

Transport routier de marchandises Toujours plus de poids lourds au passage des Pyrénées

Nathalie Augris, Michel Houée (SESP)

SESP en bref

Les Pyrénées et les Alpes françaises constituent des barrières physiques qui canalisent à travers un nombre limité de passages les poids lourds assurant les échanges de la France avec ses voisins et ceux des pays dont le commerce transite par la France. En 2004, près de 9 millions de poids lourds franchissent ces massifs montagneux, dont deux sur trois au travers des Pyrénées.

Ce trafic a progressé globalement d'environ 20 % depuis 1999. Si les tunnels nord-alpins français affichent une activité quasiment stable, les passages pyrénéens et celui de Vintimille au sud des Alpes, par lequel passent des flux ibériques, sont en plein essor, reflétant le dynamisme économique de l'Espagne.

Les franchissements dans le cadre des échanges extérieurs français restent encore majoritaires, mais le transit gagne du terrain, progressant de 24 % en cinq ans contre 12 % pour les échanges.

Les Pyrénées et les Alpes sont, pour la péninsule ibérique et l'Italie, des lieux de passage obligés des marchandises qu'ils échangent par voie terrestre avec le reste de l'Europe. Du fait de la différence d'écartement des voies ferrées espagnoles et françaises, les flux sont quasi exclusivement routiers au franchissement des Pyrénées, à la différence de ceux au franchissement des Alpes. L'alternative maritime est loin d'être négligeable, particulièrement dans le cas de l'Espagne et du Portugal : la moitié de leurs tonnages échangés avec l'Europe le sont par la mer.

En 2004, 9,5 millions de poids lourds (PL) passent par un des postes frontières français situés dans les Pyrénées ou les Alpes ou par celui de Bâle (voir *Source et méthode*). Ils transportent lors de ces trajets 126 millions de tonnes de marchandises. En cinq ans, le nombre global de franchissements s'est accru de 17,5 % et les tonnages transportés de 23 %.

A l'image du ralentissement économique qui touche l'Europe des quinze depuis le début des années 2000, la croissance du trafic de poids lourds se tasse sur longue période. De 8,6 % par an entre 1993 et 1999, le rythme moyen annuel tombe à 3,4 % au cours des cinq dernières années.

Deux fois plus de poids lourds au travers des Pyrénées que des Alpes françaises

En 2004, 6 millions de PL franchissent les Pyrénées, soit 2,8 millions par Biriattou côté atlantique et 3,2 par Le Perthus côté méditerranéen (figure 1). Au cours de la même année, ils sont 2,9 millions à traverser les Alpes françaises ; parmi eux, plus de 85 % sont captés par deux des principaux passages alpins, le tunnel du Fréjus au nord et Vintimille au sud, dans des proportions proches. Enfin, plus au nord, 600 000 camions passent par le poste frontière de Bâle.

1 Trafic transalpin et transpyrénéen de poids lourds



Entre 1993 et 1999, le trafic pyrénéen s'était vivement développé. Sur la période récente, le rythme moyen est deux fois moins rapide, même si la progression reste forte (28 % entre 1999 et 2004). Elle est sensiblement plus prononcée à l'ouest (36 % à Biriattou) qu'à l'est (22 % au Perthus).

Du côté des Alpes, les évolutions sont beaucoup plus contrastées. La progression des flux à Vintimille (27 %) est de même importance que celles observées dans les Pyrénées. En effet, la moitié des PL passant par Vintimille roulent en provenance ou à destination de la péninsule ibérique, plus particulièrement du Perthus. En revanche, les deux tunnels savoyards affichent une quasi-stabilité de leur fréquentation, avec 1,3 % de baisse par rapport à 1999. Le tunnel du Mont-Blanc ne retrouve pas la part qu'il occupait avant la catastrophe de mars 1999. Cette stagnation d'ensemble résulte principalement de la moindre attractivité des passages nord-alpins français qui fait suite aux modifications respectives des politiques tarifaires et des conditions d'usage des routes et des tunnels, intervenues en France, en Suisse et en Autriche.

La situation à Bâle est singulière par rapport aux autres points de passage : le trafic y recule de 10 %, tandis que le tonnage transporté progresse de près de 25 %. L'augmentation du tonnage moyen tient précisément à l'assouplissement progressif de la réglementation suisse qui interdisait la circulation des camions de plus de 28 tonnes avant 2001.

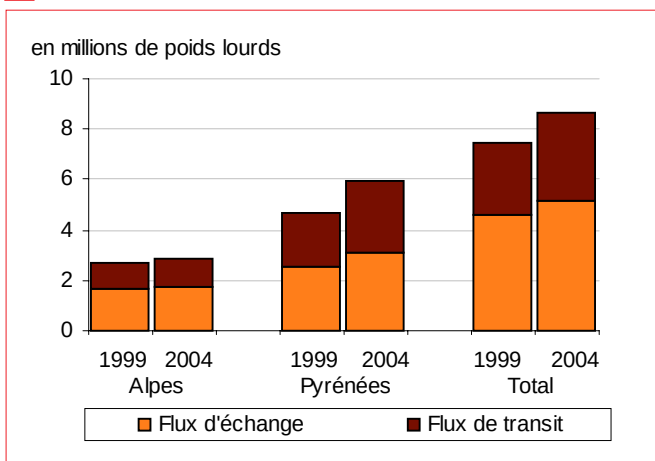
Essor du trafic en transit

Parmi les PL qui franchissent les barrières montagneuses françaises ou le poste frontière de Bâle, certains assurent des échanges commerciaux français ; ils sont en provenance ou destination d'une région française. Le commerce extérieur français induit ainsi en 2004 un flux de 5,1 millions de poids lourds, à travers les sept points de passage enquêtés (figure 2). Les mêmes postes frontières voient également passer 4,3 millions de poids lourds qui ne font que transiter par la France. Parmi ces derniers, 0,8 million sont comptés deux fois parce qu'ils franchissent deux de ces postes au cours de leur trajet. (voir Source et méthode).

La consolidation économique européenne et le développement de nouvelles relations commerciales avec les pays est-européens transforment le transport routier. On ne commerce plus seulement avec ses voisins, mais avec des partenaires plus éloignés. Entre 1999 et 2004, le trafic en transit a progressé deux fois plus vite que le transport d'échange : 24 % pour le premier contre 12 % pour le second. Toutefois, grâce à un meilleur remplissage des camions affectés aux transports d'échange, les volumes de marchandises en échange évoluent à un rythme plus proche de celui des marchandises en transit (voir L'organisation des transports).

Le trafic en transit transpyrénéen s'est fortement développé, en augmentation de 38 % côté basque et de 32 % côté catalan. Si à Biriattou, transport en transit et transport d'échange croissent à peu près au même rythme, au Perthus, le transit est trois fois plus dynamique que le trafic d'échange. Le trafic en transit à Vintimille évolue solidairement avec celui du Perthus car ces deux postes frontaliers voient passer des flux communs, joignant la péninsule ibérique à l'Italie, et au-delà, à des pays situés plus à l'est (Slovénie, Yougoslavie, Grèce) ou au nord-est (Hongrie, Autriche). Ces liaisons, qui connaissent un développement extrêmement vif, contribuent tout particulièrement à l'essor du transit par Vintimille, en hausse de 42 % contre 12 % pour les flux d'échange.

2 Trafics au passage des frontières



Source : MTETM/SESP, enquête CAFT-Transit
Champ : Sept passages frontaliers

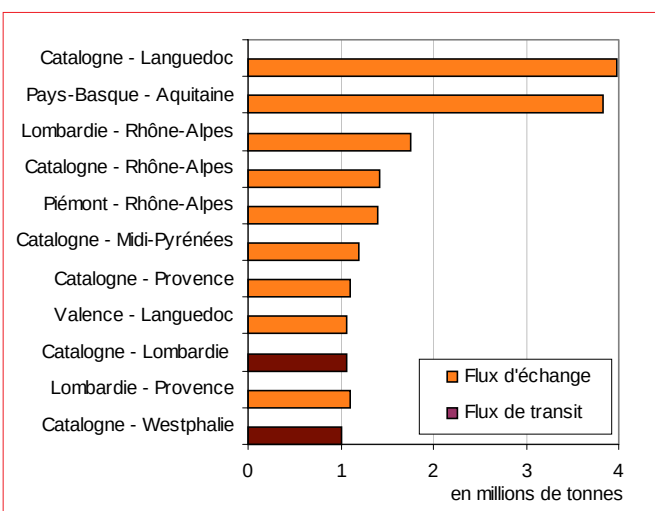
Sur les tunnels nord-alpins français en revanche, le nombre de passages de PL en échange s'accroît de 7 % tandis que le trafic en transit se réduit de 21 %. Une partie des conducteurs qui transitaient par la France pour relier l'Italie aux pays du Nord (Benelux et Royaume-Uni pour l'essentiel) se détournent de la frontière franco-italienne depuis 1999. La détérioration de l'attractivité du Mont-Blanc et du Fréjus par rapport au Gotthard en Suisse et au Brenner en Autriche a en effet principalement modifié les itinéraires des longs trajets.

L'Espagne toujours plus ouverte sur l'Europe

L'Espagne a bénéficié ces dernières années d'une croissance économique plus forte que celle de la plupart de ses partenaires européens et a intensifié ses échanges internationaux, de même que le Portugal, dans une moindre mesure. En raison de leur situation géographique, ce développement s'est ressenti d'abord sur le nombre des franchissements pyrénéens.

En 2004, 40 millions de tonnes de marchandises, en provenance ou à destination de l'Espagne, sont transportées en transit à travers la France, soit un tiers de plus qu'en 1999. Ces flux de transit, constitués pour moitié d'exportations espagnoles,

3 Principaux flux de région à région



Source : MTETM/SESP, enquête CAFT-Transit 2004
Champ : Sept passages frontaliers

représentent les trois quarts du transit total franchissant l'un des sept points de passage retenus dans l'enquête, contre un peu plus des deux tiers en 1999.

L'Espagne et l'Allemagne resserrent leurs liens économiques autour de l'axe privilégié Catalogne-Westphalie ; les flux entre ces deux pays représentent 23 % du total des tonnages transportés en transit en 2004 (21 % en 1999). Les relations de l'Espagne avec l'Italie sont également en progression (16 % du total), avec une relation forte entre la Catalogne et la Lombardie. En marge de ces deux principales liaisons, l'Espagne et les pays de l'Europe de l'Est confirment leur intérêt économique réciproque. La contribution du Portugal au transit transpyrénéen et transalpin est plus modeste que celle de l'Espagne, mais s'amplifie, avec l'Allemagne et l'Italie.

Renforcement des échanges de proximité

Le développement des flux d'échange repose d'abord sur le resserrement des liens commerciaux traditionnels. La France consolide ses relations commerciales avec l'Italie : les tonnages transportés sont en hausse de 8 % par rapport à 1999. De façon bien plus affirmée, elle intensifie ses échanges avec l'Espagne qui progressent d'un tiers.

Les solidarités économiques se sont également renforcées à l'échelle régionale, notamment entre les régions frontalières des barrières traversées. Quatre millions de tonnes de marchandises sont transportées entre la Catalogne et le Languedoc-Roussillon, en hausse de 19% en 5 ans, et presque autant entre le pays basque et l'Aquitaine, en hausse de 22 % (figure 3). La Catalogne s'affirme aussi dans des échanges un peu plus lointains, avec la Provence et davantage avec la région Rhône-Alpes (hausse de 37 %).

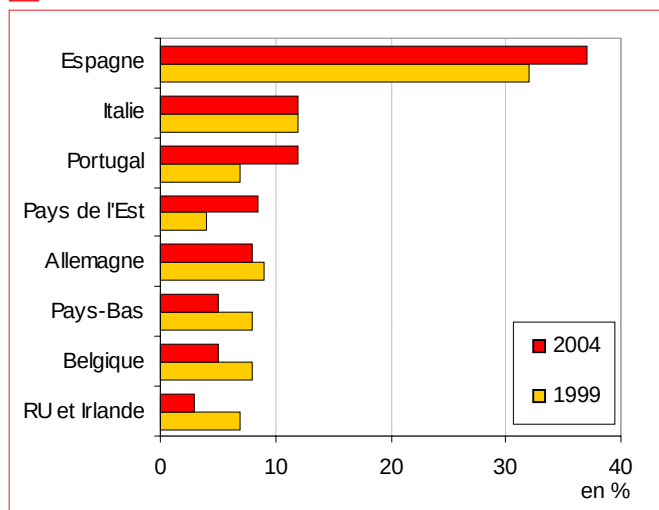
De part et d'autre des Alpes, le Piémont maintient ses relations privilégiées avec la région Rhône-Alpes. La Lombardie, plus dynamique de ce côté-là, renforce ses échanges avec Rhône-Alpes ainsi qu'avec la région Paca (hausse de 30 %).

Primauté du pavillon espagnol, émergence des pays de l'Est

Le pavillon espagnol se situe largement en tête des pavillons assurant le transit par les Alpes, les Pyrénées ou le poste de Bâle (figure 4). Alors qu'il comptait pour moins d'un quart en 1993, il atteint désormais 37 % au détriment des pavillons allemand, belge, néerlandais et britannique. Le pavillon portugais double presque sa part en cinq ans, atteignant 12 %. Il fait désormais jeu égal avec le pavillon italien qui se maintient à son niveau de 1999. Le score du pavillon italien a pu toutefois être affecté, particulièrement dans le cas du transit, par le réaménagement des itinéraires de franchissement alpin. Enfin, les pavillons des pays d'Europe de l'Est s'affirment au sein de la flotte en transit, passant à 8,5 % de l'ensemble en 2004.

Parallèlement, dans les flux d'échange transpyrénéens, le pavillon espagnol confirme également son rang de premier pavillon. Six poids lourds sur dix sont espagnols. Comme pour le transit, le pavillon portugais est deux fois plus présent qu'en 1999. De façon symétrique, les échanges transalpins sont dominés par le pavillon italien, en forte progression. Il résulte de ces évolutions une détérioration du pavillon français sur les deux fronts ; amorcée voilà plusieurs années, elle s'accroît sur la période récente. Déjà minoritaire en 1999 sur la barrière pyrénéenne, il recule encore et tombe à 24 % de parts de marché en 2004. Sur la barrière alpine, il passe à 42 % de parts de marché, alors qu'il était majoritaire en 1999.

4 Part des pavillons étrangers dans les flux de transit



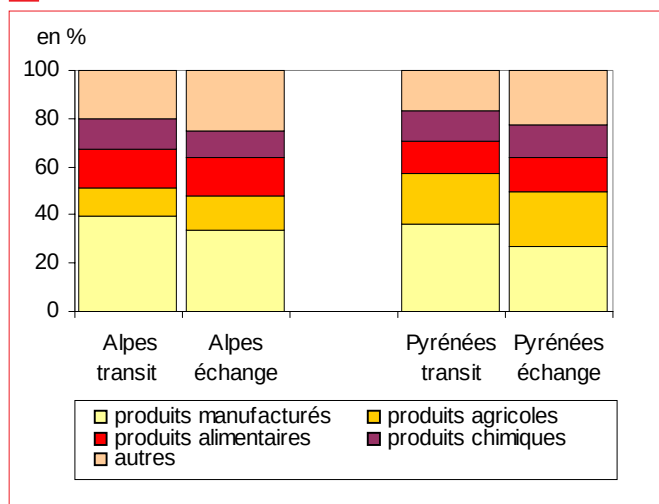
Source : MTETM/SESP, enquête CAFT-Transit
Champ : Sept passages frontaliers

Agro-alimentaire : un tiers des marchandises

En 2004, les produits qui circulent le plus à travers les frontières alpine et pyrénéenne, Bâle inclus, sont les produits manufacturés (figure 5). Il s'en transporte 42 millions de tonnes, soit 38 % des flux de transit et 30 % des flux d'échange. Viennent ensuite les produits agricoles et alimentaires dont la part représente un tiers des tonnages, en transit comme en échange. Cette proportion est un peu plus élevée au passage de la frontière pyrénéenne, ce qui reflète un trait dominant des économies espagnole et portugaise.

Depuis une dizaine d'années, l'importance relative des produits agricoles parmi les marchandises transportées n'a cessé de décroître, et celle des produits manufacturés de s'étendre peu à peu. Ainsi, même si l'Espagne est toujours fortement exportatrice de fruits et légumes, céréales, vins, la part des produits agricoles dans l'ensemble des exportations espagnoles en transit à travers la France baisse significativement à 30 %. Et parallèlement, celle des produits manufacturés dans les exportations italiennes en transit augmente à 48 %.

5 Produits transportés



Source : MTETM/SESP, enquête CAFT-Transit 2004
Champ : Passages frontaliers des Alpes et des Pyrénées

L'organisation des transports se rationalise

Le chargement des véhicules

Selon l'enquête transit de 2004, un PL en transit transporte 15,5 tonnes de marchandises contre 13,9 tonnes pour un PL qui effectue un échange. Entre 1999 et 2004, le tonnage moyen par PL augmente, plus sensiblement en échange qu'en transit. Cette hausse résulte principalement de la réduction des trajets à vide, que les entreprises de transport routier se sont efforcées d'opérer, cherchant à optimiser l'utilisation du matériel roulant dans un contexte de vive concurrence.

Les gains de productivité enregistrés n'ont pu être obtenus de façon significative que dans le cas des transports d'échange. Le taux de PL à vide en transit, déjà inférieur à 4% en 1999, baisse d'à peine un point en s'établissant à 3%. En revanche, ce taux recule plus sensiblement pour l'échange, de 23 à 18% pour les trajets transpyrénéens et de 22 à 13% pour les transalpins.

Les achats de carburants

En dépit de la hausse du trafic en transit, les achats de carburants correspondants sur le territoire français baissent de 25%. À peine plus du quart des conducteurs de PL étrangers en transit achètent du carburant en France, contre près de 40% en 1999. Le volume moyen acheté est de 355 litres alors qu'il s'élevait à 380 litres en 1999.

Les flux de transit impliquant l'Espagne prennent une importance croissante. Sur de tels trajets, les transporteurs s'efforcent de s'approvisionner en Espagne où le prix du gazole pour les professionnels est moins élevé qu'en France. Le renouvellement du parc en véhicules moins consommateurs de carburant et disposant de réservoirs de plus grande capacité permet plus fréquemment de traverser la France sans y acheter de carburant.

Dans le cadre des flux d'échange, le comportement des transporteurs évolue de façon opposée, les achats augmentant de 23% pour un trafic en hausse plus modérée. Si la proportion de 30% de conducteurs achetant du carburant en France est en très léger recul par rapport à 1999, en revanche le volume moyen acheté passe de 380 litres à 430 litres. Cette moyenne recouvre des situations contrastées.

Pour les échanges transpyrénéens, la différence de prix entre l'Espagne et la France dissuade les conducteurs de se ravitailler en France. Ainsi, la proportion d'acheteurs sur le sol français régresse de 24% à 18%, ce qui traduit la présence croissante des transporteurs espagnols sur ce marché.

En revanche, dans les échanges avec la Suisse, 38% des conducteurs achètent du carburant en France en 2004 contre 29% en 1999; le gazole professionnel est en effet devenu plus cher en Suisse qu'en France, alors qu'il était au même prix. De même, dans les échanges franco-italiens, plus d'un conducteur sur deux s'approvisionne en France; ils n'étaient que 43% en 1999. Le prix du gazole italien reste, en effet, plus élevé qu'en France, et il progresse légèrement plus vite.

Définitions

Trafic et transport de marchandises : dans cette étude, au passage d'une frontière, le trafic est mesuré en poids lourds et le transport en tonnes.

Transit : Transport ou trafic à travers la France entre deux autres pays.

Echange : Transport ou trafic réalisé dans le cadre d'un échange extérieur de marchandises entre la France et un de ses partenaires économiques et au cours duquel est franchie une frontière française.

Source et méthode

L'enquête Transit (également connue pour sa composante alpine sous l'appellation de CAFT pour Cross Alpine Freight Transport), pour sa troisième édition après celles de 1992/1993 et 1999, a été réalisée de février 2004 à mars 2005 auprès d'un échantillon de 48 000 conducteurs de poids lourds franchissant l'un des sept passages frontaliers suivants : dans les Alpes, tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, col du Montgenèvre et autoroute à Vintimille; dans les Pyrénées, péages autoroutiers catalan du Perthus et basque de Biriattou. Enfin, ce dispositif est complété par le poste frontalier avec la Suisse de Bâle-St Louis. Le champ couvert est celui des poids lourds franchissant la frontière et comportant au moins trois essieux, ou des roues jumelées sur l'essieu arrière s'il est unique.

L'événement statistique enquêté est le passage de frontière. Les flux de transit comprennent donc des doubles comptes, lorsque l'entrée en France et la sortie s'effectuent toutes deux par l'un des sept points de passage sélectionnés dans l'enquête. Il s'agit pour l'essentiel des flux péninsule Ibérique-Italie passant à la fois au Perthus et à Vintimille. Les 4,3 millions de passages de frontière dénombrés dans le cas du transport en transit sont le fait de 3,5 millions de PL. Le trafic en transit global dans cette note est mesuré sans double compte.

Il convient de garder présent à l'esprit que si l'enquête couvre la totalité de la barrière pyrénéenne, elle nécessite le complément des enquêtes suisse et autrichienne de même type pour appréhender l'ensemble des enjeux liés à la barrière alpine. En outre, le transit considéré s'entend hors trajets reliant l'Europe du nord-ouest à l'Europe du nord-est à travers la France, de type Royaume-Uni-Allemagne du sud.

Pour en savoir plus

Transit terrestre, franchissements alpins et pyrénéens : une observation commune des flux de marchandises, Michel Houée, Joseph Dornbusch, Notes de Synthèses du SES, n° 122, mars-avril 1999.

Transit et franchissements montagneux des marchandises : quelles évolutions depuis sept ans ?, Michel Houée, Notes de Synthèses du SES, n° 130, juillet-août 2000.

Quel impact de la fermeture du tunnel du Mont Blanc sur le volume, le choix modal et l'affectation entre itinéraires des trafics passagers et marchandises ?, Michel Houée, Michel Breyton, Notes de Synthèses du SES, n° 136, juillet-août 2001.