

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 accuse une nouvelle et forte baisse à Modane (8,6 Mt) et se maintient à son plus bas niveau à Ventimiglia (0,8 Mt), pour un total ne représentant plus que 18,5 %⁵ de part modale, proportion bien inférieure à celle des autres pays alpins (à savoir 66,5 % pour la Suisse et 28,9 % pour l'Autriche).

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'amenuise à 13,6 % en 2001.

3. 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.

Cette entorse au consensus sur l'implacable ascension de l'ensemble des trafics alpins [Prognos (1998)] est clairement révélée en Planche 4, 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 :

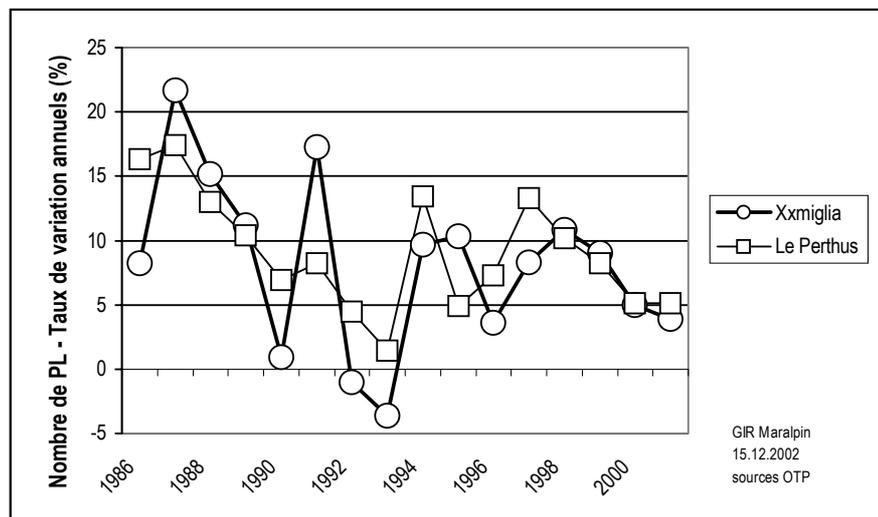
- les parfaites interdépendance et complémentarité entre Mont-Blanc et Fréjus,
- l'insignifiance des reports sur le sud (Montgenèvre et Ventimiglia),

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 dissociée des autres flux alpins et même pyrénéens, semble avoir des causes essentiellement structurelles liées à un probable 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.



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 [OTP (2001a & 2002b)] 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.

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 2001) ;
- leur absence de réactivité à Modane a été particulièrement flagrante tout au long de la fermeture du Mont-Blanc ;
- 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.

4. 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 (8,6 Mt en 2001), 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.