

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) se surajoute, sous l'effet de l'amorce de libéralisation, une brusque accélération du trafic routier, lequel jusqu'alors observait ce même taux. Le trafic total (progressant maintenant à un rythme de doublement en 12 ans) est en passe de rejoindre dès 2002 un trafic franco-italien en stagnation depuis 1994 [cf. Planche 2]

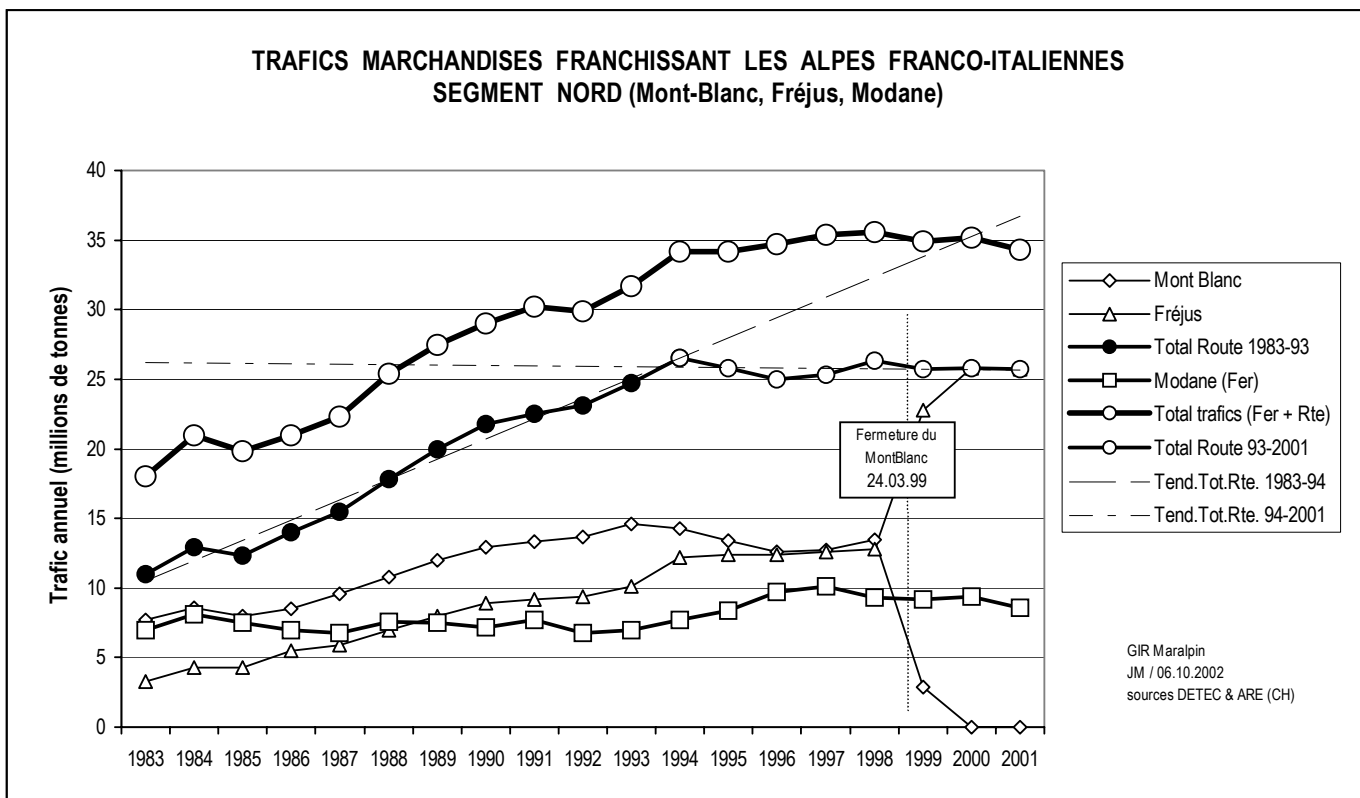


Planche 2 – Trafics marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes – Segment Nord (Mont-Blanc, Fréjus, Modane)

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.