

TRAFICS DE TRANSIT CIRCUMMEDITERRANEENS

Analyse des dernières données (année 2001) sur les trafics marchandises à travers les bordures méditerranéennes des barrières alpine et pyrénéenne

Quels enseignements ?

L'Office fédéral du développement territorial [ARE (ex DETEC)] de la Confédération helvétique dresse annuellement, en concertation avec les autorités autrichiennes et françaises, les données statistiques complètes et officielles du trafic marchandises à travers l'ensemble des Alpes. Ces données, collationnées depuis plus de deux décennies, fournissent de précieuses informations sur l'évolution générale des trafics alpins [cf. Tableau récapitulatif p. 13]. Les plus récentes, en date du 07.08.02 [Alpinfo 2001], portent sur l'année 2001. Elles font état, pour la troisième année consécutive, des données relatives au franchissement routier sud-alpin du Montgenèvre, et sont, cette année-ci, affectées par la fermeture deux mois entiers, sur accident, du tunnel routier du St-Gothard, en fin de seconde année de plein effet de fermeture du tunnel du Mont Blanc¹. La survenue de ce nouvel artefact et la prolongation du précédent permettent d'élargir le champ de réflexion sur les interrelations entre les franchissements alpins du secteur ouest.

D'autre part, la toute récente publication par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP) de ses dernières analyses relatives aux trafics pyrénéens, et par l'Observatoire des trafics à travers les Alpes du sud (OTAS) des premières des siennes, donne accès aux principaux enseignements de l'enquête *Flux routiers de marchandises en transit et en échange transalpin et pyrénéen en 1999*. Ces dernières données permettent d'affiner nos analyses quant à l'importance des flux de trafic marchandises qui affectent notre région maralpine et de conforter nos positions quant aux dispositions à prendre pour y remédier.

1. Évolutions des trafics sur l'ensemble du secteur ouest de l'arc alpin

Évolution du trafic à travers les Alpes suisses : premiers effets du changement de réglementation et incidences locales de la fermeture du tunnel routier du St-Gothard [ARE/GSA (2001)]

L'année 2001 est, en Suisse, d'une importance particulière avec l'introduction de la *redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations* (RPLP) et la première hausse de la limite de poids (de 28 à 34 tonnes) au 1^{er} janvier 2001. Ces mesures d'effet à priori antagonistes se sont tout de même traduites par un accroissement très sensible du tonnage (mais sans augmentation du nombre de passages).

Ainsi, après léger décollage de la tendance au doublement en 15 ans observée au-delà de 1997, s'amorce en 2001 un second décollage d'importance et de durée difficiles à évaluer [cf. Planche 1].

Le second événement est constitué par l'incendie du tunnel routier du St-Gothard entraînant sa fermeture du 24 octobre 2001 au 21 décembre, fermeture suivie d'un important report de trafic sur les trois autres franchissements routiers suisses. De ces trois passages (Gd-St-Bernard et Simplon à l'ouest, San Bernardino à l'est), qui assurent ensemble à l'ordinaire moins de 20 % du trafic, le San Bernardino a assumé de loin le plus fort report.

En dépit de cette perturbation, la quantité de marchandises transportée par le rail (largement prédominante en Suisse) est restée inchangée², tandis qu'elle augmentait de 17 % par la route (et aurait augmenté de 24 % sans fermeture de l'ouvrage)³.

Selon les mêmes extrapolations de l'ARE, lequel estime, hors fermeture de l'ouvrage, l'accroissement du trafic entre 2000 et 2001 à travers les Alpes suisses à 7 % en tonnage (route et rail) et à 3 % en nombre de poids lourds, l'effet de dissuasion aurait porté sur 2,1 millions de tonnes et 43 000 poids lourds.

Évolution du trafic à travers le segment nord des Alpes franco-italiennes (Mont Blanc, Fréjus, Modane) : stagnation durable ?

Les difficultés rencontrées sur le Gothard ne semblent cependant pas avoir eu d'effet de relance sur le trafic routier du flanc ouest des Alpes qui poursuit une stagnation amorcée depuis son maximum de 1994. Cette singulière rupture de rythme survient après une intense et régulière croissance des trafics routiers [aux taux suivants sur dix ans (de 1983 à 1992) : 230 % sur le trafic total, *doublement* au Mont Blanc, *triplement* au Fréjus], essor qui ne fut que faiblement épaulé par un trafic ferroviaire dont le taux d'accroissement global sur vingt ans atteint à peine 40 % et dont le niveau ne cesse de baisser depuis le maximum de 1997. La représentation sur le temps long qu'offre la Planche 2 ne permet plus d'imputer à l'accident du Mont Blanc (comme nous l'avions imprudemment avancé dans notre analyse des données 2000 [Molinari (2001)]) une stagnation, avérée sur plus de quatre années pleines avant la fermeture de l'ouvrage, stagnation dont il faut souligner qu'elle se démarque nettement des évolutions fortement et monotonement croissantes des trafics sur les segments alpins suisse et autrichien [cf. Alpinfo 2001].

Évolution du trafic à travers le segment sud des Alpes franco-italiennes : contention au Montgenèvre, essor persistant à Ventimiglia

Une même conjoncture, quoique établie sur seulement trois années de relevés attestés, s'observe encore dans les Alpes du Sud au Montgenèvre (où, depuis 1999, se perçoit même une sensible tendance à la baisse).

Au franchissement routier de Ventimiglia, au contraire, les trafics poursuivent leur essor à un taux certes légèrement moindre en 2001 (3,7 % en tonnage, 3,9 % en nombre) qu'en 2000 (5,4 % en tonnage, 5,0 % en nombre), mais sensiblement au même rythme que dans les secteurs suisse (7 % en tonnage⁴, 3 % en nombre) [ARE/GSA (2002)] et autrichien (2,2 % en tonnage, 2,6 % en nombre) [Alpinfo 2001] des Alpes centrales, ainsi que dans les Pyrénées orientales (5,0 % en nombre) [OTP (2002b)].

2. Quelques repères statistiques

Un taux record de transit routier à Ventimiglia

En matière de trafic de transit (*origines et départs hors de France*), Ventimiglia conforte encore davantage sa position prééminente sur l'ouest de l'arc alpin. Depuis le basculement total du Mont Blanc sur le Fréjus, Ventimiglia (qui passe de 8,3 Mt en 2000 à 8,6 Mt en 2001) se détache du Fréjus (qui se maintient à 8,2 Mt), et distance plus largement encore Modane ferroviaire (en baisse de 3,1 Mt à 2,7 Mt) et le Montgenèvre (qui se maintient à 0,4 Mt) [cf. Planche 3].

Avec 61 % en tonnage et 51,5 % en nombre (aux mêmes niveaux qu'en 2000), Ventimiglia dépasse d'ailleurs les taux de transit de poids lourds des franchissements pyrénéens où culmine le Perthus (en 1999 : 56,5 % en tonnage, 50,2 % en nombre) [OTP (2001b)]. De tels taux ne sont surpassés qu'au Brenner (du fait de sa configuration géographique exceptionnelle).

Ventimiglia, l'un des principaux franchissements routiers de l'arc alpin

Passage majeur depuis 1998 du transit *origine/départ hors de France*, sans l'accident du Mont-Blanc (et le report de son trafic sur le Fréjus), Ventimiglia aurait aussi depuis 1995 conservé la tête des franchissements routiers franco-italiens en matière de nombre de poids lourds, et l'aurait ravie en 1999 en matière de tonnages.

En tout état de cause, Ventimiglia constitue un des principaux franchissements routiers du segment B de l'arc alpin (Ventimiglia-Tarvisio) : il occupe certes avec 14,1 Mt le 4^{ème} rang seulement en tonnages [après le Fréjus et le Brenner (sensiblement 25 Mt chacun) puis le Tarvisio (16,2 Mt)] mais le 3^{ème} rang ex-æquo en nombre annuel de poids lourds (1,1 millions) avec le Gothard [après le Fréjus et le Brenner (1,5 million chacun)], et le second rang en trafic de transit (8,6 Mt) [après le Brenner (23 Mt)].

On n'omettra cependant pas de relever que de tels niveaux sont amplement surpassés par ceux des franchissements pyrénéens, où pour les seuls passages autoroutiers, sont relevés à Biriou (littoral atlantique) 35 Mt et 2,1 millions de PL, et au Perthus (littoral méditerranéen) 45 Mt et 2,4 millions de PL [OTP (2002b)].