ de l'enquête.

5 Étude prochainement disponible à l'OEST

TRANSIT

Carte 1 - Milliers de poids lourds en transit par jour (double sens)

Période d'enquête : juillet 1992 à Juin 1993



L'autoroute A10 constitue un couloir de circulation important pour les véhicules en transit (bien que la Nationale 10 entre Bordeaux et Poitiers soit plus fréquentée). Si le trafic de transit est deux fois moindre à la frontière basque qu'à la frontière catalane, la croissance du trafic y est plus forte depuis plusieurs années. Il n'est cependant pas possible d'en imputer la cause au seul transit, ni de savoir si ce "rééquilibrage" va se poursuivre.

De manière générale, et à l'exception des échanges Italie-Espagne, les trafics de transit sur les itinéraires Est-Ouest sont faibles : le seul itinéraire traversant la France dans sa partie centrale, la "RCEA" (Route Centre Europe Atlantique passant par Montluçon), supporte un trafic de transit relativement modeste.

Les grands itinéraires en France

La représentation des affectations par origines-destinations sur le réseau permet de percevoir avec plus de détails la logique des itinéraires. Trois exemples en sont donnés ici.

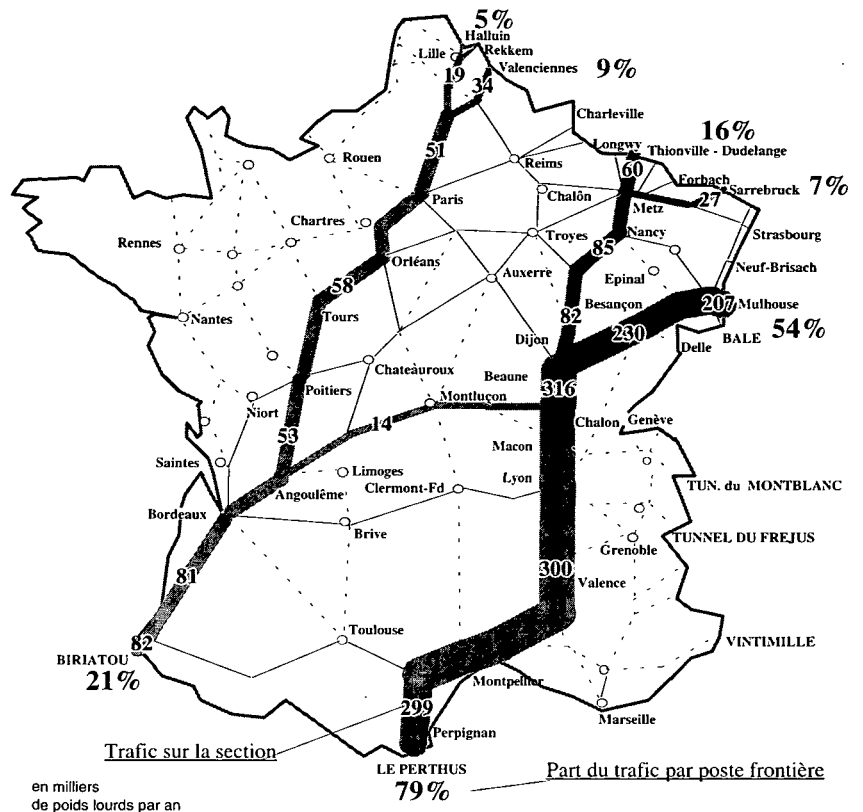
Les échanges Espagne-Allemagne (*cf. carte 2*), qui à eux seuls représentent près de 19 % de la totalité du trafic du transit (soit 380 000 PL/an), émanent en grande partie des régions de l'Est de l'Espagne : Catalogne et Communauté de Valence. Aussi transitent-ils très majoritairement par la vallée du Rhône.

Les échanges entre l'Espagne et les Iles Britanniques (*cf. carte 3*), de 130 000 PL/an, sont caractérisés par :
 - une égale répartition des trafics entre les deux extrémités de la frontière franco-espagnole,

TRANSIT

Carte 2

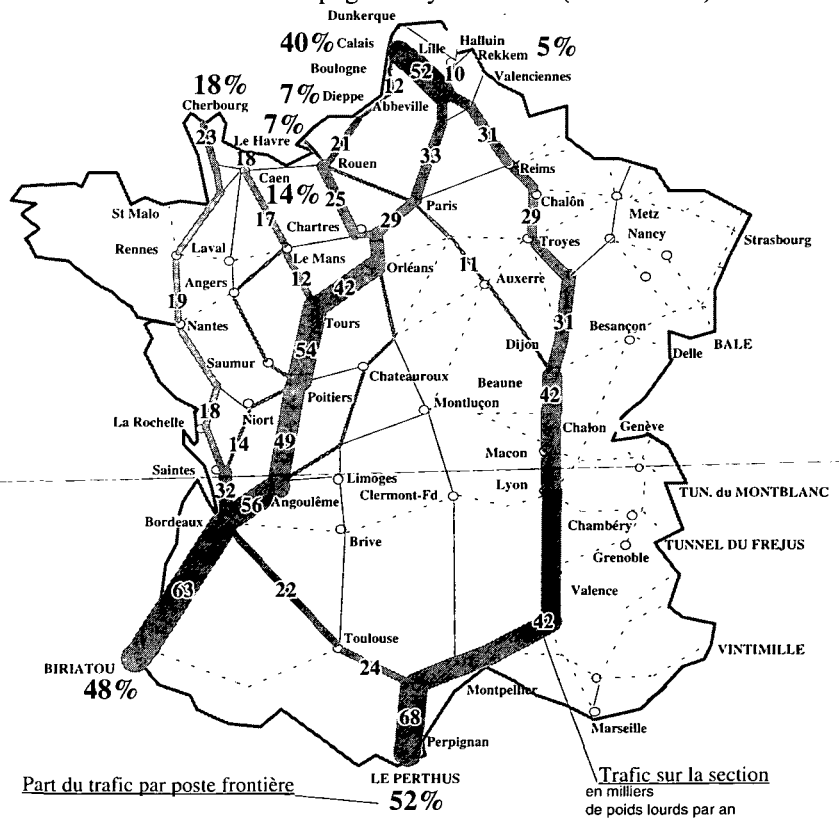
Affectation du flux Allemagne/Espagne (double sens)



- une grande diversité dans le choix des itinéraires en France, notamment dans la partie ouest du territoire : aussi ces flux transitent-ils par un grand nombre de ports, depuis Cherbourg jusqu'à ceux du Benelux⁶.

Carte 3

Affectation du flux Espagne/Royaume-Uni (double sens)



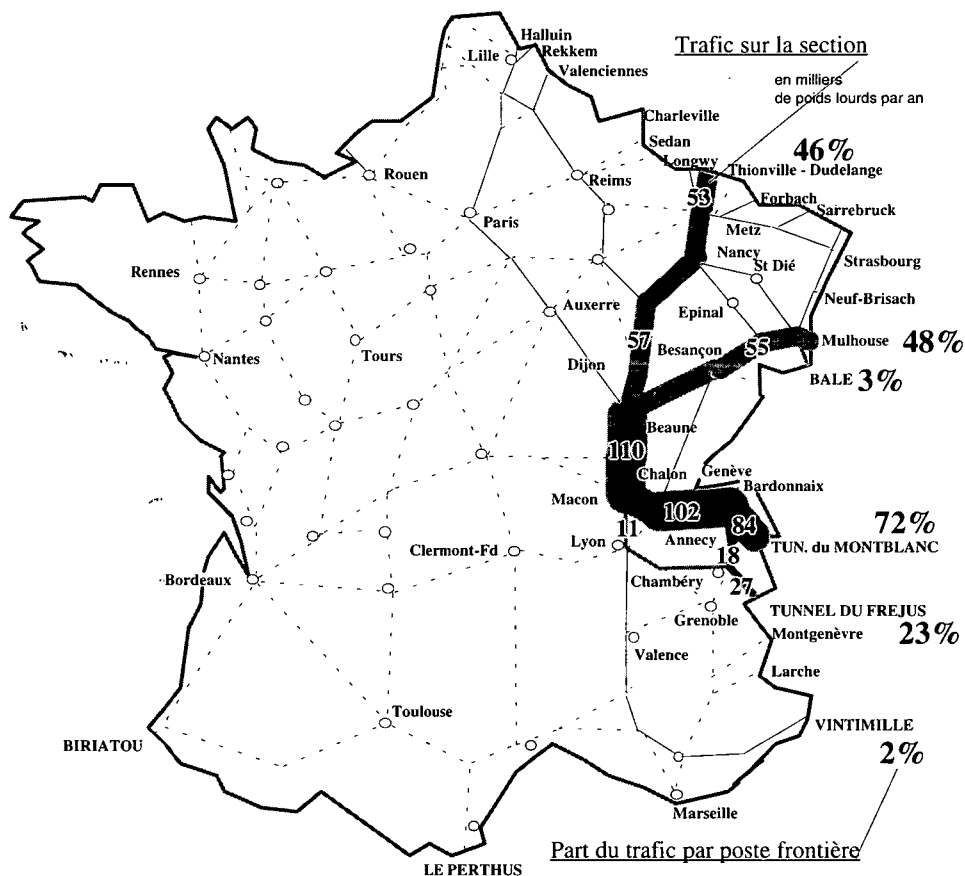
⁶ Les flux "britanniques" transitant par un port du Benelux n'ont pu être identifiés de manière univoque lors des enquêtes, et une partie d'entre eux sont indiqués comme émis ou reçus par le Benelux.

TRANSIT

Le choix d'itinéraires passant par la France pour les échanges entre l'Italie et l'Allemagne (114 000 PL/an) relève à l'évidence de la volonté de contourner l'"obstacle suisse" et ses contraintes réglementaires sur la circulation des poids lourds (cf. carte 4). A titre de comparaison, le trafic de transit routier à travers la Suisse (dont la majeure partie concerne les échanges Italie/Allemagne) s'est pour sa part élevé à 360 000 poids lourds en 1993, selon le Département Fédéral des Transports Suisse.

Carte 4

Affectation du flux Allemagne/Italie (double sens)



document : CETE Méditerranée

Ces quelques exemples montrent les potentialités de ce type de recueil d'informations à partir d'un support cartographique. Il permet en particulier d'apporter des informations sur le trafic en de nombreux tronçons souvent éloignés des points d'enquête eux-mêmes. ■