



LE TRANSIT DE MARCHANDISES À TRAVERS LA FRANCE

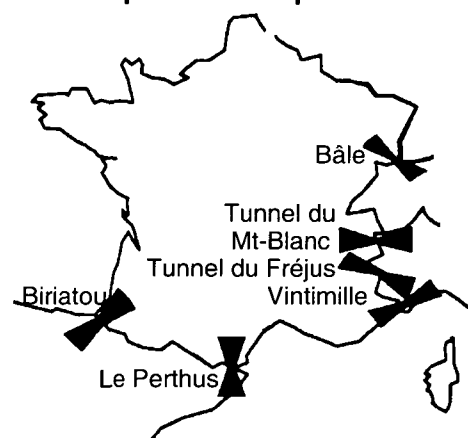
Gilles DUMARTIN

Les mutations économiques et le développement du transport routier en Europe ont contribué à une forte croissance des échanges internationaux de marchandises - notamment entre pays non limitrophes - au cours des dernières années. Or sa situation géographique fait naturellement de la France un pays de transit, en particulier pour les échanges entre le sud et le nord de l'Europe. Les enjeux économiques attachés aux trafics correspondants sont de ce fait apparus suffisants aux administrations et aux entreprises concernées (1) pour justifier la mise en oeuvre dans le cadre du Comité d'évaluation et de développement de l'information sur les transports (CEDIT) d'un dispositif d'observation spécifique.

En effet, les dispositifs nationaux de recueil d'informations sur les transports de marchandises existants jusqu'ici n'appréhendent les trafics de transit que de manière très imparfaite. Ainsi l'enquête sur le transport routier de marchandises (TRM) de l'OEST n'évalue que les trafics réalisés par des véhicules "porteurs" immatriculés en France. Et le recoupement des enquêtes des différents pays de l'union européenne s'avère difficile. Les flux de transit peuvent certes être évalués à partir de statistiques douanières (cf ci-après). Mais cette évaluation repose sur des hypothèses d'affectation des flux sur notre territoire et soulève la difficulté d'estimations parfois divergentes entre pays d'importations et d'exportations. En outre la source douanière s'avère fragilisée depuis 1993.

Des enquêtes par questionnaires auprès des conducteurs de poids lourds ont donc été réalisées entre juillet 1992 et juin 1993 en six postes frontières. Le choix des points de passage aux frontières montagneuses du sud et de l'est de la France a été dicté par un souci d'optimisation économique : il s'agissait de limiter le nombre de ces postes tout en appréhendant l'essentiel des flux de transit. Les informations recueillies sont relatives aux types de poids lourds et à leur nationalité, à la nature du flux (origine/destination, nature et poids de la marchandise), ainsi qu'à l'itinéraire emprunté par le véhicule en France. Près de 72 000 véhicules ont pu être enquêtés. Un redressement à plusieurs degrés a permis d'extrapoler les données à l'ensemble des douze mois de la période d'enquête.

Les points d'enquête



(1) Ces différents organismes sont la Direction des Routes (le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes), l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, la Direction des Transports Terrestres, l'Union des Sociétés d'Autoroutes à Péages et la Société Nationale des Chemins de fer Français. La réalisation des enquêtes et l'analyse des résultats ont été menées par les Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement des régions concernées. L'étude sera très prochainement en vente à l'OEST.

TRANSIT

**32 millions
de tonnes en
transit par la route**

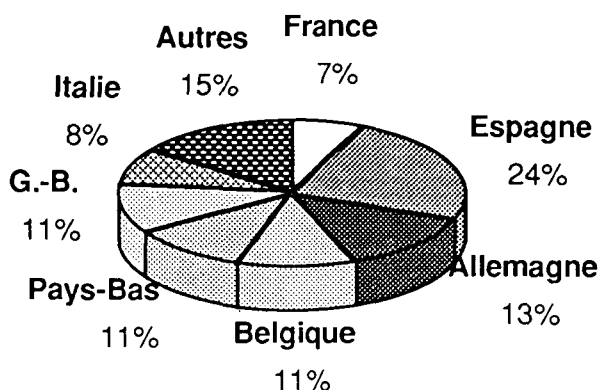
Le dispositif a été complété par le traitement de données similaires (dans la mesure du possible) pour les trafics ferroviaires.

En un an, deux millions de poids lourds ont traversé le territoire français, acheminant près de 32 millions de tonnes de marchandises. Ces poids lourds sont pour l'essentiel des semi-remorques de cinq essieux ou plus. Seulement 6,5 % d'entre eux effectuaient un parcours à vide, soit nettement moins que pour les trafics nationaux.

Ces trafics sont répartis de manière relativement homogène au cours de l'année. Seul le mois d'août connaît une baisse sensible de leur intensité.

Le graphique ci-après montre la faible part du trafic de transit assuré par les transporteurs français (7 %), tandis que les transporteurs espagnols en acheminent à eux seuls près du quart. Ceci s'explique en bonne partie par l'importance des flux intéressant l'Espagne.

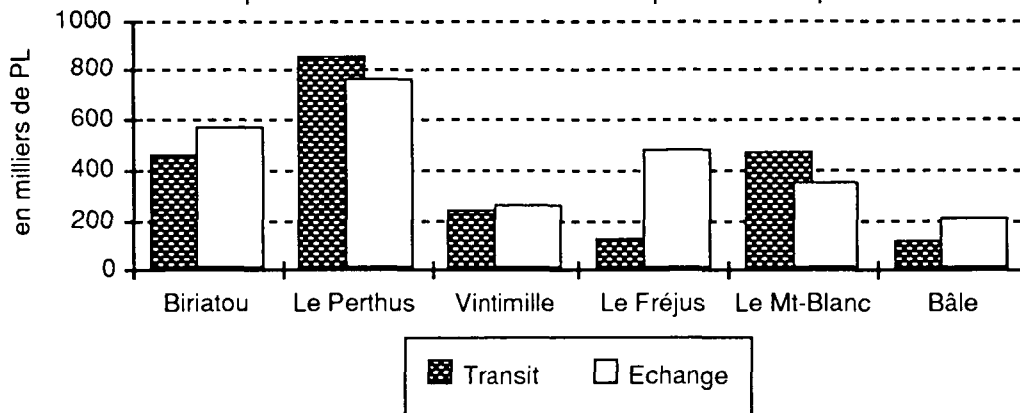
Répartition par pavillon du trafic de transit (exprimé en t-km)



**Des flux
empruntant
l'axe nord-sud**

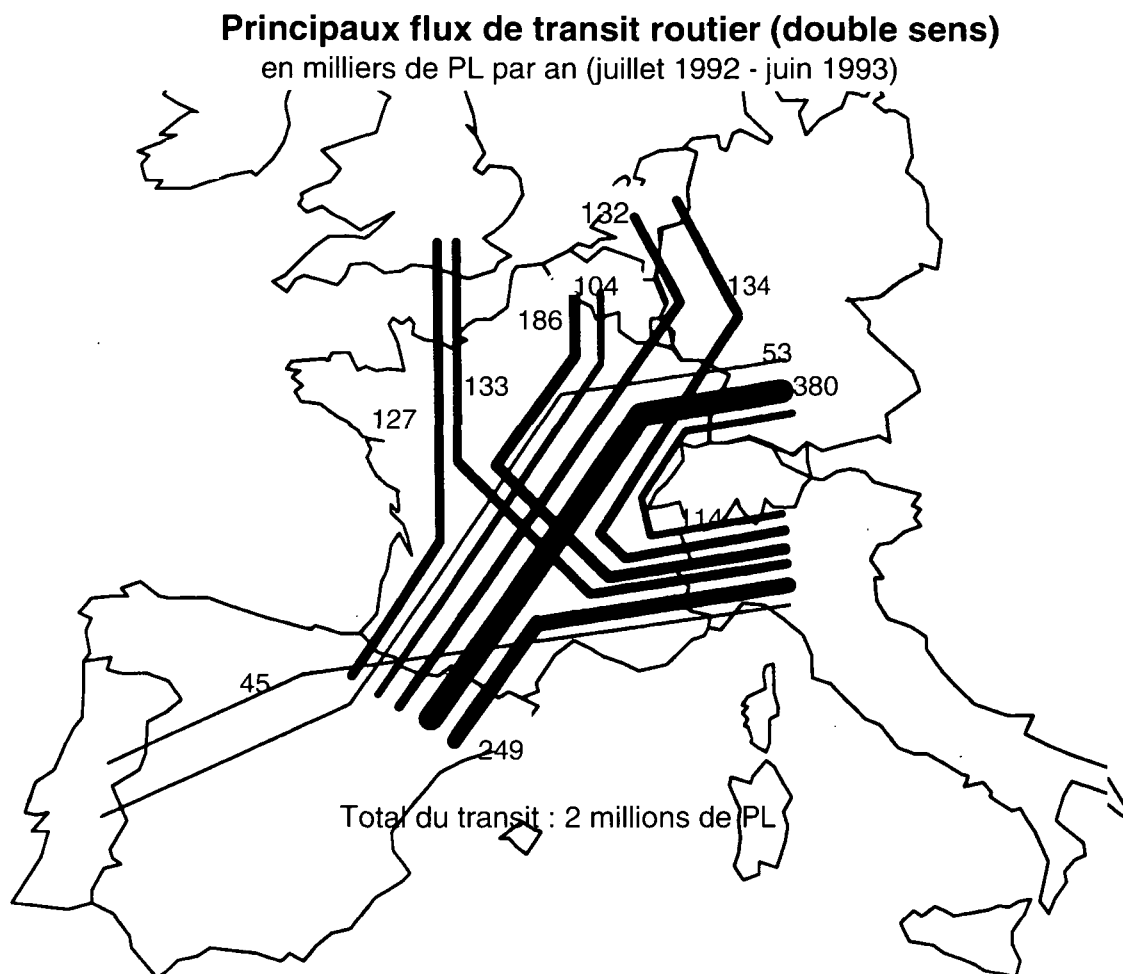
En chacun des six postes enquêtés, on a pu distinguer le trafic "d'échange" (correspondant à l'acheminement de notre commerce extérieur) et celui de transit proprement dit. La forte proportion des flux de transit en ces points ne reflète bien sûr pas la situation moyenne sur l'ensemble de nos frontières.

Répartition du trafic aux différents postes d'enquête



TRANSIT

La carte ci-dessous met en évidence l'orientation nord-sud des flux sur le territoire (2).



Plus de la moitié du transit concerne la péninsule ibérique. Les plus importants flux par pays sont les suivants :

- Espagne - Allemagne (380 000 poids lourds pour 6 millions de tonnes),
- Benelux - Italie (320 000 PL pour 5,6 millions de tonnes),
- Espagne - Italie (249 000 PL pour 3,7 millions de tonnes),
- Benelux - Espagne (236 000 PL pour 3,8 millions de tonnes).

Pour l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne, les origines/destinations ont été étudiées suivant un découpage régional. L'intensité des échanges entre les différentes régions de ces pays est révélatrice de leur poids économique respectif. Ainsi, pour l'Espagne, deux régions (la Catalogne et la Communauté de Valence) assurent plus de la moitié des flux émis et reçus. La Rhénanie-Westphalie, le Bade-Wurtemberg, la Bavière et le Hesse contribuent pour 70 % aux émissions et réceptions de marchandises de l'Allemagne. Il en va de même pour l'Italie avec la Lombardie, le Piémont, l'Emilie-Romagne et la Vénétie.

La répartition des flux globaux de transit par nature de la marchandise est elle aussi très caractéristique des échanges routiers internationaux :

TRANSIT

- 40 % des tonnages concernent des produits agricoles ou alimentaires (ces types de produits ne représentant "que" 28 % des échanges internationaux routiers de la France),
- plus d'un tiers des flux est constitué de produits manufacturés,
- les produits chimiques représentent 13 % du flux de transit routier.

38 % du trafic routier international est en transit

Le trafic de transit effectué sur le territoire français s'élève à 1,7 milliards de véhicules-km ou à 26,2 milliards de tonnes-km.

Ces données peuvent être comparées aux volumes des trafics internationaux issus des sources douanières. L'acheminement du commerce extérieur de la France génère sur le territoire français un trafic de 42,3 milliards de tonnes-km en 1992 (soit environ 2,8 milliards de véhicules-km). La part du transit dans le trafic international est donc de 38 %.

La comparaison avec les données de trafic national (c'est-à-dire dont l'origine et la destination sont en France) issues de l'enquête TRM est plus délicate dans la mesure où les méthodes de recueil de données et le champ des véhicules enquêtés sont différents. En 1992, le trafic national représente 102 milliards de tonnes-km et 14,6 milliards de véhicules-km.

Le trafic de transit représente donc environ 9 % des véhicules-km effectués par les poids lourds de plus de 3 tonnes sur le territoire français (et plus de 15 % des tonnes-km). Mais il est essentiellement réalisé sur le réseau national et surtout autoroutier.

Une croissance toujours soutenue?

Par ailleurs, l'OEST procède depuis plusieurs années à une estimation des trafics de transit routier à travers la France à partir des statistiques douanières fournies par la CEMT. Les séries portent sur la période 1984-1990. Cette évaluation fait apparaître le fort rythme de croissance du transit routier sur la période 1984-1989 (+ 14 % par an). La croissance s'est ralentie en 1990 (+ 8 %), le transit atteignant pour cette année un volume de 25,6 millions de tonnes.

Il est délicat de comparer les résultats issus des deux sources (statistiques douanières pour 1990 et enquêtes aux frontières pour 1992-93), car ils résultent de méthodes de recueil différentes et sont entachés d'incertitudes propres à chacune de ces méthodes. Néanmoins, si l'on se risque à cet exercice, il ressort que la croissance du transit routier s'établit à 8 % par an depuis le début des années 1990.

La faible part du transit ferroviaire

Pour la période juillet 1992 - juin 1993, le flux de transit ferroviaire à travers la France s'élève à 9 millions de tonnes (soit une part de 22 % pour le fer et de 78 % pour la route dans le trafic terrestre de transit). Les trois-quarts de ces trafics ferroviaires concernent des produits manufacturés.

La répartition modale varie de manière importante suivant le(s) pays concerné(s) par le flux. Ainsi, le tiers du trafic terrestre émis ou reçu par la Belgique (et en transit à travers la France) est acheminé par le fer. A l'opposé, le transport ferroviaire n'assure que 12 % du transit émis ou reçu par la péninsule ibérique.

Toutefois certaines ruptures de charge (notamment à la frontière espagnole du fait du changement d'écartement des voies) amènent vraisemblablement à sous-estimer le volume du transit ferroviaire.

Par delà les résultats qui viennent d'être commentés, un traitement cartographique de l'affectation des flux de transit aux itinéraires empruntés est en cours de réalisation. Il devrait apporter un éclairage complémentaire intéressant à l'analyse de la charge des réseaux et des conséquences possibles des politiques menées par nos voisins européens en matière de transit. ■