

Imputation des points de passages-frontières trans-alpins à partir des origines-destinations des poids lourds

Nathalie Caron, Lise Dervieux, Adrien Friez, Julien Nicolas⁽¹⁾

Suite aux graves accidents survenus fin des années 90 et début des années 2000 dans plusieurs tunnels routiers de la région alpine, les ministres des transports des principaux pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie et Suisse) ont commencé à se rencontrer régulièrement sur la base de la «Déclaration commune de Zurich concernant l'amélioration de la sécurité sur les routes, notamment dans les tunnels de l'Arc alpin» de novembre 2001.

Dans ce cadre, le « suivi de Zurich » s'est d'abord penché, dès sa mise en place, sur les questions de sécurité et de coordination des secours mais a ensuite englobé d'autres préoccupations, dont en particulier, les questions de mobilité dans la région alpine des poids lourds et des trains de marchandises. Pour assurer le suivi des questions de flux de trafic tout comme ses caractéristiques, une base de données appelée « Cross Alpine Freight Transport » (CAFT) concernant les transports routiers et ferroviaires transalpins de fret a été mise en place. Celle-ci est alimentée par presque tous les pays concernés, à un rythme quinquennal.

La France participe aux remontées permettant d'alimenter CAFT. Pour y répondre, on utilisait les résultats de l'enquête appelée « Transit » qui était réalisée tous les cinq ans par entretien depuis 1994 auprès d'un échantillon de chauffeurs routiers de poids lourds franchissant notamment les principaux passages alpins entre la France et l'Italie ainsi que ceux pyrénéens à la frontière avec l'Espagne. Cette enquête visait à couvrir à la fois l'ensemble des flux de trafic traversant les frontières montagneuses et, autant que possible, les flux de trafic transitant en France.

Pour répondre à la remontée d'information de CAFT en 2015, il a été décidé d'abandonner cette enquête et de s'appuyer sur les données origines/destinations fournies par les enquêtes « transports routiers de marchandises » réalisées par l'ensemble des pays de l'UE (appelées TRM-UE). Ce changement de méthode concilie avantages budgétaire et organisationnel et permet de valoriser les remontées statistiques existantes. Dans un premier temps, des matrices de trafics et de probabilités de passage aux frontières alpines et pyrénéennes par les poids lourds ont été établies par le ministère en charge des transports. Celles-ci ont été appliquées aux données sous la forme origines/destinations disponibles dans le TRM_UE de 2010 afin de simuler les données CAFT de 2010 et de les comparer avec les données transmises à cette époque. Cette simulation a permis de définir le niveau de précision obtenu avec ce nouveau système et de fixer le niveau d'agrégation des données que l'on transmettra au second semestre 2015 pour CAFT.

Ce nouveau système est destiné à remplacer définitivement l'enquête transit et permettre d'alimenter CAFT. A terme, ces matrices pourraient également permettre d'estimer l'ensemble du trafic international de poids lourds sur le territoire français et les itinéraires qu'ils empruntent et pourraient ainsi enrichir le bilan de la circulation.

L'objectif de cette communication est de décrire la démarche méthodologique envisagée consistant à imputer des points de passages-frontières trans-alpins à partir des origines-destinations des poids lourds afin de répondre à la remontée d'information de 2015 sur les flux de trafic aux principaux passages alpins. Les principales difficultés rencontrées seront également abordées.

¹SOeS, Service de l'Observation et des Statistiques, sous-direction des statistiques des transports – nathalie.caron@developpement-durable.gouv.fr; lise.dervieux@developpement-durable.gouv.fr, Adrien.friez@finances.gouv.fr; julien.nicolas@developpement-durable.gouv.fr.