

L'observation des points de passages-frontière transalpins et pyrénéens à partir des origines-destinations des poids lourds

Nathalie Caron – Lise Dervieux
SOeS – Sous - direction des
statistiques des transports

7 octobre 2015

Commission Cnis Territoires



Présent
pour
l'avenir

Sommaire

- Le contexte des remontées aux passages-frontière transalpins
- Les enquêtes spécifiques (presque) quinquennales de 1994 à 2010
- Le nouveau système en 2015 reposant sur l'enquête Transport Routier de Marchandises.
- Comparaison des deux systèmes sur l'année 2010
- Conclusion



Le contexte

Des questions sensibles et importantes

- La mobilité des poids lourds et des trains de marchandises dans les régions alpines (arc alpin).
- Les questions de sécurité, de coordination des secours, d'infrastructure, de congestion
- Les questions environnementales.



Le contexte

Nécessité d'un constat partagé sur le trafic transalpin : étape importante pour élaborer des solutions communes dans la politique des transports de cette zone

Trois pays associés : La Suisse, l'Autriche et la France

Des enquêtes « bord de route » conduites depuis les années 1980 (ouverture du tunnel routier du St Gothard) par les 3 pays avec la publication des résultats pour la zone alpine dans un bulletin annuel coordonné par l'office fédéral des transports suisse

Cadre international :

- * Déclaration de Zürich (30 novembre 2001) sur l'amélioration de la sécurité avec un groupe de travail sur la mobilité dans la région alpine

- * Accord UE – Suisse sur le transport routier de marchandises par rail et par route (juin 2002) -> création d'un observatoire permanent des transports de marchandises dans la région alpine

En 1994, mise en place d'une base de données sur les flux de trafics et ses caractéristiques CAFT - Cross Alpine Freight Transport (Poids Lourds + Trains)

Alimentée à un rythme « presque » quinquennal (1994 -1999 - 2004 - 2010), **prochaine alimentation prévue fin 2015**



Les enquêtes spécifiques

En France, l'instrument est l'enquête Transit (1992, 1999, 2004, 2010).

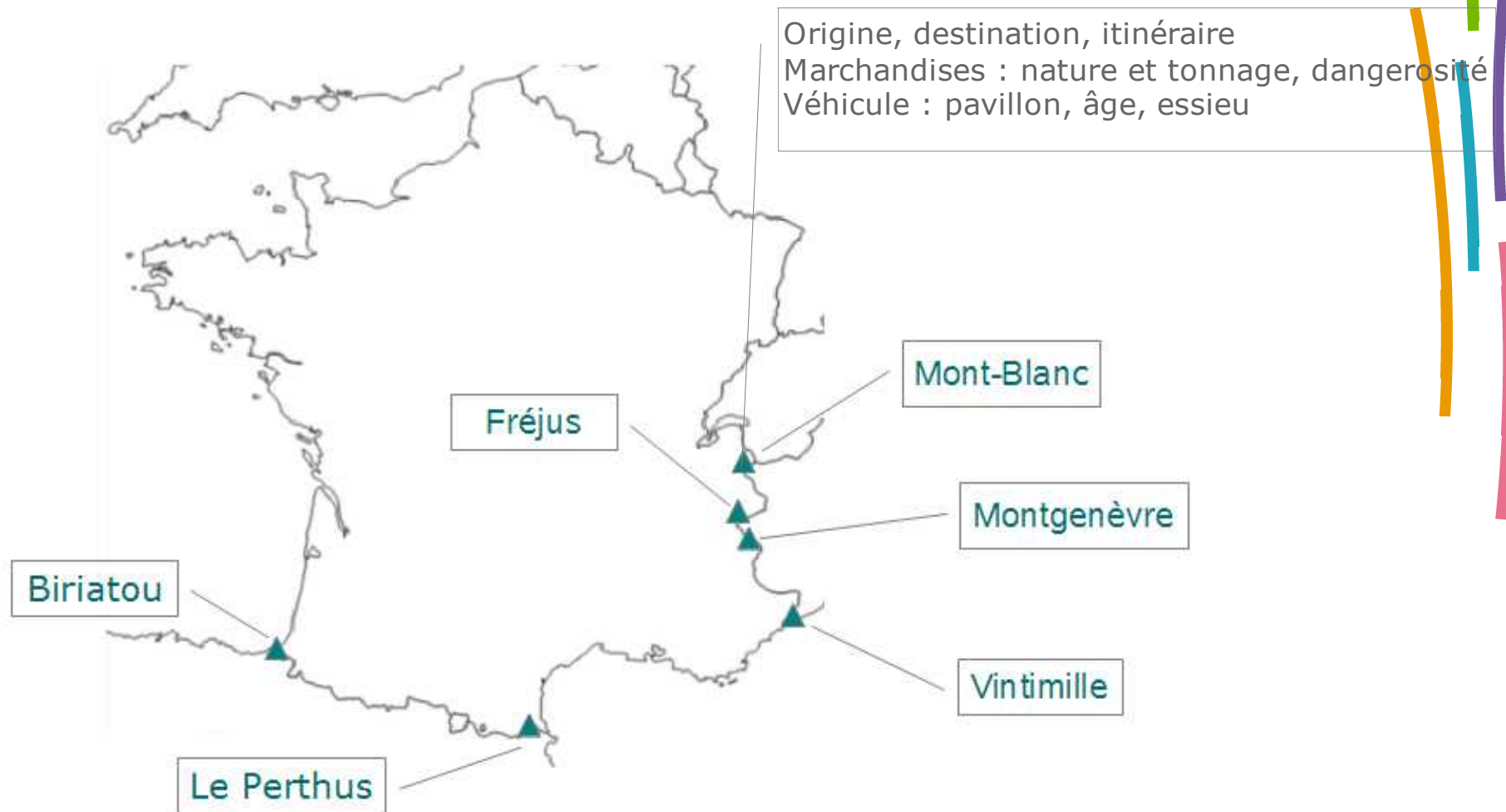
- Observe les transports ROUTIERS aux points de passage, par entretien auprès d'un échantillon de chauffeurs routiers de poids lourds (« enquête cordon ») . Entre autres informations, le chauffeur donne son itinéraire.
- Enquête menée dans les Alpes mais aussi les Pyrénées et pour la dernière édition, incluant la circulation dans le tunnel sous la Manche, donc plus large que la seule alimentation de CAFT.

Les difficultés de réalisation de l'enquête :

- Un coût élevé (1,5 million d'euros)
- Nécessité de faire appel aux forces de l'ordre pour l'arrêt des PL.
- Contrainte organisationnelle : Réduction des effectifs de police, Instruction de ne pas ralentir la libre circulation des marchandises aux frontières



Les enquêtes spécifiques et les points de passage observés



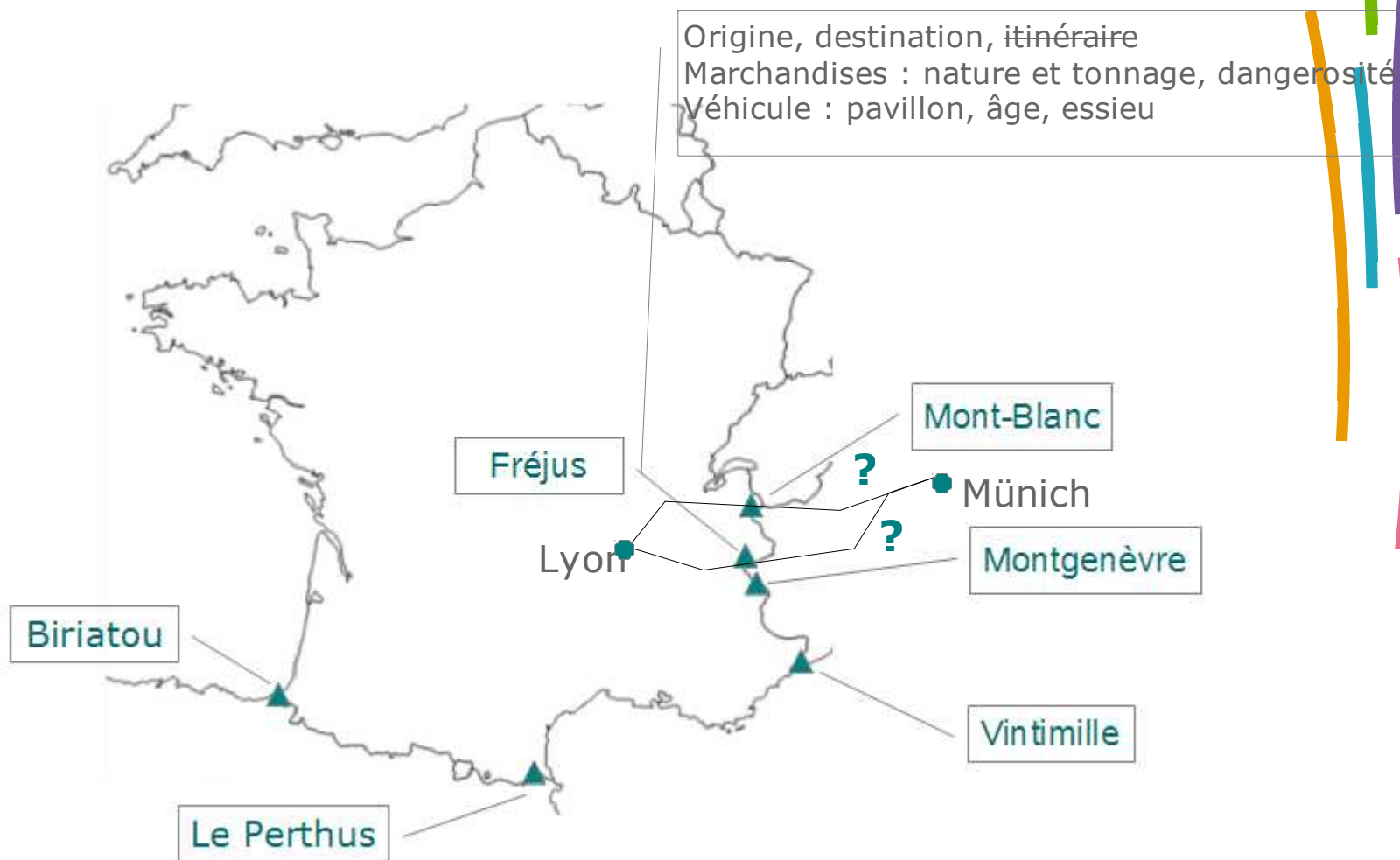
Le nouveau système en 2015

Ce nouveau système est basé sur :

- Données de comptage des poids lourds aux points de passage
- L'enquête « Transport Routier de Marchandises » : enquête TRM
 - Enquête menée par tous les États Membres de l'UE : Règlement UE n° 70/2012 (avec en plus la Suisse et la Norvège).
 - Eurostat coordonne la production → Base TRM-UE
 - En France, 80 000 PL enquêtés par an (≈1500/semaine), tous les trajets des PL pendant une semaine de référence, avec les origines/destinations des trafics, la nature, tonnage et dangerosité de la marchandise et la configuration du véhicule (pavillon, âge, essieu)



A déterminer : le parcours du véhicule



Le calcul des itinéraires

Utilisation d'informations supplémentaires du TRM français

- Connaissance des départements de sortie/entrée sur le territoire
- Les 6 points principaux de passage sont tous situés dans des départements distincts.

Conception d'une matrice de probabilités d'emprunt de ces points de passages-frontière à partir du modèle du ministère Modev de choix d'itinéraires sur l'Europe :

Pour chaque couple OD, Modev évalue les possibilités d'itinéraires (7 choix maximum)

- Pour chaque itinéraire, calcul d'une probabilité de réalisation du scénario en fonction du coût, du temps de parcours, de la capacité des infrastructures, des difficultés d'ascension.

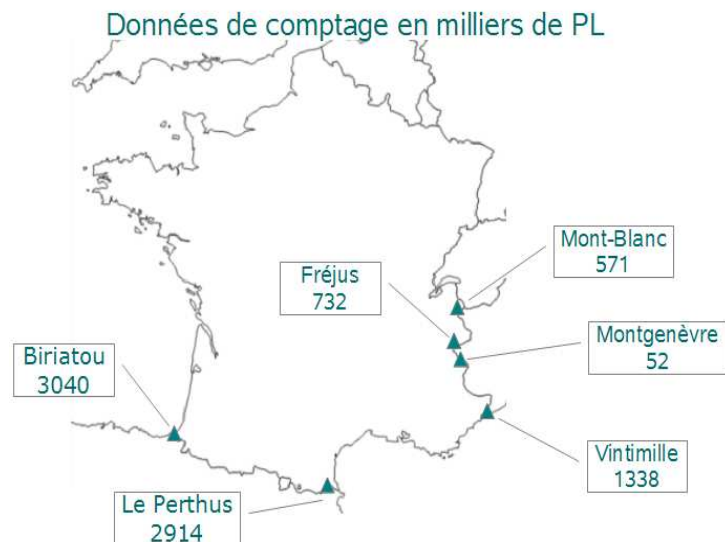
Prise en compte de la réglementation du transport de marchandises dangereuses



Les étapes successives

Le processus du nouveau système s'articule en trois étapes:

- 1) Affectation pour chaque Origine/Destination concernée du fichier TRM_UE (hors pavillon France) d'un point de passage alpin et/ou pyrénéen en fonction de la matrice de probabilité obtenue.
- 2) Utilisation des données de comptage : calage sur chacun des points de passage (par la procédure CALMAR)



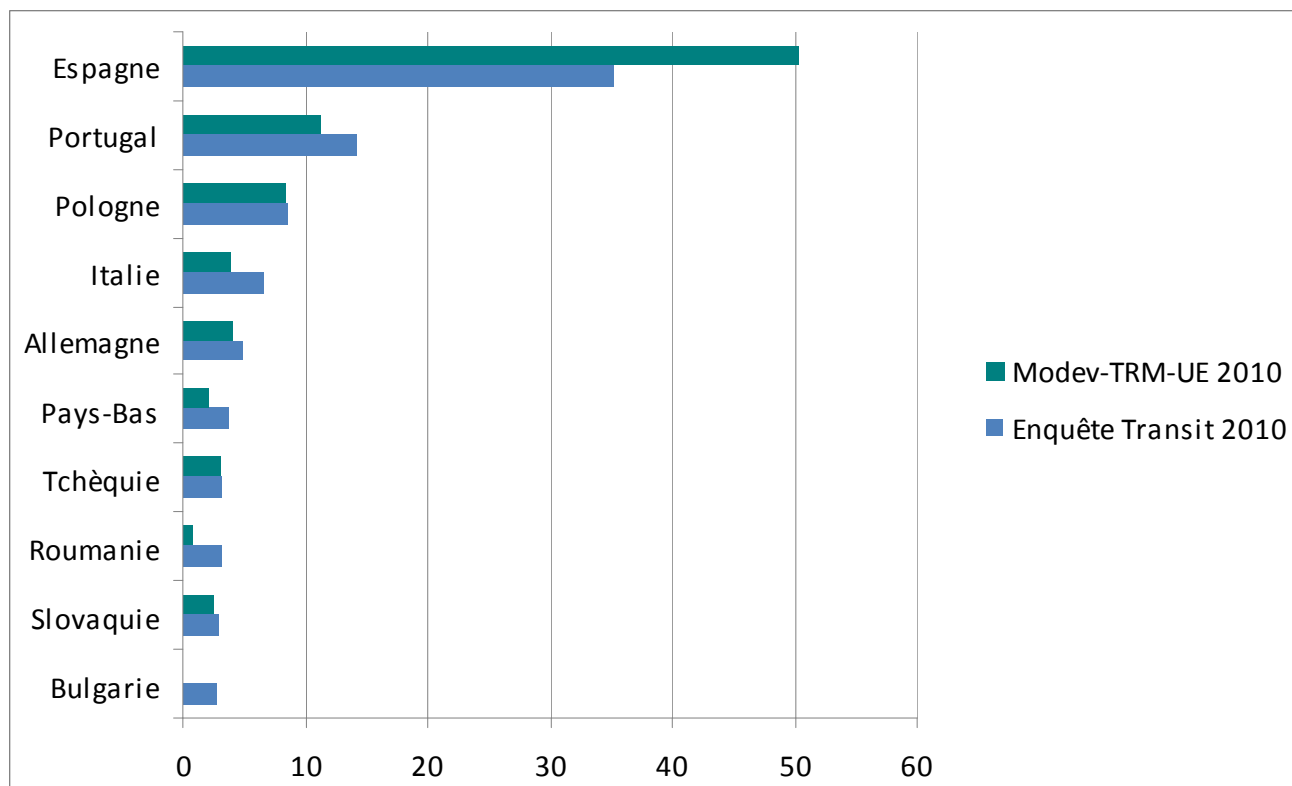
- 3) Simulation des deux étapes précédentes plusieurs fois pour vérifier la robustesse des résultats obtenus.

Comparaison des deux systèmes sur l'année 2010

| | Transit 2010 | Modev / TRM UE |
|--|--------------|----------------|
| Alpes – échanges- Nombre de véhicules (milliers) | 1791 | 1743 |
| Alpes – échanges Tonnage transporté (millions de tonnes) | 24,5 | 25.0 |
| Alpes – Transit Nombre de véhicules (milliers) | 902 | 950 |
| Alpes – Transit Tonnage transporté (millions de tonnes) | 13.5 | 14.6 |

Comparaison des deux systèmes sur l'année 2010

- Part des pavillons tracteurs dans les flux de transit (en % des flux de PL)



Conclusion

Globalement, le nouveau dispositif donne satisfaction.

- Il s'articule sur les enquêtes TRM qui bénéficient du règlement UE :
 - Caractère obligatoire de l'enquête
 - Harmonisation au niveau européen.
 - Amélioration de la qualité.
 - Pérennité du dispositif.
- L'information issue de TRM-UE est :
 - Équivalente à l'enquête « Transit » sur les marchandises et les véhicules
 - Indépendante du point de passage et des aléas de collecte sur le terrain
 - Disponible éventuellement à périodicité plus rapprochée
- Coût réduit
- Possibilité d'extension du processus à d'autres points de passage français :
 - envisageable pour l'Alsace, Calais ou le Nord
 - Renforcement des stations de comptages (nombre et prise en compte des silhouettes des PL)



Merci de votre attention

