

# ÉVOLUTION DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE DE 1989 À 1995



*Françoise BOURIT,  
Joseph DORNBUSCH,  
Philippe HUAULT*

Deux sources statistiques permettent une analyse du transit routier en France : l'enquête transit en 1992-1993 et les données rassemblées par Eurostat dans le cadre des statistiques du commerce extérieur intra ou extracommunautaire ou en application des directives relatives au relevé statistique des transports de marchandises par route. Ces deux sources se complètent mais ne permettent pas, néanmoins, une connaissance totale de ce transit. L'enquête transit, réalisée en 1992-1993, montre que la péninsule ibérique génère presque les trois quarts des tonnes-kilomètres relatives au transit routier de marchandises en France. Diverses données issues d'Eurostat permettent, avec certaines précautions, d'estimer des évolutions. Sur la période 1989-1995, le nombre de tonnes-kilomètres liées au transit a augmenté en moyenne globalement de 8,6% par an et de 10% pour les flux concernant la péninsule ibérique. En termes de véhicules-kilomètres, la croissance est probablement légèrement inférieure.

## *Les données actuellement disponibles*

Le transit routier représentait 13% des trafics routiers de marchandises sur le territoire français en 1992-1993, au moment de l'enquête transit. Ce transit, qui s'effectue principalement sur les autoroutes, y constitue près de 15 % de la circulation des poids lourds. Or, si l'appareil statistique permet de bien apprécier l'activité des véhicules français, il ignore assez largement les véhicules étrangers. Deux sources permettent de combler cette lacune :

- l'enquête transit, étalée sur douze mois (dernier semestre 1992 et premier semestre 1993) et réalisée aux principaux points de passages des frontières espagnole, italienne et suisse, a permis d'avoir une bonne connaissance de l'essentiel du transit correspondant à cette date (voir bibliographie et encadré final).

- les statistiques du commerce extérieur des états membres de l'Union européenne et celles relatives aux transports internationaux de marchandises réalisés par les transporteurs routiers des pays membres, toutes deux disponibles auprès d'Eurostat. Celles-ci permettent (moyennant quelques précautions concernant certains échanges) de compléter cette enquête transit en éclairant l'évolution du transit routier de marchandises sur le territoire français, et cela en dépit de la rupture observée en 1993 sur les statistiques du commerce extérieur (voir encadré).

## *Bref rappel des résultats de l'enquête transit 1992-1993*

L'enquête transit permet une analyse approfondie du transit concernant son poids global et le poids relatif des principaux courants (voir tableau ci-dessous).

## TRANSIT

Structure du transit routier de marchandises en France en 1992-1993 (deux semestres)\*

Relations (cumul deux sens)		Tonnages	Tonnes-km en France	Véh.-km en France
		%	%	%
Péninsule ibérique	Allemagne	21,3	25,8	26,3
Péninsule ibérique	Benelux	14,2	19,6	19,3
Italie	Benelux	17,6	15,1	13,3
Péninsule ibérique	Italie	13,8	10,3	10,8
Péninsule ibérique	Grande Bretagne	6,8	9,0	9,7
Péninsule ibérique	Autres pays	7,1	7,6	7,8
Italie	Grande Bretagne	6,6	6,3	6,4
Allemagne	Italie	6,6	2,0	1,7
Autres relations		6,1	4,3	4,8
<i>Sous totaux :</i>				
	<i>Péninsule ibérique</i>	<i>63,2</i>	<i>72,3</i>	<i>73,8</i>
	<i>Benelux</i>	<i>31,8</i>	<i>34,7</i>	<i>32,5</i>
	<i>Italie</i>	<i>44,6</i>	<i>33,7</i>	<i>32,2</i>
<b>Total en niveau</b>		<b>31,77 (millions)</b>	<b>26,20 (milliards)</b>	<b>1 658 (millions)</b>

Source : METL, SNCF, USAP

\* Uniquement le transit traversant les frontières espagnole, ou italienne ou suisse.

**Près des trois quarts des trafics de poids lourds en transit concernaient des échanges en relation avec la péninsule ibérique en 1992-1993**

Dans le transit routier total de marchandises sur le territoire français, les échanges de la péninsule ibérique généraient, lors de cette enquête, 74% des véhicules-km totaux. Ceux du Benelux représentaient 34%, ainsi que ceux de l'Italie. Enfin ceux de l'Allemagne, de la Grande Bretagne et des autres pays pesaient respectivement pour 28%, 17% et 13%\*\* . Cette même répartition, mais exprimée en t-km, apparaît très voisine de la précédente en raison de la faible variation par liaison de la charge moyenne (y compris retours à vide).

**Evolutions des tonnages et des tonnes-km en transit en France de 1989 à 1995**

A partir de cette photographie précise du transit, les données diffusées par Eurostat et mentionnées plus haut permettent d'évaluer l'évolution du transit routier sur les principaux courants, sur la période 1989-1995. Il a néanmoins été nécessaire, d'une part, de procéder parfois à certains arbitrages (voir encadré) et de faire, d'autre part, certaines hypothèses pour les liaisons où le transit par d'autres pays que la France est possible.

Toutes les liaisons concernant la péninsule ibérique transitent obligatoirement par la France. Il n'en est pas de même pour les liaisons du type Italie-Europe du Nord. De plus, les restrictions apportées par la Suisse relatives au transit routier sur son territoire contribuent à accroître le transit par la France et par l'Autriche. Pour ces liaisons, l'hypothèse effectuée est que la part de ces flux transitant par la France n'avait pas varié sur la période.

La méthode a consisté à procéder aux estimations sur chacune des principales relations orientées et à supposer que pour chacune d'elles la distance moyenne de transit en France restait constante et égale à celle observée dans l'enquête transit ce qui est une hypothèse réaliste puisque les véhicules en transit, pour une liaison donnée, circulent sur un petit nombre d'axes essentiellement auto-routiers.

**Une croissance moyenne annuelle de 8,6% de 1989 à 1995...**

La croissance moyenne annuelle globale des transports de marchandises transitant en France (en tonnes-km) peut ainsi être estimée à 8,6% sur la période 1989-1995. Les années 1993 et 1994 ont eu des progressions assez différentes en raison de la récession conjoncturelle de 1993 (progression de 4%), suivie d'une reprise en 1994 (hausse de 15%).

## TRANSIT

**... atteignant 10%  
sur la péninsule  
ibérique**

Les cinq relations qui ont connu les croissances moyennes annuelles les plus vives concernent toutes la péninsule ibérique. Ce sont respectivement, pour l'autre zone d'échange, celles avec le Benelux et l'Italie (+11% pour chaque relation), avec l'Allemagne (10%), la Grande-Bretagne (7,3%) et enfin les autres zones (9,3%), soit une moyenne de 10% pour l'ensemble des relations de la péninsule. A l'inverse, les croissances sur les deux flux Nord-Sud d'échanges de l'Italie avec le Benelux et l'Allemagne n'excèdent pas les 6%.

### Evolutions des tonnes-km en transit en France de 1989 à 1995 par relation

Relations (cumul deux sens)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	niveaux 1995 (milliards t-km)
	(indices base 100 en 1989)						
Péninsule ibérique Allemagne	112,9	128,0	135,8	139,5	156,3	178,5	8,76
Péninsule ibérique Benelux	112,3	127,7	136,3	145,6	178,3	186,5	6,78
Italie Benelux	103,9	105,0	111,6	114,9	128,7	127,3	4,43
Péninsule ibérique Italie	120,5	127,8	137,0	144,9	168,1	186,6	3,56
Péninsule ibérique Grande Bretagne	107,5	115,0	123,6	126,0	152,3	153,0	2,89
Italie Grande Bretagne	103,4	105,4	118,0	126,5	138,3	144,3	1,96
Péninsule ibérique Autres pays	113,7	124,9	131,0	135,6	156,2	170,6	2,57
Allemagne Italie	104,7	112,9	120,7	122,8	140,2	141,1	0,60
Autres relations	101,5	110,6	116,7	121,8	137,7	143,8	1,35
<b>Total</b>	<b>110,1</b>	<b>119,8</b>	<b>127,8</b>	<b>133,1</b>	<b>153,6</b>	<b>163,9</b>	<b>32,91</b>

Source : Estimations DAEI/SES.

Pour passer d'une estimation du nombre de tonnes-kilomètres aux trafics exprimés en véhicules-kilomètres, on doit estimer l'évolution du chargement moyen des véhicules en transit. Or, une étude du SES montre que la productivité du capital dans le transport routier de marchandises a augmenté de 1986 à 1994. En particulier, la charge utile d'un véhicule en France (ensemble des zones courte et longue) aurait progressé d'environ 9% en moyenne, le taux de remplissage par camion aurait crû de 5% et le taux de parcours à vide aurait diminué d'environ un point, ce qui donne une croissance de l'ordre de 15% sur la période, soit une croissance annuelle du chargement moyen par an de presque 2% ; il est raisonnable de supposer que ces évolutions ne sont pas spécifiques à la France.

Mais, comme il s'agit là de transports internationaux, déjà bien organisés en 1989, on a supposé qu'en moyenne la croissance du chargement moyen y était moins importante et qu'elle n'était que de 1% par an. Cette croissance du chargement moyen a été appliquée à toutes les relations.

Pour tous les flux de la péninsule ibérique, qui traversent obligatoirement la France, les évolutions en véhicules-km sont donc très vraisemblablement un peu inférieures à celles en tonnes-km (une progression moyenne annuelle de 9% des véhicules-km contre 10% pour celle des t-km sur l'ensemble de la période, apparaît plausible).

Par contre, pour toutes les relations de l'Italie avec l'Europe du Nord et l'Allemagne, et susceptibles de passer par la Suisse, l'effet croissance du chargement moyen est contrarié par un effet contraire à savoir que la proportion de camions de plus de 28 tonnes (interdits de transit en Suisse) est probablement un peu plus importante en fin de période qu'au début, ce qui contribue à accroître la proportion de détournements par la France et l'Autriche. Néanmoins les trois facteurs de productivité précédents jouent vraisemblablement plus fortement en sens inverse. Si la progression des tonnes-km transportées, calculée indépendamment de ce phénomène, est de 5% en moyenne annuelle, la progression du nombre de véhicules-km sur ces liaisons et sur la période ne devrait être que peu inférieure à celles des tonnes-km (plutôt de l'ordre de 4,5%) en faisant l'hypothèse que la moitié de la réduction du nombre de véhicules-km est absorbée par un accroissement des détournements par la France.

## Les données utilisées

L'enquête transit de 1992-1993 est une enquête par interviews ayant porté sur un échantillon 71 000 poids lourds interrogés aux frontières. Ces interviews ont été étalées sur le dernier semestre de 1992 et le premier semestre de 1993.

Les données du commerce extérieur diffusées par Eurostat résultent de déclarations statistiques administratives (commerce intra-communautaire ou commerce extra-communautaire). La cohérence des déclarations des deux pays qui échangent peut être vérifiée, quand ces échanges sont intra-communautaires ; elle n'est pas toujours entièrement satisfaite.

Les données diffusées par Eurostat sur le transport routier de marchandises résultent de méthodes variables selon les pays jusqu'en 1993. Depuis 1994, elles résultent pour la plupart d'enquêtes par sondage du type de l'enquête française permanente sur le transport routier de marchandises.

L'encadré de l'article sur l'évolution des parts de marché des transporteurs routiers français sur l'international (cf bibliographie) fait un point assez précis sur les problèmes rencontrés pour ces deux dernières sources statistiques. Les principaux points sont :

- la rupture au premier janvier 1993 dans les séries des statistiques du commerce extérieur qui est induite par les changements du mode de recueil des données pour les échanges intra-communautaires avec l'application du Règlement Intrastat et le changement de définition du mode de transport à la frontière pour les échanges extracommunautaires ;
- la précision des données rassemblées dans le cadre des directives statistiques sur les transports routiers de marchandises réalisés avec des véhicules immatriculés dans chaque état membre, variable selon les pays et les relations ;
- les champs couverts, qui ne sont pas parfaitement identiques pour ces deux ensembles de données.

## Bibliographie :

### - Notes de Synthèses :

- « La circulation des poids lourds étrangers en France », Maurice GIRAULT, décembre 1992.
- « Le transit de marchandises à travers la France », Gilles DUMARTIN, mai 1994.
- « Transit de poids lourds à travers la France : études des itinéraires », Gilles DUMARTIN, avril 1995.
- « L'évolution des parts de marché des transporteurs routiers français dans l'acheminement du commerce extérieur », Philippe HUAULT, n° 113 septembre-octobre 1997.
- « Observations du transit routier de marchandises à travers la France » (3 volumes). Comité d'évaluation et développement de l'information sur les transports 1995.