

POIDS LOURDS ETRANGERS EN FRANCE : DOUBLEMENT DU TRANSIT EN TROIS ANS

Maurice GIRAULT

La circulation de ces véhicules était mal connue jusqu'à maintenant. Plusieurs problèmes ont amené l'Observatoire économique et statistique des transports à procéder à des estimations:

- pour connaître la circulation totale en France, afin d'apprécier par exemple les taux d'accidents ou bien encore les véhicules poids lourds impliqués dans l'usage des infrastructures;
- pour des prévisions de trafic en raison de la dynamique spécifique aux poids lourds étrangers.

A noter que la proportion de véhicules étrangers dans la circulation française est plus grande pour les poids lourds que pour les voitures: les véhicules étrangers représentent 10% de la circulation poids lourds sur le réseau routier national et environ 7% de celle des voitures.

Des estimations flables peuvent être effectuées:

A défaut d'une connaissance directe de la circulation des PL étrangers celle-ci 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 véh.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 rassemblées par la CEMT permet d'estimer le volume de ces trafics en t, puis en t-km et en véh-km (La méthodologie de ces estimations est présentée plus en détail ci-après).

Une enquête de la Direction Régionale de l'Equipement Languedoc-Rousillon décrit le transit de la péninsule Ibérique avec la CEE.

Les statistiques d'accidents des PL étrangers permettent de vérifier les ordres de grandeur et précisent les réseaux empruntés.

Les résultats: 10 % de la circulation des poids lourds

L'acheminement de notre commerce extérieur par des PL étrangers représente un trafic en France de 14 mds de t-km et près de 1 milliard de véhicules-km, cette circulation étant voisine de celle des PL français à l'étranger; ce trafic est en forte augmentation avec une croissance annuelle de 8% entre 1984 et 1987 et 6% entre 1978 et 1984 alors que pour les PL français faisant de l'international ces chiffres sont respectivement de 8% et 4% par an).

Pour le transit proprement dit, une estimation effectuée à l'OEST donne plus de 12 milliards de tonnes-km sur le territoire français en 1987 soit 0,8 milliards de véhicules-km, avec une croissance annuelle de plus de 25% par an.

Le trafic des poids lourds étrangers en France

estimations OEST	1984	1985	1986	1987	Taux de croissance annuel	
					87/86	86/84
1 l'acheminement du commerce extérieur français						
en t-km (millions)	11 309	12 154	13 231	14 416		
en véh-km (millions)	754	810	882	961	9%	8,2%
2 le transit en France des échanges P. Ibérique-						
						Europe et Grande Bretagne-Italie
en t-km (millions)	6000	7800	9750	12430*		
en véh-km (millions)	400	520	650	830*		27,5%
* les chiffres 1987 sont extrapolés de ceux des années précédentes						

La circulation totale des PL étrangers en France représente d'après ces chiffres:

- environ 10% de la circulation des PL français et près de 20% de leur trafic en t-km;

- plus de 10% de la circulation PL sur le réseau routier national,

- et 20 à 25% de la circulation PL sur les autoroutes;

Parmi ces PL étrangers, près de la moitié sont en transit proprement dit en 1987 alors qu'ils n'étaient que 35% en 1984, ce transit se faisant principalement sur les autoroutes.

Une croissance à venir très importante

L'évolution passée de la circulation des PL étrangers présente une croissance supérieure à celle de l'ensemble de la circulation des poids lourds sur le réseau routier national, du fait de la plus grande dynamique des échanges extérieurs français 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 PL étrangers augmente encore plus vivement, avec l'accélération de la croissance économique de l'Espagne et du Portugal et l'intensification de leurs échanges avec les autres pays européens depuis leur entrée dans la CEE.

Ces deux facteurs de croissance demeureront à l'avenir. Ils joueront en particulier sur la croissance des trafics de marchandises sur autoroute, qui n'avaient pas connu au début des années 80 le ralentissement des trafics intérieurs à cause des échanges extérieurs et des PL étrangers. Ces trafics se développeront à moyen et long terme à un rythme qui ne serait pas inférieur à 3 ou 5% par an, voire bien davantage.

Il en résultera un accroissement important de la part des PL étrangers dans la circulation PL sur les autoroutes françaises. Selon certaines études, cette part pourrait atteindre presque 40% à l'horizon 2000, et 50% ou plus à l'horizon 2010.

Avantages et Inconvénients pour la France

Les poids lourds étrangers contribuent à l'usure des infrastructures françaises et à leur congestion, ou du moins au ralentissement de la circulation, et ils causent des accidents.

En revanche, grâce aux péages autoroutiers ils participent au financement des infrastructures. Ils achètent peu de carburant et contribuent donc faiblement aux recettes fiscales pétrolières. Mais ils effectuent des dépenses de restauration, de boissons et d'achats divers. Du point de vue d'un bilan coûts-avantages, les coûts sont d'un ordre de grandeur voisin ou un peu supérieur à celui des recettes.

Octobre 1988

Le transit des échanges Espagne-Europe

L'essentiel des flux de transit (84%) sont liés au commerce extérieur espagnol. Les échanges Portugal-Europe et Grande Bretagne -Italie ne représentent chacun que 8% du transit en France.

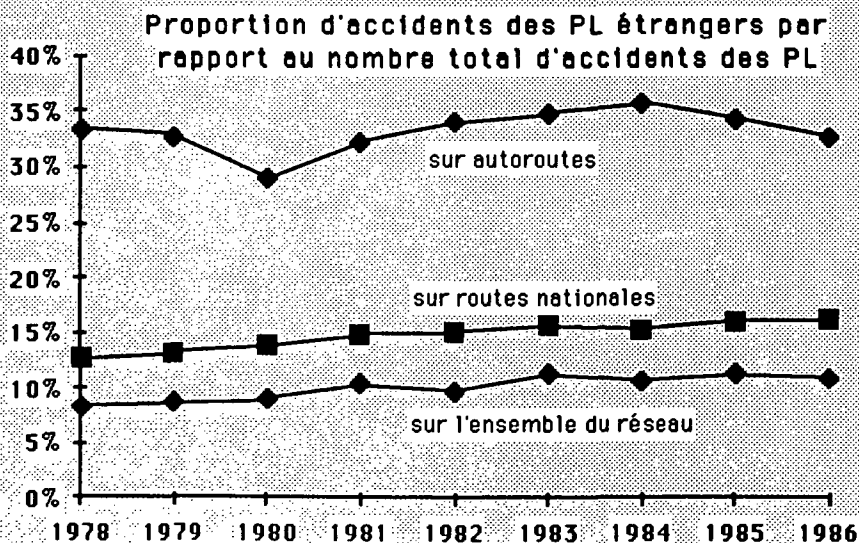
Les estimations proposées ici sont des ordres de grandeur, du fait des incertitudes statistiques. Globalement elles constituent un minimum compte tenu de certains transits non pris en compte, dont une partie néanmoins passe par la France. Ainsi serions nous fondés à retenir une partie des échanges Belgique-Italie ou une plus grande part de ceux entre la Grande Bretagne et l'Italie. Au stade actuel de ces analyses, nous supposons qu'ils passent par l'Allemagne du fait d'itinéraires plus courts et à cause des péages autoroutiers français.

	Détail des flux de transit pris en compte			
	1984		1986	
	t	t-km	t	t-km
Espagne-Europe	5 160	4,96	8 560	8,2
Portugal-Europe	550	0,49	910	0,8
Grande Bretagne-Italie	700	0,64	900	0,8

Flux non pris en compte:		milliers de t	1986
Grande Bretagne-Italie		1 100 à 1 800	
Italie -Belgique		3 000	
Suisse-Belgique		500	
Suisse-Grande Bretagne		400	

Des estimations de circulation cohérentes avec les statistiques d'accidents des PL étrangers:

Les statistiques d'accidents fournissent un indicateur imparfait de répartition et d'évolution par réseau de la circulation des PL étrangers en France, (y compris les autocars étrangers). D'après ces données, ils représentent une proportion croissante de la circulation des PL en France: environ 11% de la circulation des PL 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%, la croissance observée entre 1980 et 1984 s'interrompant en 85-86, peut être à cause des autocars (ils représentent près de 20% des PL accidentés). Le graphique ci-dessous illustrent ces évolutions.



Une incertitude subsiste dans l'estimation des trafics de transit

La méthodologie des estimations de la circulation des poids lourds étrangers en France fait appel à plusieurs sources statistiques.

Pour les PL étrangers qui acheminent notre commerce extérieur, leur trafic en t-km est estimé à partir des statistiques douanières françaises en tonnage et d'un distancier, celui-ci étant très détaillé pour les échanges avec nos principaux partenaires (au niveau 8 pays étrangers - 21 régions françaises); leur circulation en véh.km s'en déduit en supposant que leur chargement moyen est de 15 t (1). Les calculs sont automatisés dans le modèle DNTRI de l'OEST.

La précision de cette estimation repose sur une bonne connaissance des tonnages et une incertitude limitée pour le distancier (de l'ordre de 5%).

Pour le transit proprement-dit, aucune estimation n'existait jusqu'à maintenant. Un chiffrage a été effectué à partir des statistiques douanières et de transports rassemblées par la CEMT pour les années 1984-85 & 86. Ces statistiques douanières en tonnages permettent de connaître les flux d'échanges entre les pays de la CEMT acheminé par transport routier international. Seuls transitent en France les échanges par route entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe d'une part, et une partie de ceux entre l'Italie et la Grande Bretagne et l'Irlande d'autre part.

Les estimations présentées ici négligent le transit en France des échanges Italie-Suisse-Bénélux et Suisse- Grande Bretagne.

Chacun des flux est décrit par chaque partenaire, par exemple comme importation de l'un et exportation de l'autre. La confrontation de ces deux sources fait apparaître de nombreux écarts: ainsi les échanges routiers Grande Bretagne-Italie sont bien plus importants selon la source italienne (+40%); de même les exportations espagnoles acheminées par route sont très supérieures à ce que reçoivent leurs partenaires comme importations provenant d'Espagne, les principaux écarts concernant l'Allemagne, la Grande Bretagne et l'Irlande. Des arbitrages ont été effectués en privilégiant une source supposée plus fiable que l'autre ou quand l'écart peut s'expliquer par un changement de mode.

Cette confrontation des données est principalement effectuée pour l'année 1984, faute de source espagnole et portugaise pour 1985 et 1986. 1984 constitue donc la base, les évolutions en 85 & 86 étant appréciées avec des données comparables entre elles. Le chiffrage actuel peut être considéré comme un minimum malgré les incertitudes, compte tenu des transits non pris en compte: les échanges Italie-Suisse-Bénélux, Suisse- Grande Bretagne, et une grosse moitié du commerce Italie-GB-Irlande sont supposées transiter par l'Allemagne et l'Autriche.■

*

*

(1) Ce chargement moyen de 15 tonnes ressort de l'enquête TRM pour le trafic international des véhicules français, et on retrouve le même chiffre dans l'enquête de la DRE Languedoc-Rousillon sur le transit des PL étrangers entre la péninsule Ibérique et la CEE. La moyenne est calculée par rapport l'ensemble des parcours, y compris les parcours à vide.