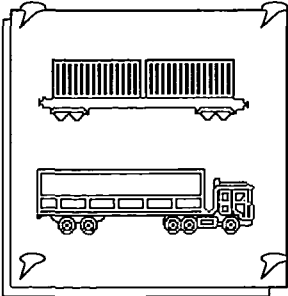


LE TRAFIC TRANSALPIN DE MARCHANDISES

Joseph DORNBUSCH et Michel HOUÉE



Pour la première fois, la conjugaison d'initiatives française, suisse et autrichienne permet de disposer d'une observation multimodale coordonnée du trafic marchandises à travers l'arc alpin, de Vintimille à Vienne, pour 1994. Au total, 28% des tonnages passent par la France, 45% par l'Autriche et 26% par la Suisse. L'arc alpin central, du Fréjus au Brenner, écoule les deux tiers des tonnages, dont un quart correspond à des échanges Italie-Allemagne et un cinquième à des échanges Italie-France. Le trafic routier est en forte augmentation.

En 1980, le tunnel routier suisse du Gothard était achevé et l'autoroute Bâle-Chiasso -dernier maillon autoroutier d'un axe Zürich/Milan- l'était quelques années plus tard. Entourée géographiquement par la Communauté Européenne dont elle ne fait pas partie, la Suisse est nécessairement un pays de transit pour les marchandises européennes. La géographie montagneuse du pays et les infrastructures routières et ferroviaires nécessitent des ouvrages d'art importants et coûteux, en particulier de nombreux tunnels dans les Alpes. Les autorités suisses ont donc depuis le début des années 1980 mis en place un important programme de suivi des trafics de marchandises transalpins, en Suisse, en France et en Autriche¹. Pour compléter leur programme et leurs informations, elles ont associé des organismes des pays voisins qui sont largement concernés par le problème des trafics transalpins.

De Vintimille à Vienne, quatorze passages principaux permettent le franchissement routier ou ferroviaire des Alpes : trois en France (Vintimille, Tunnel du Fréjus, Tunnel du Mont-Blanc²), quatre en Suisse (Grand Saint-Bernard, Gothard, San Bernardino, Simplon) et sept en Autriche (Reschen, Brenner, Felbertauern, Tauern, Schober, Semmering, autoroute Vienne-Graz). Tous ces franchissements sont à la fois routiers et ferroviaires sauf les tunnels du Mont-Blanc, du Grand Saint-Bernard et du Felbertauern et le col du Reschen qui ne sont que routiers. Les trafics routiers qui franchissent ces passages sont connus par enquête alors que les trafics ferroviaires sont fournis par les opérateurs. Le trafic ferroviaire se subdivise en trafic par wagons, en trafic combiné (conteneurs, caisses mobiles) et en « trafic combiné accompagné », c'est-à-dire en camions embarqués entièrement sur des trains et accompagnés par leurs chauffeurs (« route roulante »³).

Trafic transalpin en Suisse

En Suisse, les Alpes forment une barrière entre le centre du pays et l'Italie dont les plus hauts sommets dépassent 4000m. Depuis 1980, le service d'étude des transports suisse (Dienst für Gesamtverkehrsfragen) du DFTCE (Département Fédéral des Transports, de la Communication et de l'Energie) et l'Office Fédéral des Routes organisent un suivi précis des véhicules routiers qui franchissent les Alpes Suisses : tous les cinq ans, des enquêtes principales avec interview des chauffeurs y sont effectuées et tous les ans de simples comptages de véhicules sont menés. Ces enquêtes indiquent les nombres de poids lourds, leur origine et leur destination, la marchandise qu'ils transportent, etc. La dernière enquête principale a eu lieu en 1994. La direction du transport de marchandises des chemins de fer suisses fournit des informations sur le trafic ferroviaire transalpin.

¹ Bien que les passages des grands axes transalpins se situent en Italie, chacun d'eux concerne l'un des trois pays du panel.

² Ces points de passage sont aussi italiens.

³ Le système ferroviaire qui permet le transport de camions entiers en utilisant les voies ferrées usuelles et des gares de transbordement des camions est appelé « route roulante », traduction de « Rollende Autobahn ».

TRAFIC

La société HUPAC SA, qui est l'exploitant de la « route roulante » qui franchit la Suisse, fournit les données relatives au trafic combiné accompagné en Suisse.

Trafic transalpin français

L'enquête transit menée de juillet 1992 à juin 1993, dont trois points d'enquête se situaient aux tunnels du Fréjus et du Mont Blanc ainsi qu'à Vintimille, a fourni les informations relatives au trafic routier transalpin en France. Cette enquête, si elle s'intéressait d'abord au trafic en transit sur le territoire français, a recueilli également de nombreuses données pour les autres poids lourds qui franchissaient les Alpes (import/export). La SNCF a fourni les données relatives au trafic ferroviaire.

Trafic transalpin en Autriche

En Autriche, les Alpes couvrent tout le pays sauf la plaine du Danube au nord. L'arc alpin s'achève à l'ouest de Vienne. Les 7 points de franchissement routiers autrichiens ont été enquêtés similairement aux points de passages suisses par le « Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten, Abteilung strassenforschung » (BMW). Les chemins de fer autrichiens ont fourni des renseignements sur le trafic ferroviaire et les sociétés ÖKOMBI G.M.B.H. (Vienne) et KOMBIVERKEHR G.M.B.H. & CO. KG (Francfort) ont fourni les données relatives au trafic de la « route roulante » qui franchit l'Autriche.

La "route roulante" transalpine

Le système de la « route roulante », franchit les Alpes en utilisant quatre franchissements ferroviaires : le Gothard, le Brenner, le Tauern et le Schoberpass. Quinze gares permettent le transbordement des camions : en Suisse ce sont les gares de Bâle (frontière allemande et française) et de Lugano (frontière italienne), en Allemagne celles de Freiburg, Rielasingen (frontière suisse), Munich, Manching et Regensburg, en Italie celles de Milan et de Trieste, en Autriche celles de Brennersee, de Villach, de Wels et de Graz, en Tchéquie celle de Budweis et en Slovénie celle de Lubljana.

Les principales règles suisses et autrichiennes relatives au transit

La Suisse a mis en place un système tout à fait particulier pour réglementer le transit : les poids lourds de plus de 28 tonnes ne peuvent transiter en Suisse⁴. Cette limitation du poids total des véhicules limite le chargement massique à environ la moitié de la charge utile pour les ensembles articulés et trains routiers de 38/40 tonnes de PTR. En Autriche, la réglementation transit est basée sur le système des « écopoints » : chaque véhicule en transit se voit attribuer annuellement un nombre d'écopoints qui sont consommés à chaque passage; les véhicules les plus polluants et les plus bruyants consomment plus de points par passage. Ces véhicules peuvent donc transiter un plus petit nombre de fois en Autriche que les moins polluants. De plus, les véhicules de plus de 38 tonnes sont interdits.

Les grandes caractéristiques des flux transalpins

Les graphiques insérés dans les figures suivantes indiquent que le trafic de marchandises transalpin a triplé depuis 1970. En Autriche et en France, où le trafic a été multiplié par quatre et par trois, c'est la route qui a absorbé presque entièrement l'augmentation trafic. La Suisse, qui accueillait plus d'un tiers du trafic transalpin en 1970, a vu sa part diminuer à moins de 20% en 24 ans, la progression du transport routier de marchandises ayant été contenue. Dans les trois pays, le trafic ferroviaire a stagné. En Suisse et en Autriche, il a légèrement progressé les dernières années grâce au trafic combiné. Si l'on observe seulement le transit⁵ tous modes, c'est-à-dire le trafic qui n'a pour origine ou

⁴ Un quota de 15 000 véhicules par an y fait exception.

⁵ Le transit routier a pour particularité de subir des réglementations nationales qui visent à le réguler. Le suivi du transit tous modes est donc nécessairement fondamental.

TRAFIC

destination ni la France, ni la Suisse, ni l'Autriche, le trafic est de 66,2 millions de tonnes en 1994. Le Brenner absorbe 35% de ce trafic, le Saint-Gothard 19% et, avec le tunnel du Mont-Blanc, ces passages absorbent 67 % du transit.

Figure 1 : Evolution du trafic de marchandises transalpin depuis 1970 selon le mode pour les trois pays concernés (en millions de tonnes par an)

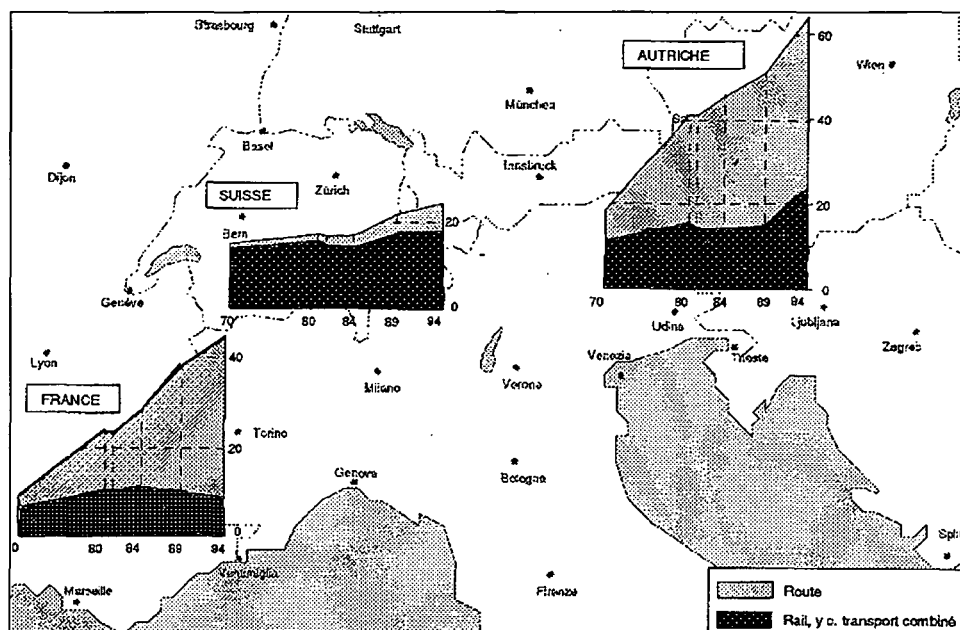
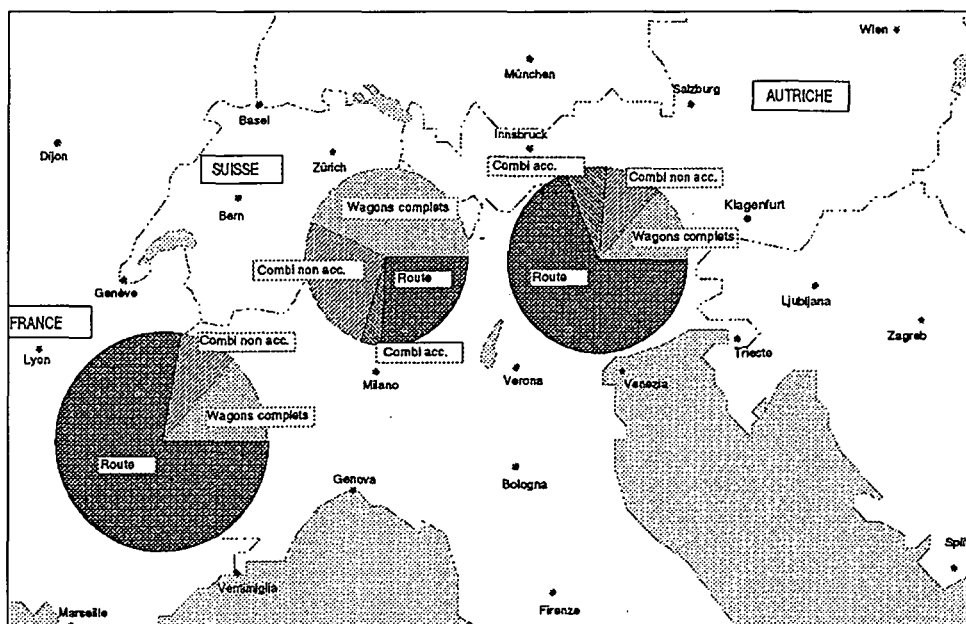


Figure 2 : répartition modale du trafic sur l'arc Mont-Cenis/Brenner (100% = 84,9 millions de tonnes par an)



TRAFIC

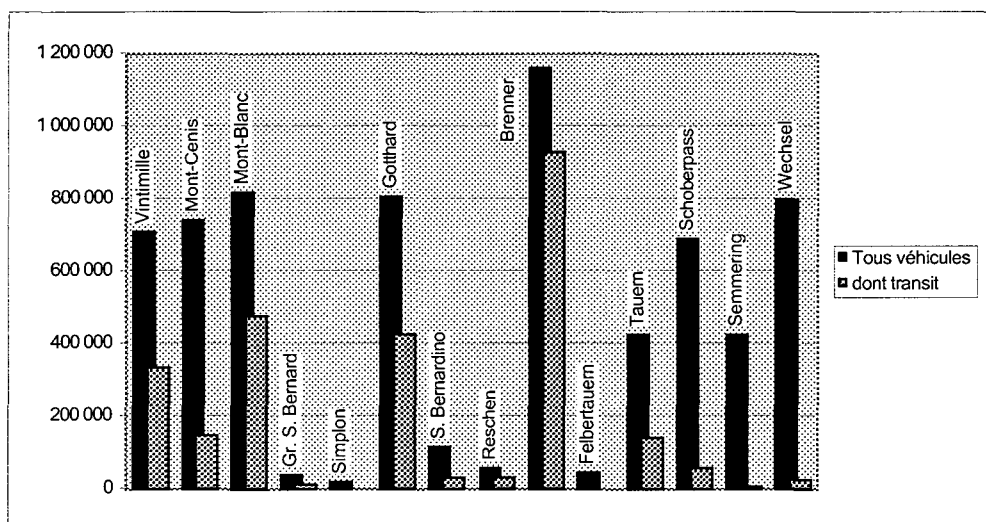
Principales relations

Le tableau suivant indique les six principales relations tous modes confondus⁶.

Relation	Millions de tonnes 1994	% du total
Allemagne-Italie	32,5	25
France-Italie	26	20
Bénélux-Italie	13,5	10
Italie-Espagne/Portugal	5	4
GB-Italie	3	2
Scandinavie-Italie	3	2
Toutes	133	100

Trafic routier

Le graphique suivant indique le nombre de camions par passage routier alpin en 1994.



Au total, près de 7 millions de poids lourds ont traversé les Alpes en 1994, dont 2,6 millions en transit. Les ensembles articulés représentent 73 % des véhicules en transit. La proportion de véhicules vides varie considérablement d'un passage à un autre : 21 % au total au Saint Gothard, 14 % au Brenner et seulement 4 % au Mont-Blanc. La charge moyenne des PL varie aussi considérablement d'un passage à un autre : au Brenner et au Mont-Blanc, la charge moyenne est de 17 à 19 tonnes⁷. Au Saint Gothard, la charge moyenne des véhicules est de 7,9 tonnes, ce qui s'explique par la réglementation du transit en Suisse. ■

⁶ Hors relations avec origine ou destination en suisse ou en Autriche.

⁷ Non compris les véhicules vides.