

LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS ÉTRANGERS EN FRANCE

Forte croissance jusqu'en 1990

Maurice Girault

La circulation des poids lourds (PL) étrangers en France augmente deux à trois fois plus que celle des véhicules lourds français. Sa connaissance est indispensable pour comprendre l'évolution de la circulation PL en France, sachant qu'elle représente 25% de la circulation PL sur autoroute et 8% sur routes nationales. On distingue ici le transit international et l'acheminement du commerce extérieur français, le cabotage étant encore négligeable pour les années considérées.

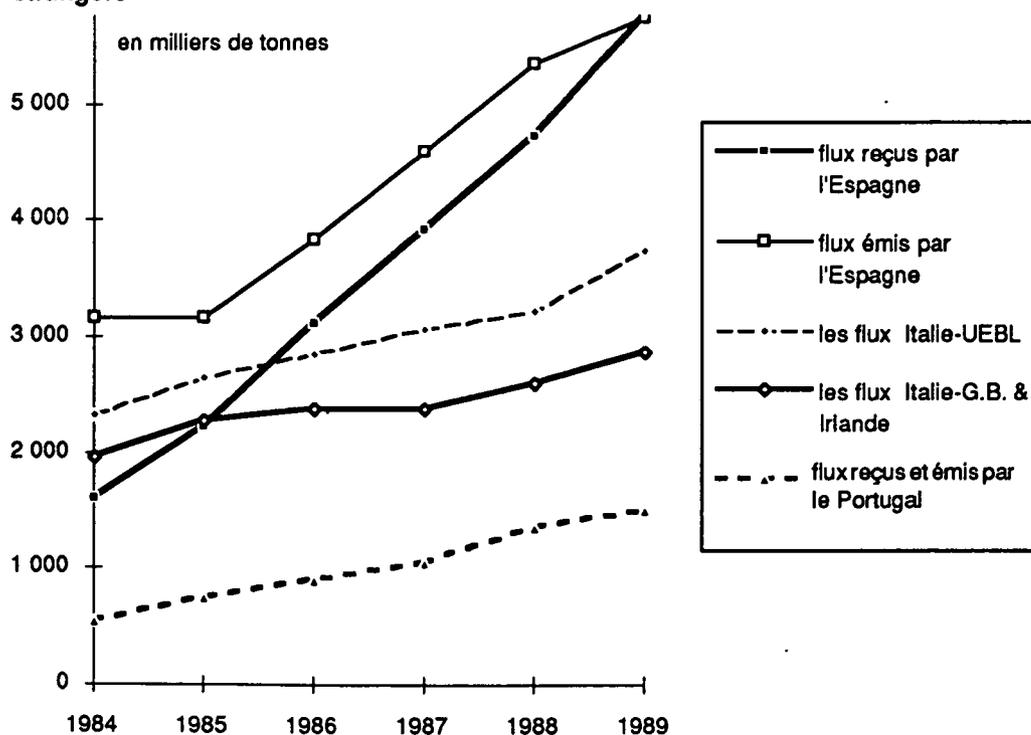
**Forte croissance
du transit jusqu'en
1989**

A défaut d'une connaissance directe, qui sera prochainement apportée par l'enquête en cours de réalisation à l'initiative du CEDIT, il est possible d'estimer le transit des poids lourds étrangers en France, à partir des statistiques douanières des pays étrangers, en cernant les échanges routiers qui circulent forcément en France (cas des échanges routiers espagnols et portugais avec les autres pays européens), ou qui transitent très probablement par la France. Ceci hors acheminement du commerce extérieur français.

Une hypothèse prudente avait été retenue lors des premières estimations couvrant la période 1984-1986: elle correspondait à un volume minimal de transit s'accroissant de 25% par an.

L'estimation réalisée à partir des données 1987-88 privilégiait l'hypothèse correspondant à un champ plus large, compte tenu d'informations complémentaires - enquête de la SEDES, contacts avec des transporteurs ... - permettant

Principaux flux routiers transitant par la France : trafic de transit des poids lourds étrangers



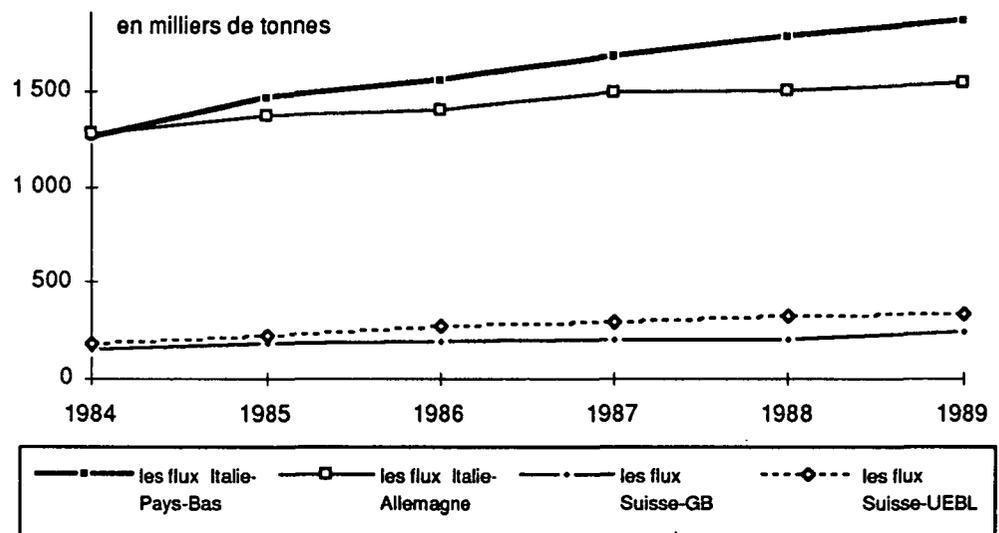
ETUDES

de supposer que tous les échanges routiers Italie-Grande-Bretagne et Italie-UEBL empruntent le réseau français, ainsi qu'une partie (50%) du commerce Italie-Pays-Bas, Suisse-UEBL, Suisse-Grande-Bretagne, et 10% des flux Italie-Allemagne.

L'estimation proposée ici retient les mêmes hypothèses. Elle porte sur les dernières données rassemblées par la CEMT pour 1989 (à paraître fin 1992), ce qui permet de couvrir la période 1984-89.

Le commerce espagnol, portugais et Italie-UEBL augmente beaucoup de 1984 à 1989. Les autres flux, émis par l'Italie et la Suisse, se développent plus lentement.

Flux routiers transitant par la France (suite)



Ce sont 24 millions de tonnes qui transitent par la France en 1989, en augmentation de 12% par rapport à 1988, et de près de 14% par an depuis 1984.

Transit total	1984	1985	1986	1987	1988	1989
millions de t	12,5	14,3	16,5	18,7	21,1	23,6
n/n-1		14,4%	15,5%	13,3%	12,6%	12,0%

Une circulation de transit qui augmente de près de 14% par an

La répartition géographique des flux se répercute sur la circulation de transit. Cette circulation augmente de 15 à 17% par an en 1985 et 1986; la croissance se ralentit à 14% en 1987, 9% en 1988, et elle retrouve un rythme de 14% en 1989.

Récapitulatif du transit total des PL étrangers en France

Transit total	1984	1985	1986	1987	1988	1989	TCAM	
							89/88	89/84
en milliers de tonnes	12 507	14 312	16 525	18 730	21 096	23 619	12,0%	13,6%
en millions de t.km	10 257	11 763	13 762	15 659	17 101	19 456	13,8%	13,7%
en millions de véh.km (chargement moyen de 15t)	684	784	917	1 044	1 140	1 297	13,8%	13,7%
croissance des véh.km		14,7%	17,0%	13,8%	9,2%	13,8%		

Cette estimation du transit des poids lourds étrangers peut être complétée par celle de l'acheminement du commerce extérieur français par les véhicules étrangers. L'enquête TRM ne cerne que le trafic des véhicules français, on se repose également ici sur la source douanière pour cette seconde estimation.

ETUDES

Les poids lourds étrangers acheminant notre commerce extérieur

A partir des statistiques douanières françaises qui distinguent le pavillon du transporteur, l'OEST suit le partage de ce marché d'acheminement de notre commerce extérieur : le modèle DNTRI (Dépense Nationale de Transport Routier International) estime les trafics et le solde de nos échanges en termes d'impact sur la balance des paiements (cf. le rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation).

Le trafic des poids lourds étrangers est de plus de 70 millions de tonnes et 17 milliards de t-km. Leur circulation augmente de 8% par an de 1984 à 1990 puis se stabilise en 1991 (-0,6%) à cause d'une moindre présence des transporteurs allemands au moment de la réunification de leur pays.

La circulation totale des poids lourds étrangers en France ressort à un peu moins de 3 milliards de véh-km. Le sondage de circulation 1990 sur le réseau routier national donne un chiffre un peu plus fort incluant les autocars, en distinguant les autoroutes (2,6 mds de véh-km de véhicules lourds étrangers), et les routes nationales (0,8).

Acheminement routier du commerce extérieur français en France

taux de croissance annuel moyen

	84	85	86	87	88	89	90	91	89/84	90/85	91/90
Poids lourds étrangers											
milliards de t-km	11,31	12,15	13,23	14,42	16,09	16,73	17,37	17,26	8,1%	7,4%	-0,6%
milliards de véh-km	0,838	0,900	0,980	1,068	1,192	1,239	1,286	1,278	8,1%	7,4%	-0,6%
Poids lourds français											
milliards de véh-km	0,944	0,991	1,073	1,192	1,361	1,492	1,622	1,700	9,6%	10,4%	4,8%

Source: estimation OEST-DNTRI, y compris PL anglais et irlandais

Les poids lourds français, redevenus plus compétitifs, gagnent des parts de marché depuis plusieurs années.

Pour une appréciation de moyen terme il convient de considérer l'ensemble de l'acheminement de notre commerce extérieur par des poids lourds français et étrangers: le trafic correspondant a augmenté de 9% par an entre 1985 et 1990; cette croissance chute à 2,4% en 1991, et elle n'était que de 5% par an au début des années 1980. Ces fluctuations reflètent les à coups de la conjoncture économique française et européenne.

Acheminement routier du commerce extérieur français en France

taux de croissance annuel moyen

	81	85	90	91	85/81	90/85	91/90
Poids lourds français et étrangers							
milliards de t-km	21	25,53	39,27	40,21	5,0%	9,0%	2,4%
milliards de véh-km	1,6	1,891	2,909	2,978	5,0%	9,0%	2,4%

L'acheminement de notre commerce extérieur par les poids lourds français et étrangers

Cette forte croissance des échanges extérieurs français par route s'est produite dans un contexte de recul des acheminements par fer et voie navigable.

**Meilleure
compétitivité
de la route
que du rail et de la
voie d'eau**

La route assure 70% de l'acheminement terrestre du commerce extérieur français en 1991 (75% à l'importation et 64% à l'exportation), le fer 16% et la voie d'eau 14%. Soit 137 millions de tonnes d'acheminements par route : 37 Mt de produits agricoles et agroalimentaires, 50 Mt de matériaux, de pétrole et de produits métallurgiques, et 50 Mt de produits chimiques et manufacturés. Essentiellement grâce à une meilleure compétitivité, les gains de part de marché du transport routier atteignent 21 points à l'importation et 20 points à l'exportation depuis 1980.

**Des perspectives
de forte croissance
jusqu'en 2010**

Le transport combiné permettra peut-être au ferroviaire de stabiliser sa part de marché dans l'acheminement de nos échanges extérieurs. Depuis plusieurs décennies ceux-ci augmentent deux fois plus que le PIB; ils devraient croître à long terme de 3 à 7% par an en valeur et en tonnage, la croissance des échanges routiers étant au moins équivalente, ceci dans des scénarios contrastés de croissance économique à long terme, le PIB augmentant de 1,6 à 3,7% par an.

Quant au trafic de transit, il est difficile d'extrapoler son évolution actuelle, mais elle devrait poursuivre sa très vive augmentation, sensiblement supérieure à celle de nos propres échanges.

Un triplement ou plus qu'un quadruplement du transit des PL étrangers a été retenu dans "l'étude vallée du Rhône" entre 1987 et 2010, l'acheminement du commerce extérieur français devant être multiplié par 2,2 ou 3,5.

Ces évolutions pourraient être ralenties dans des scénarios européens de taxation des poids lourds ou dans l'hypothèse tout de même improbable où l'Italie, l'Espagne et le Portugal connaîtraient une croissance moindre pendant une très longue période.

Il convient également de signaler que, indépendamment des hypothèses précédentes sur les échanges transitant effectivement en France, certains flux routiers bilatéraux sont connus avec une marge d'incertitude, le pays de chargement et le pays de déchargement ayant une appréciation différente du même flux, mesuré à partir de concepts différents et de sources différentes (douanières ou transports). ■