

LES EXPERIENCES

Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes Bilan de l'année 2000

Jacques MOLINARI
GIR MARALPIN

Effets attestés de la fermeture du tunnel du Mont Blanc

L'Office fédéral du développement territorial (DETEC) de la Confédération helvétique a publié, en date du 16.08.01, les données statistiques complètes et officielles du trafic marchandises à travers l'ensemble des Alpes pour l'année 2000, première année de plein effet de fermeture du tunnel du Mont Blanc (à la suite du tragique accident survenu le 24 mars 1999).

La conséquence globale de cette fermeture est le report de croissance du trafic alpin global (5 %) sur la Suisse [dont le trafic a cru de 10 % (7 % sur route et 12 % par fer)] au détriment du "secteur centre" des Alpes françaises (dont le trafic global ne croît que de 1,5 %). Ainsi, tandis que le trafic ferroviaire à Modane se relève sensiblement (de 9,2 à 9,4 Mt), le trafic routier du Fréjus dépasse à peine (25,8 Mt) celui cumulé en 1999 avec le Mont Blanc (25,7 Mt), et celui du Montgenèvre baisse nettement (de 1,6 à 1,4 Mt).

Trois spécificités du franchissement sud des Alpes (Vintimille)

Au sud (à Vintimille) en revanche, tandis que le trafic ferroviaire s'amenuise encore (de 1 à 0,8 Mt), l'accroissement du trafic routier (5,2 %), reflète la tendance générale de l'ensemble des Alpes. L'année 2000 révèle ainsi le *net découplage* de Vintimille, tant pour la route que pour le rail, d'avec le reste du trafic alpin franco-italien.

À l'inverse, l'*intercorrélation avec le trafic pyrénéen catalan* (A 9), semble pouvoir être établie de façon flagrante, si l'on s'en tient à la seule série disponible à ce jour pour les données 2000, à savoir celle des comptages poids-lourds dont l'homologue de Vintimille est le fidèle reflet.

Dernière spécificité du trafic routier à Vintimille : son *niveau record en trafic de transit (origines et départs*

hors de France). En dépit du basculement total sur le Fréjus du trafic routier du Mont Blanc, Vintimille reste, en 2000, largement en tête (avec 7,9 Mt contre 6,9 Mt au Fréjus et 3,2 Mt par fer au Mont Cenis).

Avec 61,2 % en tonnage et 51,4 % en nombre de poids lourds, Vintimille dépasse de loin, pour le transit, les niveaux des franchissements pyrénéens où culmine le Perthus (en 1999 : 54 % en tonnage, 50 % en nombre). De tels taux ne sont dépassés qu'au Brenner (du fait de sa configuration géographique exceptionnelle).

Des trafics justiciables de modes plus respectueux de l'environnement mais délaissés

Or, ce trafic longue distance de près de 8 millions de tonnes, traversant nos régions touristiques sensibles, ressortissant de surcroît à la Convention alpine, pourrait être légitimement détourné à la fois sur le cabotage maritime et le fer, pour autant que les investissements d'infrastructures requis soient entrepris [cf. notamment notre analyse "*L'inflation du trafic maralpin de poids lourds - Sera-t-elle résistible*" dans Montagnes Méditerranéennes de décembre 1999].

A ce jour les propositions du GIR, à savoir l'augmentation de capacité de la traversée ouest de la Côte d'Azur (d'ailleurs indispensable pour sa desserte urbaine), la valorisation fret de la ligne Nice-Cuneo (afin de pallier les 65 km de voie unique subsistant sur la Riviera Ligure), et la réouverture/modernisation du "shunt" à voie unique Carnoules-Gardanne (permettant de conjuguer l'acheminement de fret et d'abrèger de plus d'une demi-heure [à vitesse actuelle de ligne] les liaisons voyageurs entre Nice et la vallée du Rhône), ne font toujours pas l'objet de réalisations.

Références Bibliographiques

Alpinfo 2001 - Office fédéral de développement territorial ; Berne (CH) ; 16.08.01

Communiqué du 02/09/01 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ; Berne (CH)

Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; décembre 2000 ; 68 pages

Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Trafics routiers 2000 ; Préfecture de la Région Midi-Pyrénées ; juin 2001 ; Dépliant A3

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		
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	
		PL (1000)	435	456	455	483	550	620	685	739	760	782	836	822	766	722	727	769	170	0	
	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	
		PL (1000)												474	442	419	422	458	70	0	
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	
		PL (1000)	191	230	261	334	363	426	487	540	564	574	614	742	756	758	766	782	1371	1353	
	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	
		PL (1000)												150	153	152	153	156	382	453	
Montgenèvre	Total	t (Mio)																	1,6	1,4	
		PL (1000)																	133	119	
	Transit	t (Mio)																	0,4	0,4	
		PL (1000)																	39	36	
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 ^(*)	12,9 ^(*)	13,6 ^(*)
		PL (1000)	246	320	340	368	448	516	574	579	679	672	648	711	784	812	879	974	1062 ^(*)	1010 ^(*)	1061 ^(*)
	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 ^(*)	7,9 ^(*)	8,3 ^(*)
		PL (1000)												337	372	382	413	458	546 ^(*)	519 ^(*)	545 ^(*)
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	
	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	
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	
	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	

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 2001

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

(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 Ventimiglia

GIR Moravos08.09.01/JM

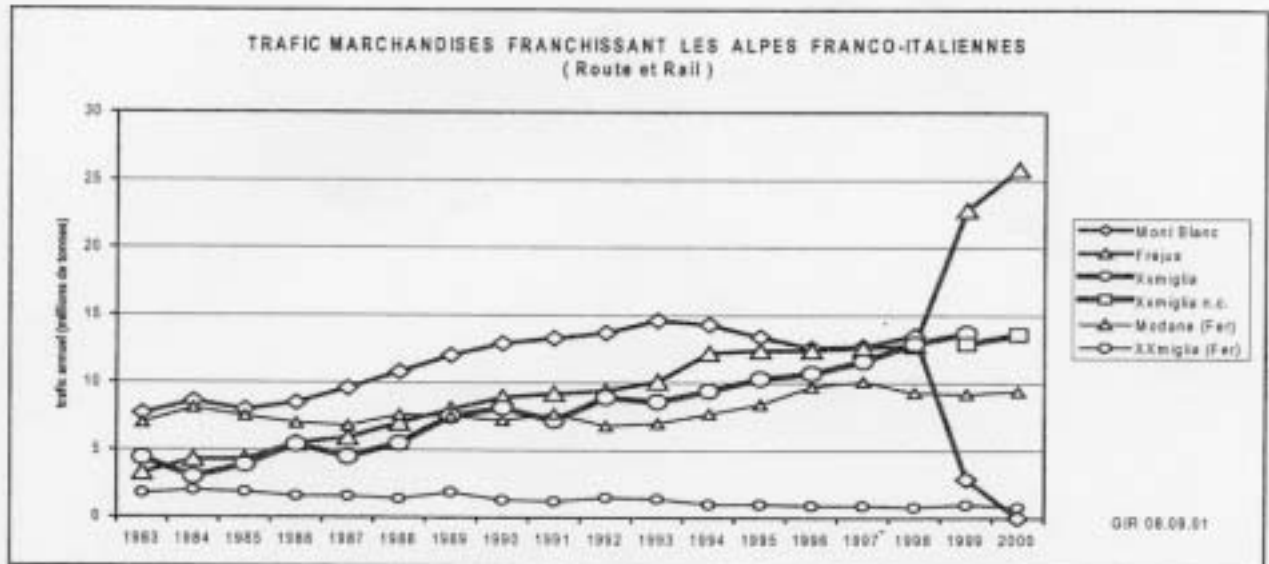


Tableau 1 – Trafics marchandises routiers et ferroviaires

Le plein effet de la fermeture du Mont Blanc (suite à l'accident du 23.03.99) se traduit par un report exclusivement routier [pour l'essentiel sur le Fréjus et modérément sur le Montgenèvre (1,4 Mt) non représenté ici]. A 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, les trafics ferroviaires restent inférieurs aux niveaux atteints en 1996 (10,6 Mt) et 1997 (11 Mt).

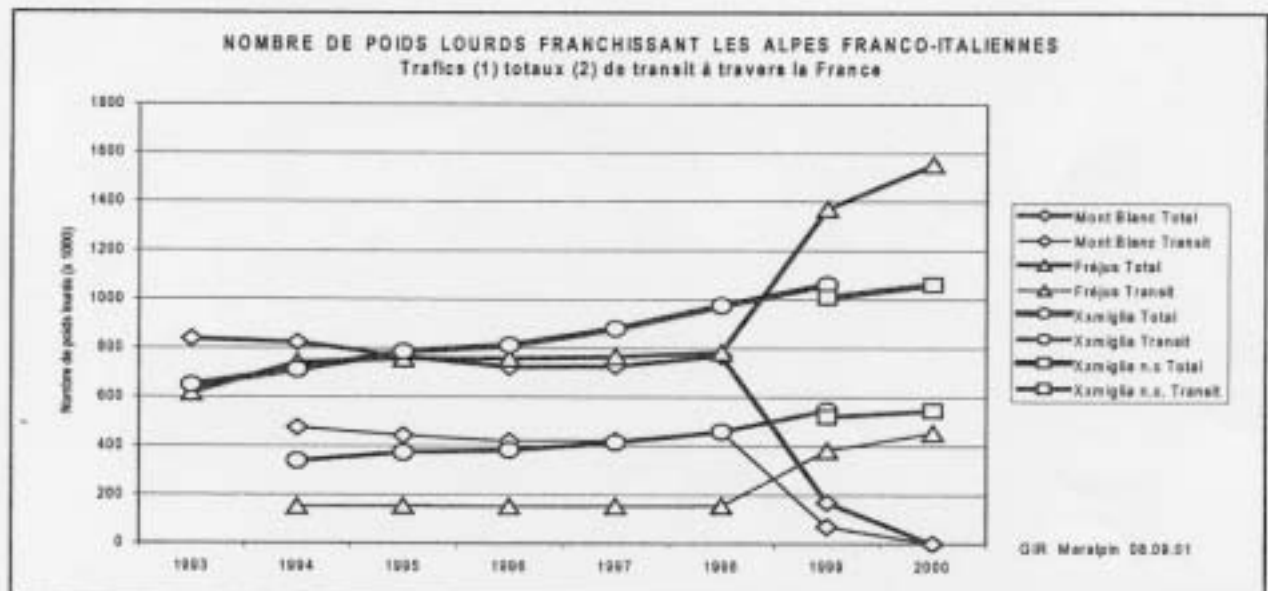


Tableau 2 – Trafics routiers - Nombre de poids lourds totaux (graphes supérieurs) et en transit (graphes inférieurs)
Distançant encore largement le Fréjus en dépit du report quasi total du trafic du mont Blanc sur ce dernier, Ventimiglia conforte sa place de premier franchissement de transit (*origines et départs hors de France*) des Alpes occidentales, *trafic de grand transit* étroitement corrélé avec celui du franchissement pyrénéen catalan.