



ÉVOLUTION DU TRANSIT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE DE 1989 À 1998

Philippe HUAULT

Cette étude est une actualisation de celle dont les résultats avaient été publiés dans le numéro de novembre - décembre 1997 des Notes de synthèse. Cette actualisation a été réalisée à partir des données du commerce extérieur fournies par Eurostat. Estimée à 2,6 % globalement en 1998, la croissance des tonnages en transit routier sur le territoire français semblerait avoir fortement ralenti par rapport aux trois années antérieures où le rythme avait toujours été supérieur à 7 %. Il n'en reste pas moins que ces transports ont doublé en neuf ans, soit un rythme de croissance annuelle de 8 %.

La croissance du transit routier s'est ralentie en 1998

Le transit routier représente environ 15% de la circulation due au transport routier de marchandises et connaît un développement considérable : d'après les données du commerce extérieur relatives aux échanges routiers à l'intérieur de l'Union européenne, les tonnages routiers de marchandises transportés entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (hors échanges avec la France), avaient progressé d'environ 10 % en moyenne de 1989 à 1995. Leur croissance s'est poursuivie à un rythme semblable en 1996 et 1997, mais leur progression n'a été que de 1,5 % en 1998. Les principales relations touchées sont le Benelux et le Royaume-Uni où les tonnages ont stagné en 1998 après, il est vrai, des croissances particulièrement fortes en 1997. Néanmoins, les tonnages les plus importants concernent l'Allemagne et l'Italie, et ces derniers ont progressé d'environ 5 % en 1998 malgré un certain ralentissement.

Un phénomène semblable, mais légèrement moins marqué, s'observe pour les tonnages transitant en France par transport routier pour les échanges extérieurs de l'Italie¹ : si l'on suppose que, pour chaque relation entre l'Italie et l'un de ses pays partenaires, la part des échanges extérieurs qui transitent par la France reste stable, la croissance des tonnages serait de 2,5 % contre 7 % l'année précédente.

Les relations les plus touchées sont celles avec le Royaume-Uni, l'Allemagne et les Pays-Bas, où l'on enregistre une baisse des tonnages de 2,4 % pour la première et des hausses de respectivement 0,4 % et 2,1 % pour les deux relations suivantes.

Par contre, la croissance des tonnages routiers avec la Belgique est passée de 5,3 % en 1997 à 7,6 % en 1998. Les actualisations réalisées en utilisant la même méthodologie que celle qui avait permis de procéder aux estimations présentées dans la note de synthèse de fin 1997 (cf. encadré) conduisent à un niveau et à des évolutions du nombre de tonnes-kilomètres relatives au transport routier de marchandises en transit en France qui figurent dans le tableau de la page suivante.

¹ On exclut ici les échanges entre l'Italie et l'Espagne ou le Portugal, puisqu'ils ont été examinés en même temps que le reste des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Évolution du transit routier de marchandises en France de 1989 à 1998

(indices d'évolution des tonnes-kilomètres, base 100 en 1989)

Relations (cumul deux sens)		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	niveaux 1998 (milliards de tonnes-kilomètres)
Péninsule ibérique	Allemagne	112,9	128,1	135,8	137,8	155,9	182,5	198,8	215,9	227,9	11,26
Péninsule ibérique	Benelux	112,9	128,2	137,2	154,4	187,9	189,8	204,3	229,6	231,6	8,15
Italie	Benelux	103,9	105,2	111,7	111,3	130,3	127,4	131,3	137,7	144,9	5,13
Péninsule ibérique	Italie	120,6	127,8	137	145	168,1	186,7	210,7	231,7	243	4,64
Péninsule ibérique	Grande Bretagne	107,5	115	123,7	132,5	164,5	174	194,2	219,6	217,8	4,01
Péninsule ibérique	Autres pays	111,3	123,2	131	135,6	156,3	161,6	160,7	172,9	174,4	2,67
Italie	Grande Bretagne	103,1	104,7	117,3	136,4	148,1	157,7	158,3	182,4	178	2,33
Allemagne	Italie	104,7	112,9	120,7	126,8	144,7	146,9	146,5	152,9	153,5	0,66
Autres relations		107,5	99,6	109,9	101,3	108,2	124,5	131,7	137,1	134,7	1,43
Total		110,3	119,1	127,5	133,7	155,6	166,6	178,5	195,6	200,7	40,27

Source : Estimations DAEI/SES à partir des données du commerce extérieur d'Eurostat

Ainsi, de 1989 à 1998, le nombre de tonnes-kilomètres afférentes aux transports routiers de marchandises en transit en France a doublé. Les croissances annuelles observées sur les quatre dernières années sont respectivement de 7 %, 7,1 %, 9,6 % et 2,6 %. Le transit concerne désormais 47 millions de tonnes de marchandises par an. La longueur moyenne de la partie française des parcours étant de 856 kilomètres, le nombre de tonnes-kilomètres réalisées en France à ce titre est d'environ quarante milliards.

Compte tenu des gains de productivité dans le transport routier de marchandises, on peut estimer que le rythme moyen de croissance annuelle de la circulation des poids lourds assurant ces transports de marchandises est d'un demi point inférieur à celui des tonnes-kilomètres correspondantes, soit 7,5 % par an contre 8 %.

Rappel méthodologique

Trois sources de données avaient été utilisées dans l'étude parue dans le numéro de novembre - décembre 1997 des Notes de synthèse :

1. l'enquête transit de 1992-1993, sur laquelle avaient été calées toutes les évolutions ;
2. les données de la base Commerce extérieur d'Eurostat ;
3. accessoirement, les données collectées par Eurostat dans le cadre de la directive concernant les statistiques du transport routier.

Certains arbitrages avaient dû être effectués lorsque ces données n'étaient pas totalement cohérentes entre elles, du fait, d'une part, de la mise en place du « règlement intrastat » pour les données du commerce extérieur en 1993, et, d'autre part, de l'imprécision touchant parfois certaines données internationales de la directive transport routier de marchandises.

Deux hypothèses ont aussi été faites pour la période récente 1995 à 1998 à savoir :

- 1) pour chaque relation élémentaire (pays à pays), le parcours moyen en France est supposé être resté constant et identique à celui de la dernière enquête transit (1992-1993) ;
- 2) la part des flux en tonnages transitant en France, pour certaines relations où des itinéraires alternatifs existent (Italie-Allemagne par exemple), a été supposée constante dans le temps.