



## **TRANSIT ET FRANCHISSEMENTS MONTAGNEUX DES MARCHANDISES : QUELLES ÉVOLUTIONS DEPUIS SEPT ANS ?**

*Michel HOUÉE*

**Une observation des flux terrestres de marchandises en transit à travers le territoire français ou en échange transalpin et transpyrénéen a été conduite sur l'ensemble de l'année 1999, notamment dans le but d'actualiser les résultats de la première observation de ce type réalisée de juillet 1992 à juin 1993. Les principales caractéristiques du dispositif ont été présentées dans la note de synthèse n° 122 de mars-avril 1999.**

Les premières exploitations réalisées mettent en évidence trois phénomènes majeurs qui marquent l'évolution des tonnages de marchandises qui ont traversé les frontières montagneuses françaises entre ces deux dates :

- le dynamisme beaucoup plus fort des flux transpyrénéens par rapport aux flux transalpins (+ 75 % contre + 26 %) ;
- la croissance des échanges entre la France et ses partenaires commerciaux, plus forte que celle du transit (+ 56 % contre + 37 %) ;
- la relative stabilité du partage du marché entre la route et le fer : part du fer en légère diminution (de 19 % à 16 %) pour l'échange et en légère hausse (de 18 % à 19 %) pour le transit, en très légère diminution (de 6,5 % à 6 %) pour les flux transpyrénéens et en hausse de 17 % à 20,5 % pour les flux transalpins.

**Fort  
développement  
des transports  
entre l'Espagne  
et ses partenaires  
économiques,  
en particulier  
l'Allemagne**

Le niveau du trafic de transit routier franchissant les frontières montagneuses ou le poste de Bâle atteint 2,8 millions de véhicules en 1999, en croissance de 39 % par rapport à 1992/1993. Environ deux sur trois d'entre eux ont leur point de chargement ou de déchargement en Espagne, alors que cette proportion n'était « que » de 56 % en 1992/1993. La très forte croissance, de 65 % en moyenne, que cette évolution traduit affecte l'ensemble des relations impliquant l'Espagne, à commencer par Espagne - Allemagne, qui se confirme être l'axe majeur du transit à travers le territoire français avec plus d'un poids lourd sur cinq. Il n'est pas jusqu'aux pays d'Europe de l'Est, quatre fois plus importants comme générateurs ou récepteurs de trafic de transit que lors de l'enquête précédente, pour occuper désormais une place significative dans le total des flux. Au niveau régional, la relation la plus importante est Catalogne - Lombardie, avec 2 % du total du transit, suivie par Catalogne - Westphalie, Valence - Westphalie et Catalogne - Bade-Würtemberg.

**Une croissance  
modeste des flux  
transalpins  
transitant par la  
France**

Cette croissance très marquée du transit impliquant l'Espagne contraste fortement avec la croissance beaucoup plus modérée, à hauteur de seulement 13 % en près de sept ans, du transit impliquant l'Italie. Si l'on tient compte du fait que le transit Espagne - Italie croît au rythme des autres flux de transit impliquant l'Espagne, cela traduit une baisse de la plupart des transits Italie - Europe du Nord passant par la France pouvant dépasser 50 % en tonnage dans le cas de l'Allemagne. Seuls les transits Italie - Portugal, profitant de la dynamique générale des flux impliquant la péninsule ibérique, et Italie - Royaume-Uni, bénéficiant de l'effet du tunnel sous la Manche, affichent une progression, de 21 % en tonnage dans l'un et l'autre cas.



## TRANSIT

**Au total, un volume important de marchandises en transit terrestre acheminé aux quatre cinquièmes par la route**

En regard des 43,6 millions de tonnes acheminées par le transit routier, en progression de 36 % sur la période, le transit ferroviaire atteint un volume de l'ordre du quart de celui de la route, avec 10,3 millions de tonnes. Trois relations concentrent plus des deux tiers des tonnages en transit ferroviaire : Italie - Belgique (40 %), Espagne - Allemagne (15 %) et Royaume-Uni - Italie (13 %).

Tous modes terrestres confondus, trois relations représentent presque la moitié du total. Parmi elles, Espagne - Allemagne l'emporte largement avec 10,8 millions de tonnes sur un total de 53,7 millions (20 %), suivie par Espagne - Italie avec 7 millions de tonnes et Italie - Belgique avec 6,9 millions de tonnes. A noter que, pour cette dernière relation, le fer est majoritaire, avec 60 % du total des tonnages transportés.

**Un pavillon espagnol en forte progression**

Le renforcement du dynamisme des échanges européens avec la péninsule ibérique se double de forts gains de parts de marché des transporteurs routiers espagnols puisque la part des pavillons ibériques passe d'environ un quart du trafic total de transit en 1992/1993 à près de 40 % en 1999. Avec un peu plus de 10 % chacun, les pavillons italien et allemand se situent loin derrière.

**Une légère baisse de chargement des véhicules routiers en transit liée à l'élargissement des flux**

Les poids lourds en transit présentent un gabarit en moyenne très important : 92 % de « cinq essieux et plus », principalement sous forme de train articulé (85 %). Si la carrosserie de type savoyarde domine, à près de 60 % du total, il convient de noter la part très significative (24 %) des fourgons frigorifiques, en relation avec la part des produits agricoles et alimentaires. Le tonnage moyen des poids lourds en charge est en légère régression, de 16,9 tonnes à 16 tonnes, mais les trajets à vide sont moins fréquents, passant de 6,5 % à 3,8 % du total. Il en résulte une diminution nette du tonnage moyen de l'ensemble des poids lourds en transit, véhicules vides inclus, de 15,7 tonnes à 15,3 tonnes.

**Une structure de produits transportés qui reflète la mutation de l'économie et les spécialisations géographiques**

L'analyse des catégories de produits transportés par la route montre un renforcement de la part des produits manufacturés qui, avec 37 % du total, l'emportent désormais sur l'ensemble des produits agricoles et alimentaires, lesquels représentaient 40 % en 1992/1993. Au niveau du transit ferroviaire, la part du transport combiné passe de 63 % à 72 %, les deux autres postes significatifs étant les produits métallurgiques, en régression de 11 % à 9,5 %, et les véhicules et matériels de transport, en hausse de 6 % à 8 %.

La structure des flux est très variable selon les relations : de près de la moitié de produits agricoles et alimentaires, avec une très forte prépondérance du sens sud - nord, entre le Royaume-Uni et l'Espagne, à plus de la moitié de produits manufacturés divers entre l'Italie et le même Royaume-Uni, en routier.

**Six véhicules en transit sur dix ne s'approvisionnent pas en carburant sur le territoire français**

40 % des poids lourds en transit déclarent acheter du carburant en France, pour une moyenne de 380 litres, ce qui représente une consommation globale de l'ordre de 427 millions de litres.

## TRANSIT

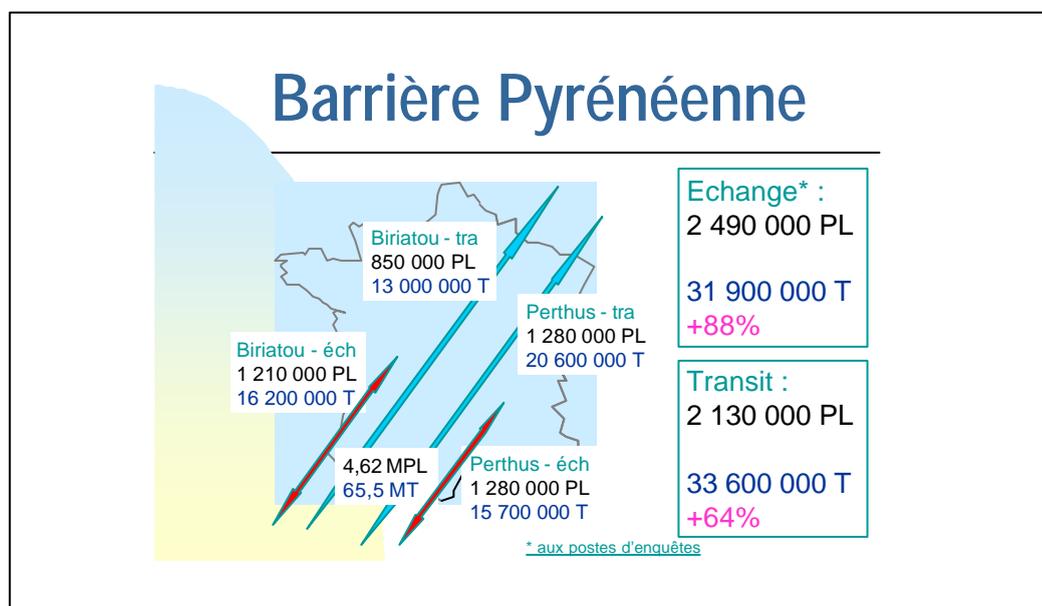
**Une multimodalité probablement faible, quoique sous-estimée**

Les poids lourds pour lesquels le point de chargement déclaré est un lieu de transfert modal représentent 1,9 % du total : ils sont 1,3 % dans cette situation s'agissant du lieu de déchargement et 0,7 % s'agissant des deux extrémités du trajet à la fois. Encore s'agit-il, dans environ la moitié des cas, d'un centre routier. Même s'il s'est avéré dans certains cas que les conducteurs interrogés ignoraient le caractère de plate-forme multimodale du lieu d'origine ou de destination de leur trajet, cela traduit le faible poids de la multimodalité au sein des flux en transit routier à travers la France (et notamment de l'intermodalité, 0,6 % des poids lourds en transit étant de type porte-conteneurs)

**Une explosion des trafics routiers transpyrénéens dont les flux d'échange de proximité sont les premiers responsables**

65,5 millions de tonnes ont traversé les Pyrénées par la route en 1999, à raison de 55 % du côté méditerranéen et 45 % du côté atlantique. L'échange en représente 48,7 % (mais 55,5 % à Biriatoú contre 43,3 % au Perthus). Du fait des différences de chargement des poids lourds relevant de l'un ou l'autre de ces deux types de flux, les équilibres exprimés en proportion des 4,6 millions de véhicules franchissant les Pyrénées sont quelque peu différents : 53,9 % pour l'échange globalement, avec un partage à égalité entre échange et transit au Perthus contre près de six véhicules sur dix en échange à Biriatoú.

Cette situation résulte d'une croissance encore sensiblement plus élevée de l'échange par rapport au transit à la frontière espagnole : + 88 % contre + 64 % en tonnage. Les relations entre l'Espagne et certaines régions françaises font même plus que doubler : c'est notamment le cas pour l'Aquitaine, qui représente à elle seule le cinquième des échanges franco-espagnols, à égalité désormais avec le Languedoc-Roussillon, et pour Midi-Pyrénées. Les échanges avec le Portugal, sans être négligeables, sont plus modestes, tant en niveau (7,6 % du total de l'échange transpyrénéen) qu'en rythme de croissance (+ 43 % sur la période). Au total, et contrairement à ce que l'on constate pour le transit, c'est bien la proximité qui explique d'abord les flux, les deux plus importants, qui dépassent les trois millions de tonnes annuels, concernant les relations Pays Basque - Aquitaine et Catalogne - Languedoc-Roussillon (rappelons que le plus gros flux de transit de région à région, qui concerne Catalogne - Lombardie, est inférieur à un million de tonnes).



## TRANSIT

**Une présence modeste du fer dans les flux transpyrénéens principalement dédiée au long transit**

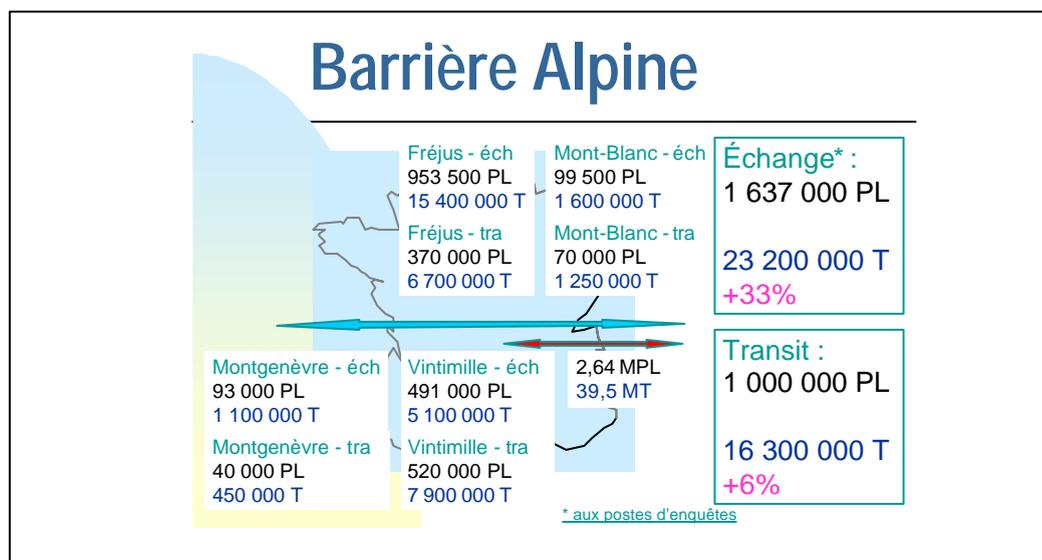
Le partage entre échange et transit au franchissement des Pyrénées est radicalement différent s'agissant du mode ferroviaire, la part de l'échange dans les 4,2 millions de tonnes recensées n'y étant que de 29,6 %, soit moins que le flux de transit Espagne - Allemagne (36,8 %), les deux autres flux les plus significatifs étant Espagne - Belgique (12,6 %) et Espagne - Royaume-Uni (9,8 %). Cela montre que l'effet du transbordement nécessité par la différence d'écartement des réseaux espagnol et français est d'autant plus dissuasif que la distance est courte. Trois autres caractéristiques des flux ferroviaires sont leur dissymétrie en faveur du sens nord-sud, qui représente 59,7 % du total, le déséquilibre au profit du passage méditerranéen, qui absorbe 61,3 % du total, et leur concentration régionale, sur les régions industrialo-portuaires du nord de l'Europe et sur la zone limitrophe des Pyrénées au sud.

Compte tenu du poids écrasant de la route dans les 69,7 millions de tonnes franchissant au total les Pyrénées, en croissance de 75 % par rapport à 1992/1993, la structure d'ensemble est évidemment très proche de celle des flux routiers : part de l'échange de 47,6 %, flux Espagne - Allemagne représentant 15,5 % du total.

**L'échange domine les flux à travers les Alpes françaises et la part du fer se hisse à 20 %**

39,5 millions de tonnes de marchandises ont traversé les Alpes par la route en 1999, dont 56 % au Fréjus, 33 % à Vintimille, 7 % au Mont-Blanc et 4 % au Montgenèvre, répartition fortement influencée par la fermeture du tunnel du Mont-Blanc pendant les trois quarts de la période d'observation. L'échange en représente 58,7 %, avec un poids relatif très contrasté selon les points de passage : autour de 70 % au Fréjus et au Montgenèvre, mais seulement 39 % à Vintimille. En termes de trafic, la part de l'échange est globalement de 62,1 % des 2,6 millions de véhicules franchissant les Alpes, allant de 72 % au Fréjus à 48,6 % à Vintimille.

A travers les Alpes également, l'échange a crû plus rapidement que le transit : + 33 % contre + 6 % en tonnage. Des croissances supérieures à 50 % sont enregistrées dans les échanges avec l'Italie des régions Aquitaine (qui occupe donc le premier rang en termes de progression aussi bien pour les échanges alpins que pyrénéens, mais pour un volume limité dans le premier cas), Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur qui, avec 15,2 % du total des échanges franco-italiens, arrive en second rang en termes de volume derrière Rhône-Alpes (21,7 %). Comme pour les échanges transpyrénéens, la proximité favorise les flux : les deux plus importants, qui dépassent le million de tonnes, concernent les relations de Rhône-Alpes avec la Lombardie et le Piémont (l'écart étant toutefois moindre avec le plus gros flux régional de transit que dans le cas de la barrière pyrénéenne).



## TRANSIT

Au niveau des flux ferroviaires transalpins, l'échange représente 68,2 % du total des 10,2 millions de tonnes recensées et les deux flux de transit de loin les plus importants, Belgique - Italie et Royaume-Uni - Italie, respectivement 17,2 % et 12,9 %. Modane est de loin le principal point de passage, avec 90 % du total, le reliquat correspondant au passage par Vintimille. Le déséquilibre est très accentué au profit du sens est-ouest, qui représente 69 % du total.

Au total, les flux transalpins atteignent 49,7 millions de tonnes, en progression de 26 % par rapport à 1992/1993. L'échange en représente 60,8 %, en quasi-totalité avec l'Italie, et les deux flux de transit les plus importants, Espagne - Italie et Belgique - Italie, 14 % chacun.

### ***Une détérioration de la part du pavillon routier français***

La part du pavillon routier français dans les flux d'échange, majoritaire en 1992/1993 (56 %), devient minoritaire (47 %). On retrouve comme principale cause de cette situation le dynamisme, déjà évoqué à propos des flux de transit, des transporteurs routiers espagnols qui représentent 56 % des pavillons étrangers en échange alors que les flux franco-espagnols ne représentent que 50,3 % des tonnages d'échange pris en compte dans l'enquête.

### ***Des chargements des poids lourds moins élevés en échange qu'en transit et en diminution, surtout à la frontière espagnole***

Les types de véhicules dominants en matière de transit se retrouvent au niveau de l'échange, quoique de manière un peu moins accentuée : 85 % de « cinq essieux et plus », 81 % de trains articulés, 53 % de savoyardes et 18 % de fourgons frigorifiques. A la différence de ce que l'on constate pour les poids lourds en transit, la diminution du tonnage moyen des poids lourds en charge (de 16,6 tonnes en 1992/1993 à 16 tonnes en 1999) n'est pas compensée par une diminution de la part des poids lourds à vide. Celle-ci reste quasiment constante aux alentours de 20 %, niveau au demeurant beaucoup plus important qu'en matière de transit. Au total, le tonnage moyen des poids lourds en échange, vides inclus, passe de 13,1 tonnes à 12,8 tonnes. Ainsi, le chargement moyen des poids lourds en transit, égal à celui des poids lourds en échange si l'on ne considère que les véhicules en charge, est plus élevé de 2,5 tonnes quand on raisonne y compris véhicules vides. A noter enfin que les poids lourds franchissant les Alpes sont en moyenne plus chargés que ceux qui franchissent la frontière pyrénéenne (15 tonnes contre 14,2 tonnes), principalement du fait des relations d'échange (14,2 tonnes contre 12,8 tonnes).

### ***Moins du tiers des véhicules en échange s'approvisionnent en carburant sur le territoire français***

32 % des véhicules en échange achètent du carburant en France, pour en moyenne 390 litres (soit à peu près autant que les véhicules en transit), générant une consommation globale de 560 millions de litres. L'approvisionnement sur le territoire national est un peu plus important s'agissant des véhicules immatriculés en France, puisqu'ils sont à l'origine de 57 % des consommations alors qu'ils sont minoritaires dans le trafic.

### ***Un report massif des trafics sur le Fréjus suite à la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc***

488 000 conducteurs de poids lourds ont déclaré avoir dû modifier leur itinéraire en raison de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, dont 460 000 au Fréjus, soit 42,1 % du trafic en ce point pendant la période concernée. Ce volume est compatible avec l'écart entre le trafic constaté au Fréjus (1 320 000 véhicules) et l'estimation de ce qu'aurait été le trafic en l'absence de catastrophe (entre 800 000 et 900 000 véhicules). On peut estimer que les autres reports sur les points de passage français enquêtés se répartissent à raison de la moitié à Vintimille et d'un quart au Montgenèvre et à Bâle. Cela représente une proportion très faible du total des flux pendant la période concernée, comprise entre 1 % et



## TRANSIT

2 % à Vintimille et à Bâle, un peu plus importante au Montgenèvre (autour de 6 %). Mais, alors que sur les deux premiers postes il s'agit très majoritairement de reports du Mont-Blanc, au Montgenèvre il s'agit pour les trois quarts de reports « en cascade » du Fréjus occasionnés par les temps d'attente parfois importants encourus du fait du surcroît de trafic et des mesures de régulation.

Cela se reflète dans les différences d'évolution de la structure des trafics après la catastrophe suivant les points de franchissement : hausse de la part des trafics de transit au Fréjus de 22 % à 29 %, ce qui est cohérent avec le fait que le Mont-Blanc jouait un rôle privilégié vis-à-vis du trafic de transit ; mais baisse sensible, de 41 % à 27 %, de cette même part du transit au Montgenèvre, du fait du report de trafics d'échange depuis le Fréjus. Au Fréjus, la part de certaines origines-destinations fortement représentées au Mont-Blanc se renforce notablement, allant jusqu'à doubler dans le cas de Grande-Bretagne - Italie, qui passe de 5 % à 10 %.

Aucune évolution significative des flux ferroviaires ne peut par contre être rapprochée de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Au total, sous réserve de confirmation par les résultats des observations similaires pratiquées en Suisse et en Autriche, lorsqu'ils seront connus, il semble que la totalité du trafic se soit reportée sur d'autres itinéraires routiers.

