

<b>TITRE</b>	<b>Transit international de marchandises passant par la région Nord – Pas de Calais</b>
<b>AUTEUR</b>	Direction Régionale de l'Équipement
<b>DATE</b>	2002
<b>TYPE DE DOCUMENT</b>	Synthèse d'études du MELT de 1999

### **Méthodologie**

Les résultats sont issus de l'exploitation de l'enquête sur les flux terrestres de marchandises en transit ou en échange à travers les Alpes françaises et les Pyrénées, réalisée par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement en 1999, et qui a pour principaux objectifs :

- de connaître les flux internationaux de marchandises transportées par voie terrestre à travers le territoire français ;
- de mieux appréhender les flux franchissant l'Arc Alpin (enquête conjointe avec la Suisse et l'Autriche) et l'Arc Pyrénéen ;
- d'analyser les évolutions depuis 1992/1993, date de la précédente enquête de même type.

Le transit international considéré ici correspond aux flux échangés entre deux pays étrangers, traversant la France, avec un point d'entrée ou de sortie du territoire français situé dans les Alpes ou dans les Pyrénées. Cette enquête permet ainsi de connaître de façon quasi-exhaustive les flux de transit international à l'exception du transit Est-Ouest circulant au Nord du territoire.

L'enquête est réalisée par sondage pour le mode routier et est exhaustive pour le mode ferroviaire.

### Recueil de données pour le mode routier

- enquêtes par interrogation des conducteurs de poids lourds franchissant la frontière française, toutes nationalités confondues (soit 66 220 poids lourds enquêtés),
- recensement par catégorie de poids lourds et par pavillon (soit 177 600 PL recensés),
- comptages permanents poids lourds (soit 7 930 000 PL comptés).

Stratification par poste frontière et sens de circulation, période de l'année, jour (jours ouvrés du dimanche 22h au vendredi 22h et jours non ouvrés), heure (heures de jours de 6h à 22h et heures de nuit).

Plan de sondage : unité statistique : poids lourds (>3,5 tonnes) ; 36 journées d'enquêtes par poste, tirées aléatoirement durée de l'enquête : 8h par jour soit 4h par sens de circulation

### Questionnaire

- caractéristiques du poids lourd (type, nombre d'essieux, conditionnement, pavillon),
- type de marchandises transportées et tonnage,
- point de chargement et de déchargement de la marchandise,
- changement éventuel de mode et origine-destination de la marchandise,
- point d'entrée ou de sortie du territoire, pour les poids lourds en transit,
- itinéraire emprunté pour les poids lourds en transit (en France comme en Europe),
- questions subsidiaires (kilométrage du PL, achat de carburant en France),
- depuis la fermeture du Mont-Blanc, modification éventuelle d'itinéraire.

### Recueil de données pour le mode ferroviaire

La SNCF a communiqué des données établies à partir d'une exploitation exhaustive des documents accompagnant le transport ferroviaire des marchandises :

- point frontière alpin ou pyrénéen et autre point frontière franchi,
- sens et type du trafic,
- zone de chargement et de déchargement ferroviaire,
- marchandise transportée et volume transporté en tonnes,
- nombre de wagons.

### **Synthèse des principaux résultats de l'enquête**

En 1999, les flux de transit international de marchandises ayant un franchissement alpin ou pyrénéen et traversant la France sont estimés à environ **2 855 000 poids lourds** (+39 % par rapport à 1992/1993) représentant **43,8 millions de tonnes** (+36 % par rapport à 1992/1993) et à 390 000 wagons soit 9,6 millions de tonnes (+47 % par rapport à 1992/1993). Au total, ce sont donc **53,4 millions de tonnes de marchandises en transit par la route ou par voie ferrée à travers la France** (soit une hausse de 37 % par rapport à la précédente enquête).

Au niveau national, les principaux pays générateurs de flux de transit international sont :

Pays générateur	Nombre moyen de poids lourds par jour*	Evolution par rapport à 1992/1993
Espagne	5 153	+ 65 %
Italie	2 868	+ 13 %
Allemagne	1 997	+ 30 %
Grande-Bretagne	1 255	+ 42 %
Belgique	1 164	+ 24 %
Pays-Bas	989	+ 16 %
Portugal	688	+ 33 %
Suisse	468	+ 61 %

\* Nombre moyen de poids lourds par jour = nombre total annuel de poids lourds / 365.

Attention, le nombre total annuel de poids lourds comprend ici le total des deux sens de circulation (entrants et sortants) c'est-à-dire l'ensemble des flux ayant pour origine ou destination le pays générateur.

Pris ensemble, le **Nord – Pas-de-Calais, la Lorraine et l'Alsace regroupent, en 1999, 74 % des flux routiers** de transit « marchandises » ayant un franchissement alpin ou pyrénéen et **96 % des flux ferroviaires** de transit.

Parmi ces trois régions, **la Lorraine est la principale région de transit** puisqu'elle regroupe près du tiers du tonnage de marchandises en transit (17,4 millions de tonnes sur 53,4). Le Nord – Pas de Calais arrive juste derrière avec 30 % environ du tonnage (16,1 millions de tonnes).

Tableau récapitulatif

	Route (Poids Lourds)			Fer (wagons)			Tonnage total**
	Nombre total	Moyenne jour*	Tonnage annuel**	Nombre total	Moyenne jour*	Tonnage annuel**	
Nord – Pas de Calais	819 577	2 245	12,7	123 172	337	3,4	<b>16,1</b>
Lorraine	750 998	2 058	11,5	250 726	687	5,9	<b>17,4</b>
Alsace	533 775	1 462	8,2	334	1	n.s.	<b>8,2</b>
<b>Total</b>	<b>2 104 350</b>	<b>5 765</b>	<b>32,4</b>	<b>374 232</b>	<b>1 025</b>	<b>9,3</b>	<b>41,7</b>

Notes : \* Moyenne jour = nombre total / 365, \*\* en millions de tonnes, n.s. non significatif

Les flux de marchandises en transit **par voie ferrée** se concentrent essentiellement sur la Lorraine ; le Nord – Pas de Calais n'étant un passage obligé que pour les flux allant ou venant du Royaume-Uni (ce qui représente, par exemple, pour les flux Italie – Royaume-Uni : 93 wagons par jour et 1,3 millions de tonnes en transit).

En revanche, les flux de transit **par la route** se répartissent un peu plus équitablement entre les trois régions. Chacune est privilégiée selon la localisation géographique des pays générateurs même si, quelle que soit la région, l'Espagne est le principal générateur de transit. En effet, ce pays représente 29 % des camions en transit via le Nord – Pas de Calais, 24 % via la Lorraine et 42 % via l'Alsace. Concernant le deuxième pays générateur, il s'agit du Royaume-Uni pour le Nord – Pas de Calais (21 % des poids lourds en transit), de l'Italie pour la Lorraine (19 % des PL en transit) et de l'Allemagne pour l'Alsace (35 % des PL en transit).

Les flux routiers de transit international traversant le Nord – Pas de Calais concernent essentiellement trois types de marchandises :

- machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales,
- produits agricoles et animaux vivants,
- denrées alimentaires et fourrages.

	Tonnage (en milliers de tonnes)	Nombre moyen de Poids lourds par jour
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	5 133	1 040
Produits agricoles et animaux vivants	2 599	408
Denrées alimentaires et fourrages	1 867	287
Produits chimiques	1 123	179
Produits métallurgiques	933	125
Minerais bruts ou manufacturés et matériaux de construction	391	55
Produits pétroliers	309	46
Minerais et déchets pour la métallurgie	240	33
Autres (combustibles minéraux et solides, engrais)	60	8

**Globalement, les flux de transit marchandises « route » et « fer », passant par le Nord – Pas de Calais et ayant un franchissement alpin ou pyrénéen, se montent à près de 16,1 millions de tonnes en 1999, à comparer aux 98,6 millions de tonnes en trafic interne à la région et aux 89,1 millions de tonnes de trafics national et international générés par la région en 1999.**

A titre de comparaison également, la Direction Départementale de l'Équipement du Nord a réalisé une analyse des déplacements de poids lourds dans la région Nord – Pas de Calais à partir des enquêtes routières de circulation effectuées dans le Valenciennois et l'arrondissement de Lille en 1997-1998. **Le trafic culmine sur l'A1 à hauteur de Phalempin avec près de 23 500 poids lourds comptabilisés dont 1 400 en transit international (soit 5,8 % du trafic poids lourds).**

D'autres exploitations des résultats de l'enquête sur les flux terrestres de marchandises en transit à travers les Alpes et les Pyrénées sont possibles : caractéristiques du véhicule dont pavillon (immatriculation), analyse des flux de transit international selon la zone de chargement ou de déchargement, type de marchandises transportées selon l'origine et la destination...