

TRAFICS DE TRANSIT CIRCUMMÉDITERRANÉENS

Analyse des dernières données (années 2001 & 2002) sur les trafics marchandises à travers les bordures méditerranéennes des barrières alpine et pyrénéenne

Quels enseignements ?

1. Cadre de l'analyse

Sources de données

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 et dont un état récapitulatif a été dressé pour les Alpes franco-italiennes [cf. Tableau]¹, fournissent de précieuses informations sur l'évolution générale des trafics alpins. Les plus récentes, en date du 18.08.03 [Alpinfo 2002], portent sur l'année 2002. Elles font état, pour la quatrième année consécutive, des données relatives au franchissement routier sud-alpin du Montgenèvre, et sont marquées par la réouverture, le 9 mars 2003, du tunnel du Mont Blanc².

La nouvelle série de données statistiques clôt ainsi le plus important des épisodes ayant affecté récemment le cours des transits ouest-alpins et permet de dégager, avec une meilleure approximation à défaut de certitudes, les enseignements tirés d'artéfacts antérieurs et d'élargir le champ de réflexion sur les interrelations entre les franchissements alpins du secteur ouest.

De création plus récente, l'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées (OTTP) publie, depuis 2000, ses analyses relatives aux trafics pyrénéens, et l'Observatoire des trafics à travers les Alpes du sud (OTTAS), depuis 2002, les premières des siennes. Ces deux institutions, créées à l'initiative du ministère français en charge de l'Équipement, participent à l'avancement des réflexions des observatoires bilatéraux franco-espagnol (OTP) et franco-italien instaurés depuis lors et diffusent les documents en émanant.

Leurs travaux, dont la dernière mise à jour concerne l'année 2002 [OTTP (2003)], traitent des trafics voyageurs et marchandises, sont relatifs à tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et couvrent l'ensemble des flux transpyrénéens en mettant particulièrement en évidence l'importance des transits routiers intéressant la zone maralpine [Molinari (1999)].

Objectifs

Les données ainsi collationnées, tant par les autorités helvètes que par les institutions nationales françaises, sont enrichies d'études et d'investigations (citons notamment l'enquête nationale *Flux routiers de marchandises en transit et en échange transalpin et pyrénéen en 1999* [OTTP (2001b)] d'une extrême complexité d'interprétation (ne fut-ce qu'en raison de la disparition des contrôles douaniers) et hors d'atteinte de notre démarche, laquelle se démarque certes de nos premières analyses maralpines (en les étendant à la bordure catalane et à un plus large secteur de l'arc alpin), mais se cantonne cependant au seul examen de l'évolution des trafics.

Fut-il restreint aux seules données globales, un tel examen, étayé de près de vingt années d'observations attestées, s'impose au moment où des changements survenus dans les modalités de décompte³ vont rompre la continuité de certaines séries statistiques, et se révèle opportun en ce début de mise en œuvre par la Confédération helvétique de la *redevance poids lourds liée aux prestations* (RPLP), dont on souhaite mesurer les premières incidences sur les trafics alpins.

En dépit de son caractère sommaire, le panorama que nous dressons présente au moins la particularité de confronter des données jusqu'ici dispersées, et aussi l'intérêt d'éveiller l'attention sur des évolutions inattendues et même dérangeantes. Quoi qu'il en soit, les données ainsi rassemblées nous auront permis d'affiner nos analyses quant à l'importance des flux de trafic marchandises affectant la région maralpine et de conforter nos positions quant aux dispositions à prendre pour y remédier.

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

Évolution du trafic à travers les Alpes suisses : Changements de réglementation et baisse conjoncturelle de trafic affectent davantage le rail

L'année 2001 [ARE/GSA (2001)]

L'année 2001 fut, 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, en 2001, le trafic s'est-il inscrit dans la tendance au doublement en 15 ans observée depuis 1996 [cf. Planche 1].

Le second événement de cette même année fut l'incendie du tunnel routier du St-Gothard entraînant sa fermeture du 24 octobre 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 inchangée⁴, tandis qu'elle augmentait de 17 % par la route (et aurait augmenté de 24 % sans fermeture de l'ouvrage)⁵.

Selon les mêmes extrapolations de l'ARE, laquelle 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.

L'année 2002 [ARE/GSA (2002)]

L'année 2002 est marquée par une forte inversion des tendances observée au cours des cinq dernières années (1996-2001), notamment pour ce qui concerne le trafic total et le fret ferroviaire dont les pertes, relativement aux tendances antérieures, sont respectivement de 8,8 % et de 12,7 %. Ce brusque écart, qu'illustre la Planche 1, n'affecte que le rail et écorne nettement sa part modale ramenée de 66,5 à 64 %. Dans le même temps, la bonne tenue du tonnage routier (+ 2 %) s'accompagne d'une nette diminution du nombre de poids lourds (- 9 %).

Les autorités helvètes attribuent cette évolution à, au moins, trois facteurs :

- une baisse conjoncturelle,
- les mesures de gestion (régulation "goutte à goutte") appliquée pendant 9 mois au Gothard et au San Bernardino,
- la RPLP qui a fait reculer le nombre de camions circulant à vide.

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

Dans le segment nord des Alpes franco-italiennes [cf. Planche 2], en revanche, la stagnation sinon lente décroissance qui s'est instaurée à partir de l'année 1994 n'a nullement été altérée par les événements survenus sur deux des principaux franchissements alpins, à savoir la fermeture du Mont Blanc durant trois années (du 24.03.1999 au 09.03.2002), ni par celle, plus brève mais marquante, du Gothard [cf. ci-avant (Année 2001)]. Plus étonnamment encore, la récente baisse conjoncturelle de trafic à travers les Alpes suisses n'a eu, au plus, qu'une faible réplique (<< 1 %) sur le secteur franco-italien.

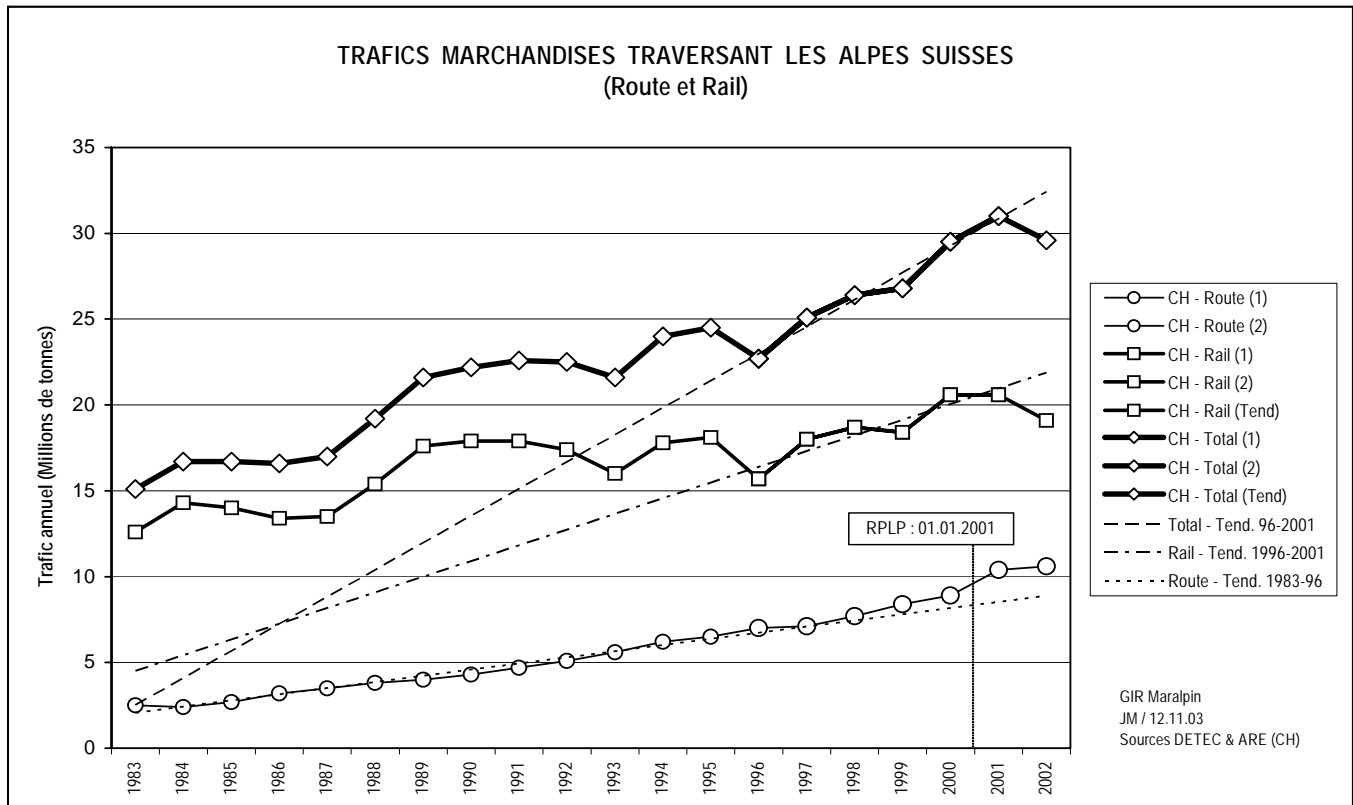


Planche 1 – Trafics marchandises traversant les Alpes Suisses (Route et Rail)

A la nette reprise de croissance du fer à partir de 1996 (à un rythme d'un doublement en 15 ans) s'est surajoutée, sous l'effet de l'amorce de libéralisation (relèvement de 28 à 34 T du tonnage autorisé), une brusque accélération du trafic routier, lequel jusqu'alors observait ce même taux. Le trafic total (progressant alors à un rythme de doublement en 12 ans) aurait été en passe de rejoindre un trafic franco-italien en stagnation depuis 1994 [cf. Planche 2] sans la baisse accusée en 2002 du trafic ferroviaire.

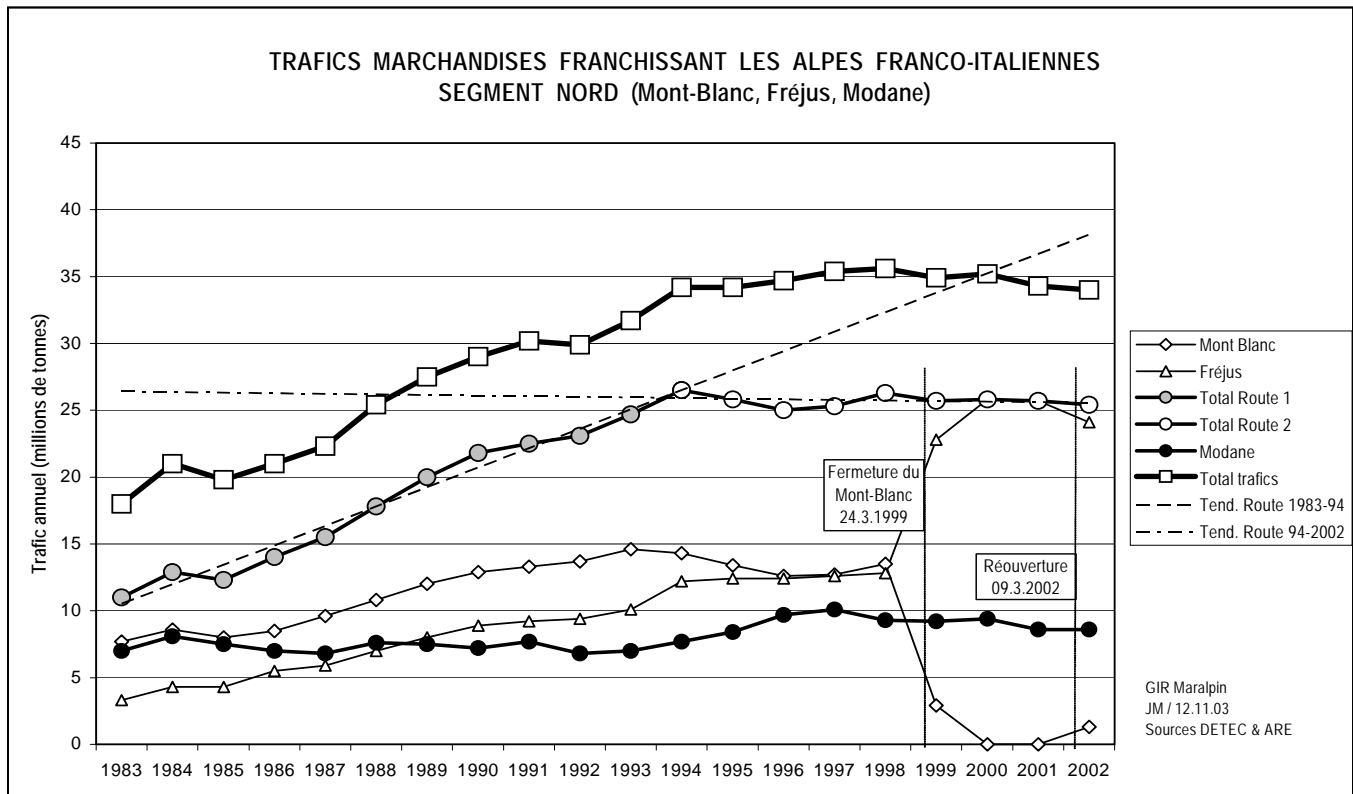


Planche 2 – Trafics marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes – Segment Nord (Mont Blanc, Fréjus, Modane)

La représentation cumulée (les deux courbes supérieures) révèle la surprenante stabilisation des trafics nord-alpins à partir de l'année 1994. Ce changement de cap est particulièrement flagrant pour le trafic routier (Mont Blanc + Fréjus) qui s'ajuste parfaitement à deux droites de régression dont l'intersection coïncide avec la fin de l'année 1993. On remarquera également que la fermeture du Mont Blanc n'a pas d'autre incidence apparente que le report de son trafic sur le Fréjus.

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, *doublément* 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 n'a atteint que 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, jusqu'à 2001 inclus, des trafics sur les segments alpins suisses et autrichien [cf. Alpinfo 2001].

A l'encontre du net découplage entre les Alpes suisses et leurs proches voisines franco-italiennes, sur les franchissements routiers du Mont Blanc et du Fréjus les reports de trafic s'effectuent mutuellement en quasi intégralité [cf. Planches 2 & 3], mais, dans ce secteur encore comme dans les Alpes suisses, la baisse du fret n'affecte que le rail.

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

Dans les Alpes du Sud, au Montgenèvre, quatre années de relevés attestés autorisent à discerner, en écho aux événements du Mont Blanc, une supputable brève montée lors de l'accident, et peut-être, encore qu'elle soit grandement imputable aux restrictions imposées à partir de septembre 2002 (interdiction aux PL de plus de 26 T), une baisse corrélative lors de la réouverture du tunnel, l'ensemble s'inscrivant dans une même tendance à la baisse que dans le segment nord [cf. Planche 3].

Au franchissement routier de Ventimiglia, au contraire, les trafics poursuivent leur essor sensiblement au même rythme en 2002 (+3,4 % en tonnage, +3,6 % en nombre) qu'en 2001 (+3,7 % en tonnage, +3,9 % en nombre), à des niveaux qui s'observent également dans le secteur autrichien du Brenner (+3,4 % en tonnage, +3,7 % en nombre) et dans le secteur oriental des Alpes Juliennes (+2,1% en tonnage, +4,9 % en nombre) [Alpinfo 2002].

3. Quelques repères statistiques

Ventimiglia, l'un des principaux franchissements routiers de l'arc alpin, s'accapare la croissance du trafic franco-italien

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 [cf. Planche 4], et l'aurait ravie en 1999 en matière de tonnages [cf. Planche 3].

Quoi qu'il en soit, les évolutions comparées des flux, tant en tonnages qu'en nombre de poids lourds, entre Alpes du Nord (total Mont Blanc et Fréjus) et Alpes du Sud (Montgenèvre et Ventimiglia) [cf. Planches 5 & 6] révèlent que le franchissement de Ventimiglia draine à lui seul toute la croissance des trafic transfrontaliers et transnationaux ouest-alpins.

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 14,6 Mt, le 4^{ème} rang seulement en tonnages [après le Brenner (25,8 Mt), le Fréjus (24,1 Mt), et le Tarvisio (17,3 Mt)] et le même rang en nombre annuel de poids lourds (1,142 millions) [après le Brenner (1,600 million), le Fréjus (1,452 millions) et le Tarvisio (1,200 millions)], mais se détache au second rang en trafic de transit (8,9 Mt) [loin toutefois après le Brenner (24 Mt)] [cf. Insert A].

On n'omettra cependant pas de remarquer que de tels niveaux sont amplement surpassés par ceux des franchissements pyrénéens, où pour les seuls passages autoroutiers, étaient relevés en 2001 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 [OTTP (2002)].

Un taux record de transit routier longue distance à Ventimiglia

En matière de trafic de transit (*origines et départs hors de France*), Ventimiglia conforte encore sa position dominante sur l'ouest de l'arc alpin. L'emportant l'année de la fermeture du Mont Blanc en dépit du basculement total du Mont Blanc sur le Fréjus, Ventimiglia (qui est passé de 8,6 Mt en 2002 à 8,9 Mt en 2003) n'a pas cessé de se détacher de ce dernier (qui décline de 8,2 Mt en 2002 à 7,7 Mt en 2003 au profit du Mont Blanc réouvert), et distance plus largement encore Modane ferroviaire (en stagnation à 2,7 Mt) ainsi que le Montgenèvre (qui s'étirole de 0,4 Mt en 2002 à 0,2 Mt en 2003) [cf. Planche 3].

Avec 61 % en tonnage et 51,5 % en nombre (aux mêmes niveaux qu'en 2000 et 2001), Ventimiglia n'est surpassé qu'au Brenner (du fait de sa configuration géographique exceptionnelle), mais distance même les taux de transit de poids lourds des franchissements pyrénéens où culmine le Perthus (en 1999 : 56,5 % en tonnage, 50,2 % en nombre) [OTTP (2001b)].

	Total		Transit	
	PLM (x 1000)	Millions de T	PLM (x 1000)	Millions de T
Ventimiglia (Rte)	1142	14,6	588	8,9
Mont-Cenis (Fer)		10,1 (1997)		4,3 (1996)
Fréjus (Rte)	1549 (2001)	25,7 (2001)	452 (2001)	8,2 (2001)
Mont Blanc (Rte)	836 (1993)	14,6 (1993)	474 (1994)	8,6 (1994)
Simplon (Fer)		4,8		4,1
Gothard (Fer)		16,8 (2000)		14,2 (2000)
Gothard (Rte)	1187 (2000)	7,6 (2000)	672 (2000)	4,6
Brenner (Fer)		10,8 (2001)		9,4 (2001)
Brenner (Rte)	1600	25,8	1430	24
Tarvisio (Fer)		4,9		2,2 (2001)
Tarvisio (Rte)	1200	17,3	510	6,5

Trafics marchandises (total et transit) sur les principales traversées de l'arc alpin (segment B : Ventimiglia-Tarvisio)

Ce tableau recense les maximaux annuels en tonnage et en nombre de poids lourds marchandises (PLM). Sauf spécification du millésime correspondant, ces valeurs maximales ont été atteintes en 2002 (dernière année de relevés).

À la croissance soutenue observée jusqu'alors, échappent certes les deux franchissements routiers affectés de longues fermetures [Mont-Blanc & Gothard] mais aussi trois des cinq traversées ferroviaires [Modane, Gothard et Brenner].

NB. Est qualifié de "trafic de transit" celui dont les origines/départs se situent hors de France, de Suisse ou d'Autriche (en résultent pour ce dernier pays des taux de transit particulièrement élevés au niveau du Brenner et de la courte traversée du Tyrol) [sources DETEC/ARE].

La part déclinante du Ferroviaire dans les trafics marchandises franco-italiens

Depuis son trafic record de 1997 (11 Mt) et une brève embellie en 2000 (9,4 Mt), à l'encontre de toute attente compte tenu des pénalités ayant affecté la route, le trafic ferroviaire de Modane avait accusé en 2001 une forte baisse (8,6 Mt) et se maintient à ce même niveau en 2002. À Ventimiglia, le trafic de 2002 (0,9 Mt) ayant légèrement décollé de son plus bas niveau (0,8 Mt en 2000 et 2001), la part modale du ferroviaire se redresse fort modérément (de 18,5 % à 18,9 %) [à la faveur surtout de la baisse du trafic routier (de 41,3 à 40,8 Mt)], proportion restant bien inférieure à celle des autres pays alpins (à savoir 64,3 % pour la Suisse et 27,1 % pour l'Autriche).

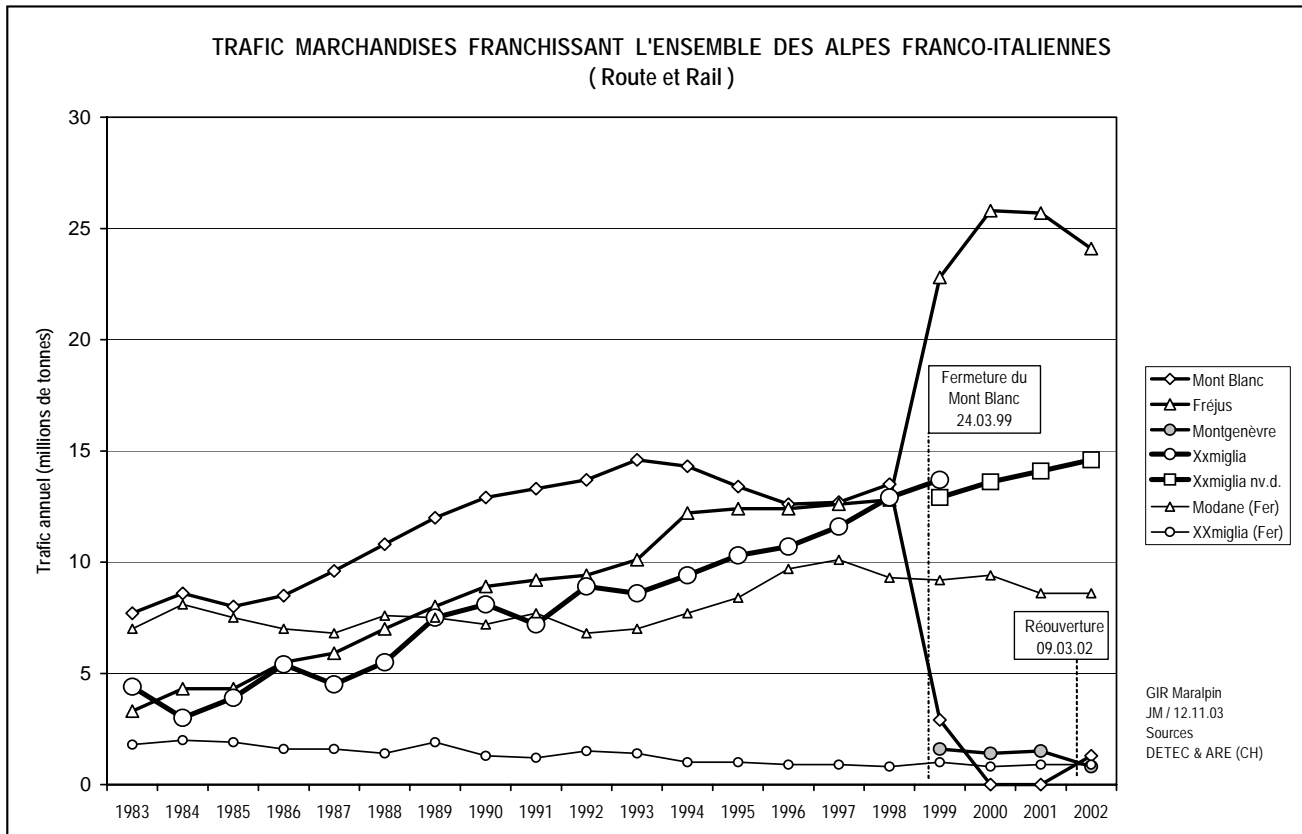


Planche 3 – Trafics marchandises franchissant l'ensemble des Alpes franco-italiennes (Route et Rail)

L'interruption du trafic au Mont Blanc et sa reprise se traduisent par un report exclusivement routier sur le Fréjus [et éventuellement fort modique au Montgenèvre (encore que la baisse du trafic à ce col en 2002 puisse être imputée aux récentes restrictions de circulation)]. À Ventimiglia, la solution de continuité résultant d'un nouveau mode de décompte ne doit pas occulter l'inquiétante inflation d'un trafic routier maralpin nettement découplé du reste du trafic alpin franco-italien. En dépit de circonstances pourtant favorables avec la fermeture du Mont Blanc durant trois années, les trafics ferroviaires n'ont cessé de se dégrader depuis leur maximum atteint en 1997 (11 Mt).

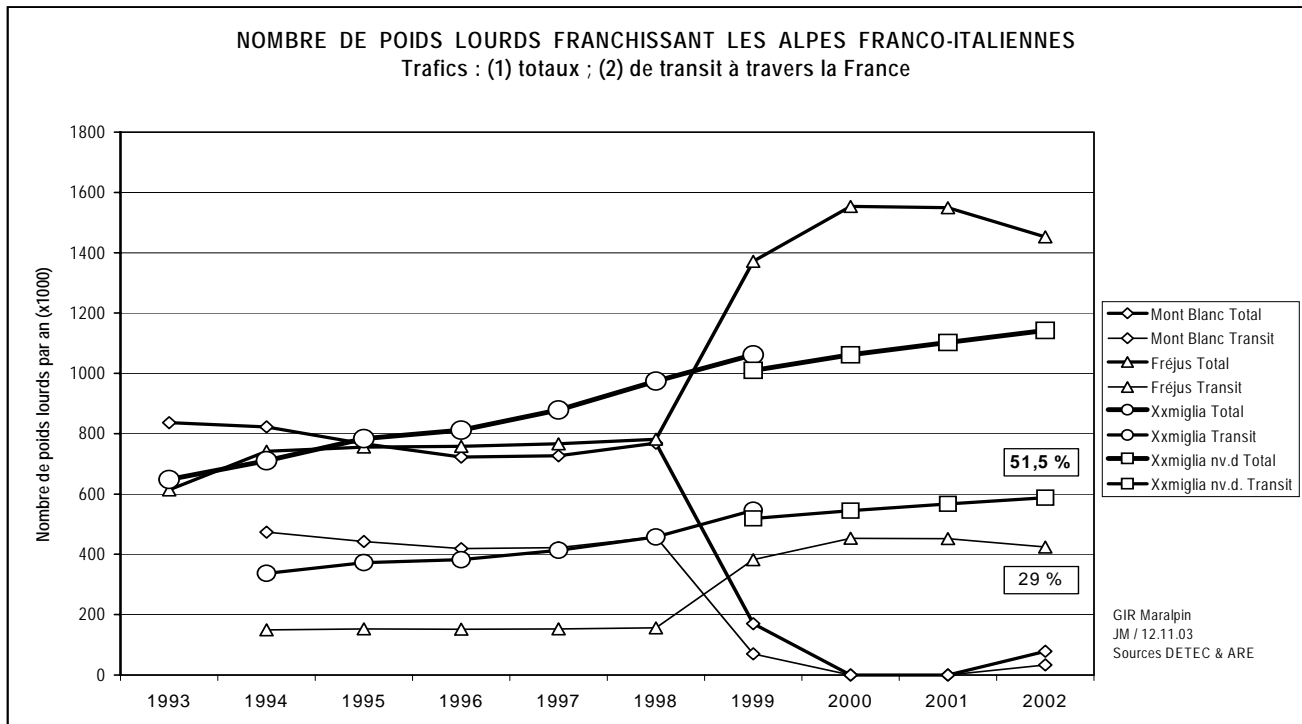


Planche 4 – Nombre de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes (Mont Blanc, Fréjus et Ventimiglia) - Nombre annuel de poids lourds (1) totaux (graphes supérieurs) et (2) en transit (graphes inférieurs)

Épousant depuis 1993 la croissance du Fréjus, Ventimiglia s'en détache dès 1995, et, tout en poursuivant son ascension, n'est dépassé en 1999 que par le report du Mont Blanc sur le Fréjus. En matière de transit (*origines et départs hors de France*), Ventimiglia conforte sa première place atteinte en 1997 en rejoignant le Fréjus, puis acquise en 1998 à ses dépens, dès avant la fermeture du Mont-Blanc [cf. Pl. 5].

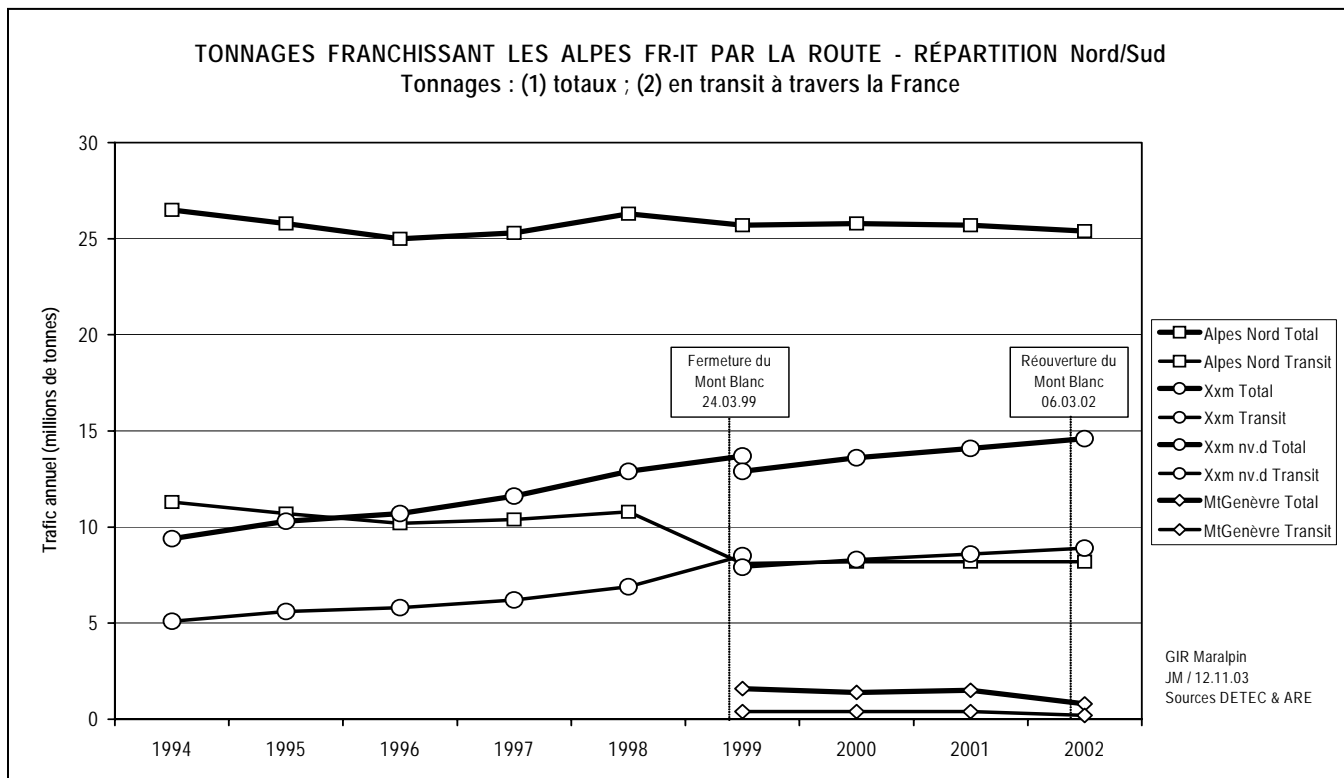


Planche 5 – Tonnages franchissant les Alpes franco-italiennes par la route – Répartition Nord-Sud – Tonnages annuels (1) totaux (graphes supérieurs) et (2) en transit (graphes inférieurs) - Cette planche couvre la période 1994-2002 où stagnent les trafics des Alpes du Nord (Mont Blanc & Fréjus ici regroupés), puis, plus au sud, ceux du Montgenèvre (pris en compte depuis seulement 1993), tandis que Ventimiglia poursuit son ascension et, en matière de transit (*origines et départs hors de France*), devance les Alpes du Nord à partir de 1999. On relèvera la part prééminente du transit à Ventimiglia (61 %) en regard de celle des Alpes du Nord (32 %) et du Montgenèvre (25 %).

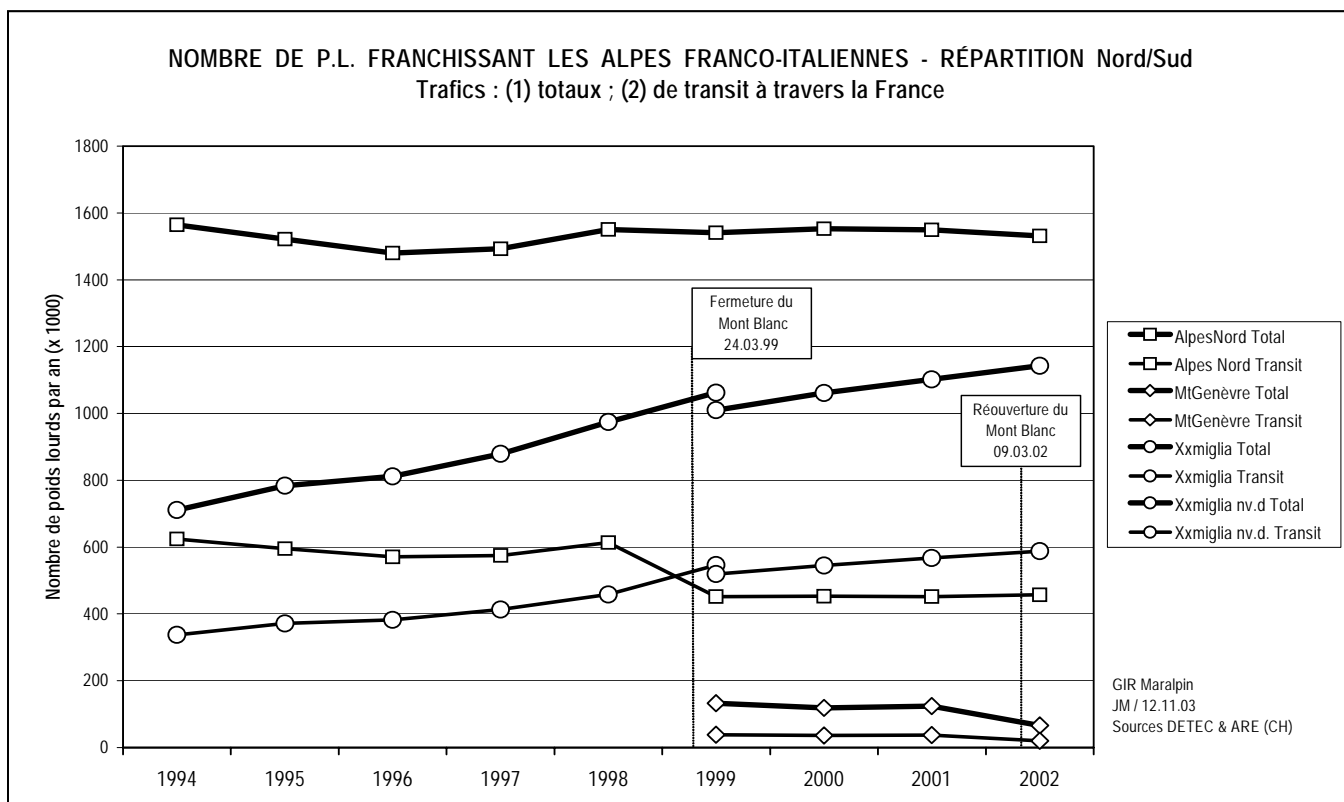


Planche 6 – Nombre de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes – Répartition Nord-Sud – Nombre annuel de poids lourds (1) totaux (graphes supérieurs) et (2) en transit (graphes inférieurs) - Cette planche, homologue de la précédente pour le nombre de poids lourds, traduit la place plus éminente encore en trafic qu'en tonnage de Ventimiglia qui draine, certes 36 % du tonnage routier franchissant les Alpes franco-italiennes, mais un taux bien plus élevé encore de poids lourds (43 %). Pour ce qui concerne le transit (*origines et départs hors de France*), dès 1999, Ventimiglia se détache plus nettement des Alpes du Nord en matière de trafic qu'en matière de tonnage [cf. Planche 5]. La part du transit à Ventimiglia (51,5 %) reste toujours prééminente en regard de celle des Alpes du Nord et du Montgenèvre (30 %).

Symptôme aggravant, la part relative du ferroviaire dans le trafic de transit à travers l'ensemble du territoire français (domaine d'excellence potentiel du fer), qui dépassait largement 33 % au cours de la décennie précédente, s'est amenuisée à 13,6 % en 2001, puis 13,5 % en 2002.

4. Nouveaux éclairages sur la problématique des transits à travers les bordures méditerranéennes des barrières alpine et pyrénéenne

Interdépendance ou dissociation des flux et conjoncture économique

La stagnation depuis 1994 des trafics du nord des Alpes franco-italiennes (jusqu'au Montgenèvre inclus) constitue l'élément pivot d'une nouvelle analyse de la problématique des transits marchandises à travers les bordures méditerranéennes des barrières alpine et pyrénéenne.

Ce démenti au consensus sur l'implacable ascension de l'ensemble des trafics alpins [Prognos (1998)] est clairement révélé en Planche 7, où sont conjointement représentées les évolutions (en nombre annuel de poids lourds) des traversées alpines du Gothard et de Ventimiglia, et du franchissement autoroutier catalan du Perthus, en regard de l'anomalie des deux Savoies (Mont-Blanc + Fréjus).

Ainsi, tandis que l'on peut déjà tenir pour acquis :

- les parfaites interdépendance et complémentarité entre Mont-Blanc et Fréjus,
- l'insignifiance des reports sur le sud (Montgenèvre et Ventimiglia),

et fortement présumer :

- l'absence de "couplage" entre les Alpes centrales (Gothard) et les Savoies (Mont-Blanc et Fréjus),

la stagnation des flux franco-italiens au nord de nos Alpes, fortement dissociés des autres flux alpins et même pyrénéens, semble avoir des causes essentiellement structurelles liées à un possible tarissement des échanges franco-italiens.

Cette conjoncture affecte sans doute aussi le Montgenèvre dont les trafics sont essentiellement interrégionaux [OTAS (2002)], mais apparemment fort peu le franchissement maralpin, dont on avait déjà souligné les interrelations avec le trafic pyrénéen catalan [Molinari (2001)] et dont les trafics, majoritairement de transit, concernent d'autres pays que la France.

Inadéquation du mode ferroviaire

Les trafics ferroviaires appellent les commentaires alarmants qui suivent :

- leur gravissime perte de part modale dans les Alpes franco-italiennes est atténuée, sinon masquée, dans la plupart des statistiques par la non prise en compte du franchissement littoral, particulièrement défavorable au rail (à Ventimiglia, la part du rail n'est plus que de 6 % en 2002) ;
- leur absence de réactivité ; particulièrement flagrante à Modane tout au long de la fermeture du Mont-Blanc, elle a également été observée dans les Alpes suisses lors de l'épisode du Gothard ;
- pourtant domaine de prédilection du fer en raison des distances de parcours, son trafic de transit international, continue sur les Alpes à perdre des parts de marché et baisse de surcroît en valeur absolue.

Ces faits irréfutables attestent l'inadéquation du dispositif ferroviaire face à la fois à une concurrence inéquitable et à l'importance des trafics à assumer.

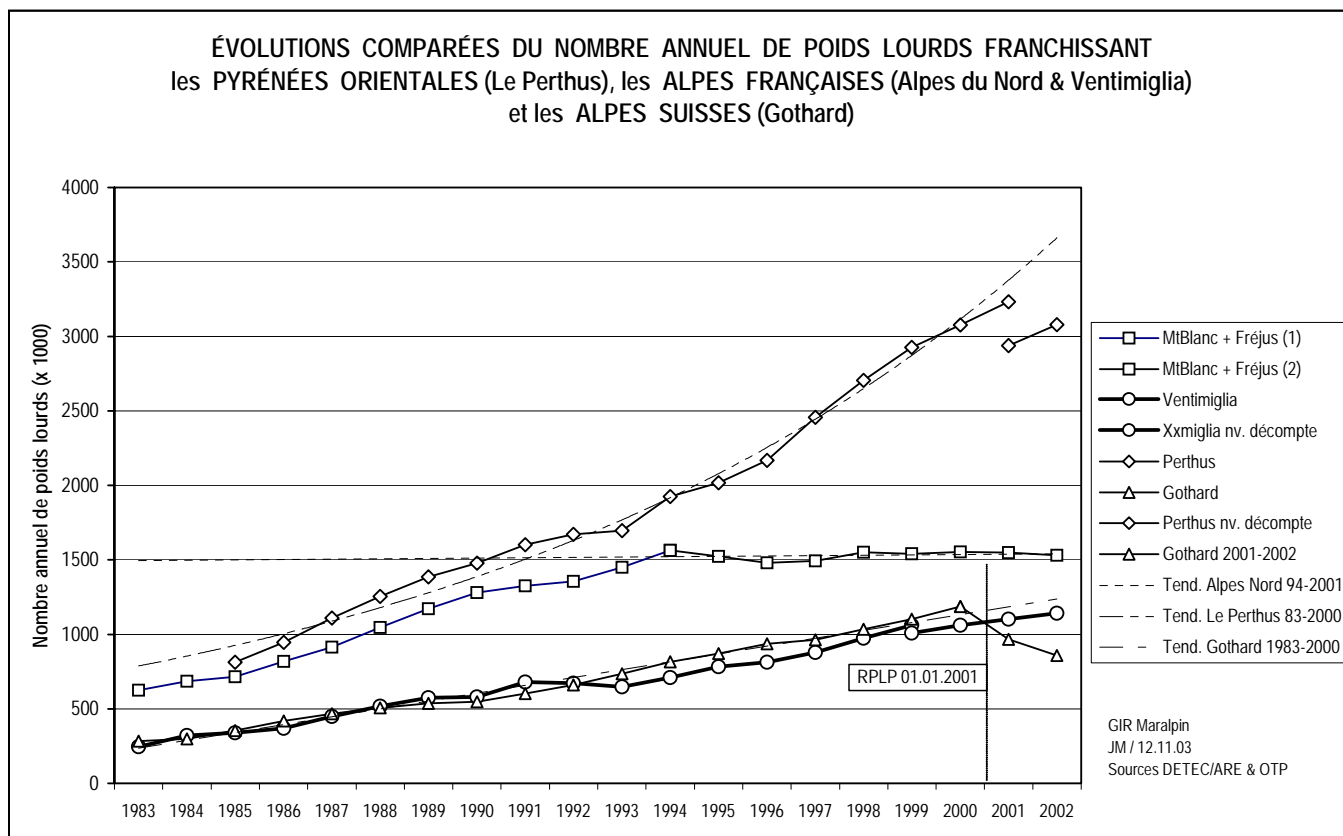


Planche 7 – Singularité de l'évolution du trafic des Alpes du nord-ouest (Mont-Blanc + Fréjus) en regard de celles des Alpes du nord (Gothard), du littoral alpin (Ventimiglia) et des Pyrénées (Le Perthus)

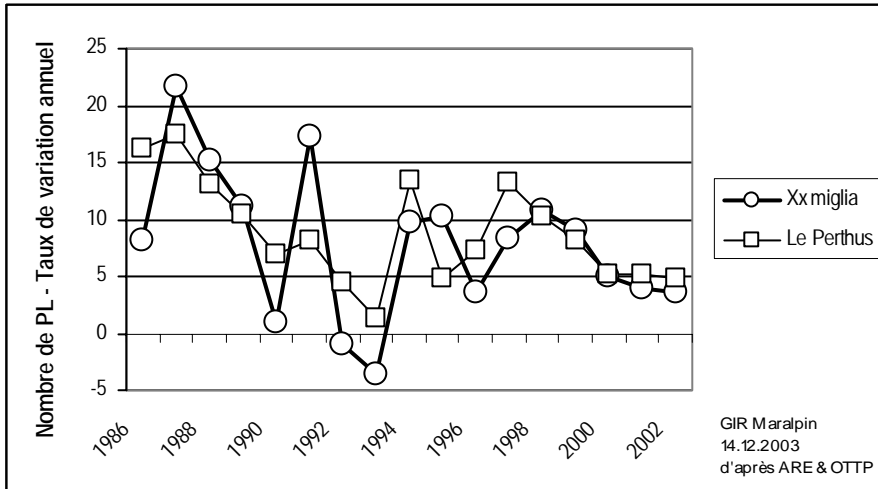
Cette comparaison porte sur les nombres de passages annuels, valeurs représentatives des gênes occasionnées aux populations [la conversion des Trafics moyens journaliers annuels (TMJA) des statistiques OTTP a été opérée une base de 365 jours]. On remarquera le rythme quasi exponentiel du trafic routier catalan *, lequel avec 45 Mt et près de 3 millions de PL dépasse à lui seul le trafic des Alpes franco-italiennes (41,3 Mt et 2,78 millions de PL) [données 2001].

[* la discontinuité graphique résulte de la modification au 01.01.2001 des classes de péages autoroutiers]

Secteur maralpin et transit circumméditerranéen

À l'encontre du découplage observé d'avec le reste des Alpes (y compris le Montgenèvre), le trafic maralpin est intimement lié à celui des Pyrénées orientales. En atteste ci-après l'évidente corrélation établie sur près de vingt années de données [cf. graphe ci-dessous].

Les origines et destinations de l'ensemble des trafics de transit à travers la France et de la part de ceux-ci intéressant Ventimiglia ont pu être identifiées et quantifiées grâce à "l'enquête transit" qui s'est déroulée en France en 1999 et avait pour objectif d'actualiser une première observation de ce type réalisée de juillet 1992 à juin 1993. Une image significative de l'importance relative et des origines/destinations des flux transitant à Ventimiglia est présentée en Planche 8 ; en substance, les flux de transit maralpains relient les centres industriels et agricoles ibériques à des destinations ou origines dispersées jusqu'au sud de l'Italie et, bien au-delà, jusqu'aux Balkans et en Europe orientale. De tels flux ne peuvent que fusionner sur l'itinéraire s'offrant le long du littoral méditerranéen.



Taux d'accroissement annuel du nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées orientales (Le Perthus/Le Boulou) et le littoral maralpin (Ventimiglia)

Les séries statistiques publiées récemment par l'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées [OTTP (2001a, 2002b & 2003)] attestent l'étroite corrélation supputée dans nos précédentes analyses entre le trafic pyrénéen catalan (le Perthus) et celui de Ventimiglia. NB. Un changement de classification étant survenu au Perthus le 01.01.2001, les données correspondantes pour 2001 ont été réajustées pour les besoins de la comparaison.

5. Quelles stratégies ?

La maîtrise des flux routiers : un objectif réaliste

Au moins autant qu'au cœur des Alpes, sur leur frange maralpine ainsi que sur les bordures littorales des Pyrénées, toutes très densément peuplées, l'intensité des trafics de poids lourds pèse de plus en plus sur la qualité de vie des populations, et, sur la Côte d'Azur, sert même d'alibi à un projet récurrent d'autoroute nouvelle (initialement A8bis, travestie en A58 puis en "seconde autoroute de contournement de Nice") dont les effets pervers sur l'aménagement des villes et des territoires sont à craindre.

Or, la croissance de ce trafic peut être maîtrisée, aussi bien sous l'effet de dispositions réglementaires et fiscales attendues d'une mise en œuvre de la Convention alpine ainsi que de mesures européennes relatives aux traversées de zones sensibles, et aussi par report modal de sa part prépondérante, celle du trafic longue distance (8,9 Mt en 2002), légitimement détournable à la fois sur le cabotage maritime et le fer, pour autant que les modes de substitution ferroviaire et/ou maritime⁶ se prêtent à l'acheminement, dans des conditions de flexibilité, de sûreté et de délais adéquates.

Les conditions d'un bon report modal sur le ferroviaire

Ces conditions exigeantes sont loin d'être actuellement satisfaites par le mode ferroviaire dont les infrastructures historiques sont de plus en plus fortement sollicitées pour les dessertes intérieures et régionales d'aires métropolitaines sous-équipées en infrastructures lourdes⁷. Des investissements en capacité et en infrastructures, à la mesure des retards accumulés et des besoins nouveaux, tant en déplacements qu'en transports, s'imposent donc.

Cependant, le mode ferroviaire n'affirmera valablement sa compétitivité que sur des infrastructures nouvelles, en jouant son atout majeur, son aptitude à franchir n'importe quel obstacle orographique en parcours souterrain sans les sujétions de ventilation des tunnels routiers limitant leur longueur, lui faisant corrélativement bénéficier sur la route de réductions de parcours, de gains de temps et d'économies d'énergie.

C'est le parti adopté, avec les tardives mais bonnes décisions en faveur des percées de base (Fréjus/Ambin et Le Perthus) pour les lignes nouvelles Lyon-Turin et Perpignan-Figueras, et de la ligne de contournement Nîmes-Montpellier, dont l'ensemble des tracés et des profils sont compatibles à la fois pour la grande vitesse et le fret, à l'image des lignes nouvelles italiennes à "alta capacità".

On se réjouira de la cohérence de ces choix préservant l'avenir des transports ferroviaires que des contre-projets, prétendument écologiques (tels la variante d'altitude du "Mont-Cenis bis" ou la petite percée du Montgenèvre) faisant peu de cas des coûts d'exploitation de lignes de montagne et de leurs accès, auraient conduit à banqueroute.

L'urgence de solutions d'attente

La mise en service de ces infrastructures nouvelles et de l'ensemble des aménagements devant les compléter ne peut toutefois s'envisager avant une douzaine d'années. Avant qu'on puisse en attendre un allègement des trafics routiers sur les rivages et les contreforts méditerranéens, toutes les mesures palliatives doivent être mises en œuvre, et porter prioritairement sur les transits maralpains en raison des évolutions mises en évidence ci-avant.

Celles que nous préconisons pour ce secteur ont été évoquées dans cette même revue [Molinari (1999)] ; elles sont techniquement fondées et économiquement raisonnables. Elles consistent :

- d'une part, à valoriser l'existant [la ligne (Aix)-Gardanne-Carnoules (court-circuitant le littoral varois saturé) et les lignes de l'étoile de Breil (débouchant sur le Piémont par la percée de Tende)⁸];
- d'autre part, à s'adosser à des aménagements enfin récemment programmés [mise à trois voies de la ligne littorale entre Antibes et Nice].

Ces dispositions, d'un coût additionnel de l'ordre de cent millions d'euros seulement, offriront des capacités supplémentaires de transit fret est-ouest se dédoublant au-delà de Nice par une branche piémontaise contournant le verrou ligurie, encore à voie unique sur une quarantaine de kilomètres.

Cette transition devra être mise à profit pour esquisser les infrastructures de l'avenir, notamment la liaison à grande vitesse (et à grande capacité ?) devant atteindre Nice [dont le plus "productif" des maillons est sans doute le "saute Estérel", et le plus difficile la seconde pénétrante ferroviaire de la conurbation azurélienne], ainsi que ses ultérieures extensions vers la Ligurie et le Piémont.

TRAFICS MARCHANDISES FRANCHISSANT LES ALPES FRANCO-ITALIENNES (Route et Rail)

Source : Office fédéral du développement territorial / Coordination des transports (précédemment : Service d'étude des transports / DETEC) ; Berne (CH) - [Données publiées dans GVF-News, puis Alpinfo]

Années		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Route																							
Mont-Blanc ¹	Total	t (Mio)	7,7	8,6	8,0	8,5	9,6	10,8	12,0	12,9	13,3	13,7	14,6	14,3	13,4	12,6	12,7	13,5	2,9	0	0	1,3	
		PL (1000)	435	456	455	483	550	620	685	739	760	782	836	822	766	722	727	769	170	0	0	79	
	Transit	t (Mio)			4,7	5,1	5,8	6,5	7,1	7,7	8,0	8,2	8,8	8,6	8,0	7,5	7,6	8,0	1,2	0	0	0,5	
		PL (1000)												474	442	419	422	458	70	0	0	33	
Fréjus	Total	t (Mio)	3,3	4,3	4,3	5,5	5,9	7,0	8,0	8,9	9,2	9,4	10,1	12,2	12,4	12,4	12,6	12,8	22,8	25,8	25,7	24,1	
		PL (1000)	191	230	261	334	363	426	487	540	564	574	614	742	756	758	766	782	1371	1553	1549	1452	
	Transit	t (Mio)			1,0	1,2	1,3	1,5	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	6,9	8,2	8,2	7,7	
		PL (1000)												150	153	152	153	156	382	453	452	424	
Montgenèvre	Total	t (Mio)																1,6	1,4	1,5	0,8		
		PL (1000)																133	119	124	66		
	Transit	t (Mio)																0,4	0,4	0,4	0,2		
		PL (1000)																39	36	38	20		
Ventimiglia	Total	t (Mio)	4,4	3,0	3,9	5,4	4,5	5,5	7,5	8,1	7,2	8,9	8,6	9,4	10,3	10,7	11,6	12,9	13,7 ²	12,9 ³	13,6 ³	14,1 ³	14,6 ³
		PL (1000)	246	320	340	368	448	516	574	579	679	672	648	711	784	812	879	974	1062 ²	1010 ³	1061 ³	1102 ³	1142 ³
	Transit	t (Mio)		1,1	1,3	1,7	2,2	2,8	3,4	3,9	3,9	4,8	4,8	5,1	5,6	5,8	6,2	6,9	8,5 ²	7,9 ³	8,3 ³	8,6 ³	8,9 ³
		PL (1000)												337	372	382	413	458	546 ²	519 ³	545 ³	567 ³	588 ³
Rail																							
Modane	Total	t (Mio)	7,0	8,1	7,5	7,0	6,8	7,6	7,5	7,2	7,7	6,8	7,0	7,7	8,4	9,7	10,1	9,3	9,2	9,4	8,6	8,6	
	Transit	t (Mio)	2,4	1,9	1,4	1,3	1,7	2,3	2,1	2,3	1,7	2,3	2,3	2,9	3,1	4,3	4,1	3,4	3,2	3,1	2,7	2,7	
Ventimiglia	Total	t (Mio)	1,8	2,0	1,9	1,6	1,6	1,4	1,9	1,3	1,2	1,5	1,4	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,8	0,8	0,9	
	Transit	t (Mio)	0,5	0,3	0,2	0,1	n.d.	0,1	0,3	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	

Références (GVF News puis Alpinfo)	21	30	39	42	48/1a	48/1b	39	42	48/1a	48/1b	30 (*)	30 ; 39	39	42	48/1a	48/1b	55	2000	2001	2002
------------------------------------	----	----	----	----	-------	-------	----	----	-------	-------	--------	---------	----	----	-------	-------	----	------	------	------

Légende : t = tonnes ; Mio = millions ; PL (1000) = milliers de poids lourds ; (*) = données non corrigées

(1) Mont Blanc fermé depuis le 24.03.99 avec report massif sur le Fréjus ; réouvert avec restrictions le 09.03.2002

(2) Données comptabilisées selon la méthode en usage aux autres points de passage

(3) Nouvelle méthode de comptabilisation spécifique (excluant autocars et caravanes) en usage à partir de 1999 inclus à Vintimille

GIR Maralpin/06.10.03/JM

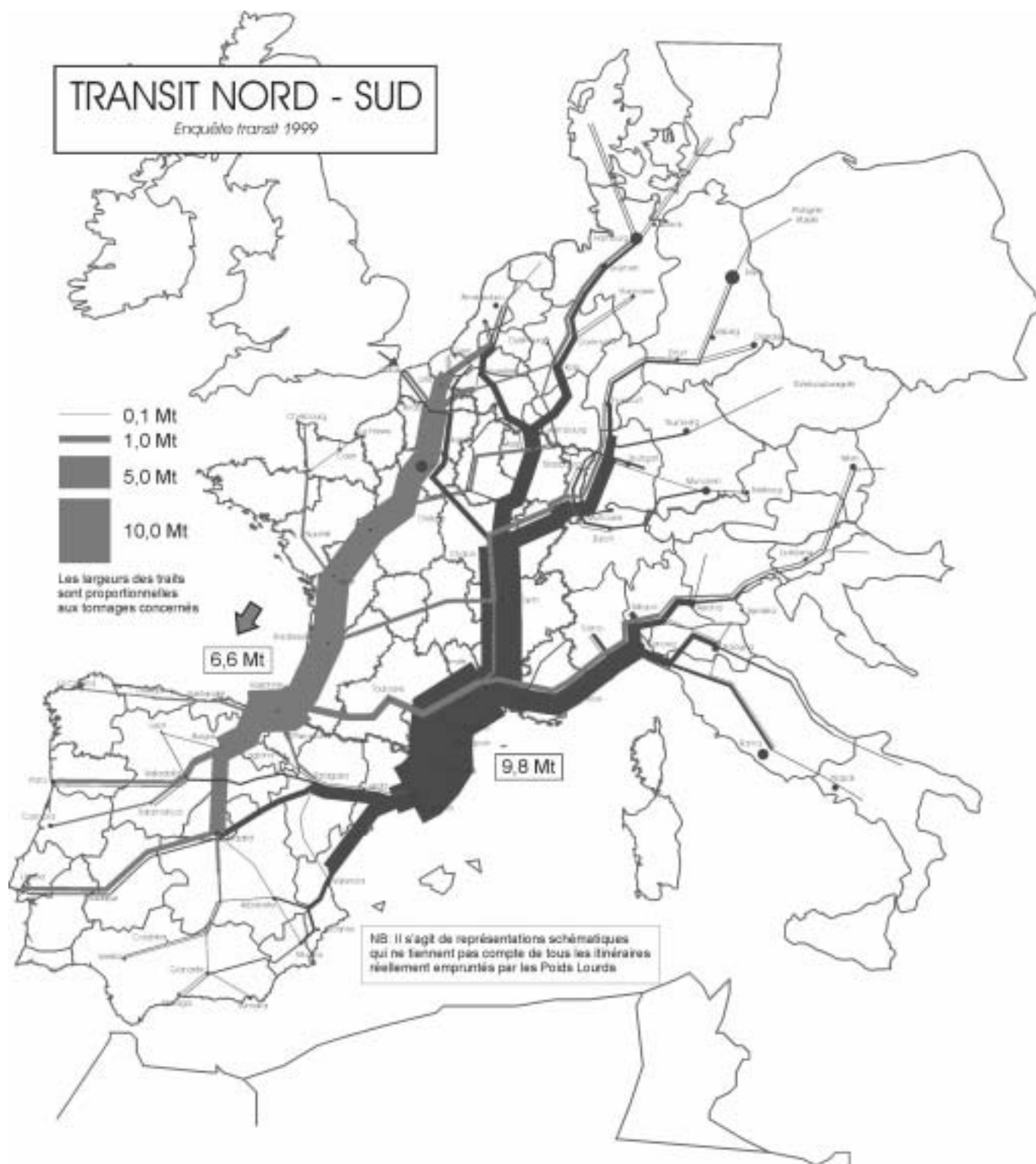


Planche 8 – Transit Europe vers Péninsule ibérique à travers la France [Enquête transit 1999]

Cette présentation schématique, issue de l'Enquête transit 1999 *, ne tient pas compte de tous les itinéraires réellement empruntés par les poids lourds ; elle offre cependant une image significative de l'importance relative et des origines/destinations des flux transitant à Ventimiglia et se dirigeant vers la péninsule ibérique (la représentation des flux inverses est sensiblement identique) [OTP (2002)].

[planche reproduite avec l'aimable autorisation de Madame Ghislaine Belis, Chargée de Mission à l'Observatoire des Trafics Pyrénéens, Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées]

* L'enquête sur les flux routiers internationaux de marchandises intéressant la France, dite "enquête transit", s'est déroulée en 1999 ; elle avait pour objectif premier d'actualiser les connaissances des flux de marchandises en transit terrestre à travers le territoire français, telle qu'elle ressortissait de la première observation de ce type pratiquée de juillet 1992 à juin 1993. Comme lors de la première enquête, l'observation a porté sur 36 périodes réparties sur l'ensemble de l'année et les points d'enquête ont été choisis en privilégiant les frontières montagneuses de la France de telle façon que le nombre de lieux d'observation du trafic de transit soit minimal : tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, péages de La Turbie sur l'A8, ainsi que du Perthus sur l'A9 et de Biriou sur l'A63, qu'il suffisait de compléter par le poste-frontière suisse de Bâle - St. Louis pour rendre compte de l'essentiel du "grand transit" terrestre. En 1999, le col du Montgenèvre a été rajouté à ce dispositif [Michel Houée, Joseph Dornbusch, Notes de Synthèse du SES/METL, n° 22, mars-avril 1999]

SOURCES et RÉFÉRENCES

Alpinfo 2001

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail 1994, 1999, 2000 et 2001 - ARE – Office fédéral du développement territorial ; Berne ; 07.08.02 ; 1 page, 2 tableaux

Alpinfo 2002

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail 1994, 1999, 2001 et 2002 - ARE – Office fédéral du développement territorial ; Berne ; 18.08.03 ; 1 page, 2 tableaux

ARE/GSA (2002)

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2001 – Verkherobservatorium - ARE - Office fédéral du développement territorial ; Berne ; Juillet 2002 ; 40 pages

ARE/GSA (2003)

Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2002 – Verkherobservatorium - ARE - Office fédéral du développement territorial ; Berne ; Mars 2003 ; 38 pages

MOLINARI Jacques (1999)

L'inflation du trafic maralpin de poids lourds – Sera-t-elle résistible ? - Montagnes méditerranéennes n° 10, décembre 1999 ; pages 115-122

MOLINARI Jacques (2001)

Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes – Bilan de l'année 2000 - Montagnes Méditerranéennes n° 14 ; décembre 2001 ; pages 180-182

OTP (2002)

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Document n° 2 - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Mission Pyrénées) ; Ministerio de Fomento (Secretaria Técnica de Transportes) ; avril 2002 ; 57 pages

OTTAS (2002)

Observatoire des trafics à travers les Alpes du sud - CETE Méditerranée – DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur ; septembre 2002 ; 103 pages

OTTP (2000)

Observatoire des trafics au travers des Pyrénées – [Ce document aurait fait l'objet d'une version antérieure diffusée en avril 1999] - Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; décembre 2000 ; 68 pages

OTTP (2001a)

Trafics routiers 2000 - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; juin 2001 ; dépliant A3

OTTP (2001b)

Enquête transit 1999 – Transports routiers de marchandises : résultats et analyses pour les Pyrénées - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; novembre 2001 ; 72 pages

OTTP (2002)

Autoroutes frontalières A.9 au Perthus et A.63 à Bariatou – Année 2001 - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; octobre 2002 ; 39 pages

OTTP (2003)

Bilan 2001 - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; avril 2003 ; 76 pages

Prognos (1998)

Study of the development of transalpine traffic (goods and passengers) – Horizon 2010 (Executive summary) - Prognos AG / Regional Consulting (HERRY) / ISIS – Commissioned by European Commission for Transport DG VII ; 1998 ; 25 pages

REMERCIEMENTS

Nous tenons à exprimer nos remerciements pour l'aide qu'ils nous ont apportée et la documentation qu'ils ont eu la bienveillance de mettre à notre disposition, Madame Ghislaine Belis, Chargée de Mission à l'Observatoire des trafics pyrénéens, Direction régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées, Toulouse (F) et Monsieur Walter Züst, Projektleitung und Begleitung, ARE - Office fédéral du Développement territorial, Berne (CH).

Jacques Molinari, 30 décembre 2003

Article en cours de publication dans la Revue Montagnes Méditerranéennes (janvier 2004)

¹ un premier état en avait été dressé dans Montagnes Méditerranéennes [Molinari (2001)]

² après pratiquement trois pleines années d'une fermeture consécutive au tragique accident survenu le 24 mars 1999

³ portant sur les catégories de véhicules

⁴ afin de faciliter les comparaisons avec les données antérieures, toutes les évaluations tendanciennes ont été effectuées à partir des reconstitutions des trafics du tunnel hors fermeture établies par ARE/GSA (2002)

⁵ la part du rail en trafic marchandises total à travers le segment alpin suisse est ainsi passée de 69,8 % en 2000 à 66,5 % en 2001

⁶ le mode maritime (cabotage), qui peine à se développer, fera l'objet d'un examen ultérieur

⁷ ainsi, le maillage des voies ferrées de la zone littorale azurée est 2,5 à 3 fois inférieur à la moyenne nationale [cf. l'article de Gabriel Jourdan dans ce même numéro]

⁸ l'un des principaux arguments avancés pour la valorisation de ces dernières résidait dans la sécurisation des acheminements sur des itinéraires alpins dont la fragilité est une nouvelle fois révélée (un désordre géologique apparu dans la traversée souterraine de Monaco a entraîné, depuis le 18 juin 2003 et pour plusieurs mois, l'interruption complète des circulations sur la ligne littorale)