



## TRAFICS TRANSALPINS : UNE ÉVOLUTION 1995-1996 TRÈS COMPLEXE

Joseph DORNBUSCH

Les services compétents en matière de transport en France, en Suisse et en Autriche collaborent à un suivi annuel du trafic transalpin de marchandises à travers une ligne Vintimille-Vienne. Les résultats 1996 montrent une légère diminution des trafics totaux (-0,7%) surtout marquée dans la partie centrale de l'arc alpin (-2,8%). La route continue sa progression (+1%) au détriment du rail (-3%), malgré la forte progression du trafic ferroviaire à la frontière franco-italienne (+12%). Les trafics ferroviaires diminuent assez nettement en Suisse (-13%) et légèrement en Autriche (-1%). En nombre de véhicules routiers, les évolutions locales des trafics sont très contrastées puisque l'on observe dans l'arc alpin central un report de trafic vers la Suisse alors qu'en Autriche centrale et orientale la croissance des trafics est forte. L'évolution globale des trafics est naturellement liée à la conjoncture économique en Europe et plus particulièrement en Italie. Dans l'arc alpin central, le report de trafic vers la Suisse est probablement dû à la capacité des chargeurs et des transporteurs à optimiser leurs organisations logistiques en fonction de la réglementation routière suisse.

Le Service d'étude des transports du DFTCE de Berne, le Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten de Vienne [Ministère Fédéral des Affaires Économiques, Autriche] et le Service Économique et Statistique du Ministère de l'Équipement collaborent à la production annuelle d'Alpinfo, bulletin qui indique chaque année les principaux chiffres du trafic transalpin de marchandises. Quatorze points majeurs de franchissement transalpins sont suivis, trois en France, quatre en Suisse, sept en Autriche. Ces points de franchissement alpin routiers ou ferroviaires sont les plus importants entre Vintimille et Vienne du point de vue des trafics de marchandises transportées. Les modes de transport suivis (mode au franchissement des Alpes) sont le fer, pour lequel l'unité de mesure utilisée est le tonnage transporté, et la route, pour laquelle deux unités de mesure sont adéquates : les tonnages transportés ou le nombre de véhicules. Au mode ferroviaire sont rattachés le ferroviaire classique (wagons complets), le combiné « non-accompagné », c'est-à-dire les conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques non accompagnées ainsi que le « combiné accompagné », c'est-à-dire les camions qui utilisent la route roulante pour traverser les Alpes en Suisse ou en Autriche. Dans la suite, sauf indication contraire, ce sont les tonnages transportés qui sont commentés. Comme l'indique le tableau suivant, le trafic transalpin de marchandises croît régulièrement depuis le début des années quatre-vingt dans la traversée de l'arc alpin central.

Tableau 1 : trafic total segment Mont-Cenis-Brenner, tous modes.  
Unité : millions de tonnes.

Années	1980	1983	1986	1990	1993	1996
Trafic total	50,7	52,4	58,5	71,3	78,7	85,4

**Diminution  
des trafics totaux,  
surtout  
au détriment du fer**

Entre 1995 et 1996, le trafic transalpin de marchandises a diminué légèrement : de 139,4 millions de tonnes, il est passé à 138,5 millions de tonnes. Le tonnage transporté par route a augmenté de près de 1%, pour atteindre 87,2 millions de tonnes, soit 62,9% des trafics. Dans le même temps, le tonnage transporté par rail a diminué de 3%, atteignant un niveau de 51,3 millions de tonnes en 1996. Un tiers des tonnages ont franchi les Alpes aux passages franco-italiens, 16,4% aux passages suisses ou italo-suisses et légèrement plus de la moitié aux passages autrichiens et italo-autrichiens. Aux passages italo-français, la route

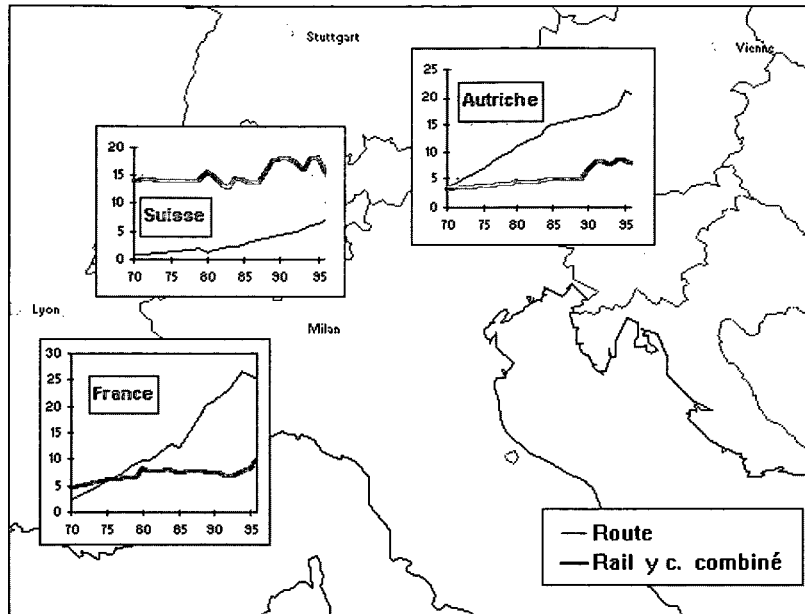


## TRAFIC

représente plus des trois quarts du trafic (77%) et, en Autriche, la situation est analogue puisque la route transporte près des deux tiers des trafics (64%). En Suisse, la répartition modale est inverse : le fer transporte plus des deux tiers des tonnages (69%).

### **Des évolutions locales divergentes**

Graphique 1 : évolution 1970-1996 des tonnages transportés par mode et par pays, arc central alpin [Mont-Cenis/Brenner].  
Unité : millions de tonnes.



**En France, nette diminution des trafics au tunnel routier du Mont-Blanc, forte croissance du combiné au tunnel du Mont-Cenis**

A la frontière italo-française, le trafic a augmenté au total de 1,5%. Aux trois passages routiers français (tunnel du Mont-Blanc, tunnel du Fréjus, autoroute côtière à Vintimille), les tonnages ont diminué, passant de 36,1 millions de tonnes en 1995 à 35,7 millions de tonnes en 1996. Les trafics routiers ont augmenté légèrement à Vintimille (+3%), stagné au tunnel du Fréjus et diminué assez nettement au tunnel du Mont-Blanc (-6%). Les trafics aux deux franchissements ferroviaires franco-italiens ont augmenté fortement : +12%. Cette croissance s'est produite au tunnel du Mont-Cenis -où le trafic est presque dix fois plus fort qu'à Vintimille- grâce à un bond du trafic combiné, qui passe de 3,6 millions de tonnes à 4,7 millions de tonnes en un an.

**En Suisse, forte augmentation des trafics routiers, chute du ferroviaire**

Aux franchissements helvétiques et italo-helvétiques, le trafic global a diminué assez nettement, passant de 24,6 millions de tonnes en 1995 à 22,7 millions de tonnes en 1996. Cette diminution résulte d'évolutions modales opposées, le transport par route augmentant de près de 8% pendant que le transport ferroviaire décroît de plus de 13%, alors que la Suisse est le pays d'Europe de l'ouest où le mode routier est le plus fortement pénalisé. Au tunnel routier du Saint-Gothard, mais aussi au tunnel du San-Bernardino, le nombre de véhicules a crû de plus de 7% pour atteindre respectivement 935 000 et 124 000 véhicules. Au tunnel du Gothard, le nombre de véhicules en transit a augmenté de plus de 8%. La route roulante n'a acheminé que moins d'un million de tonnes en 1996, soit à peu près 40 000 véhicules routiers.

**En Autriche, faible croissance des trafics totaux, portée par les franchissements orientaux**

En Autriche, pays qui fait partie depuis le premier janvier 1996 de l'Union européenne, le trafic total a très légèrement augmenté. Là encore, le transport par route croît à un rythme sensible, 1,3%, alors que le transport par rail a diminué de plus de 1%. Au col du Brenner, principal passage transalpin à l'ouest de l'Autriche, le trafic routier a diminué fortement -de 4% en nombre de poids lourds- alors que le trafic ferroviaire y diminue légèrement. L'utilisation de la route roulante franchissant les Alpes au col du Brenner augmente de 13% pour

## TRAFIC

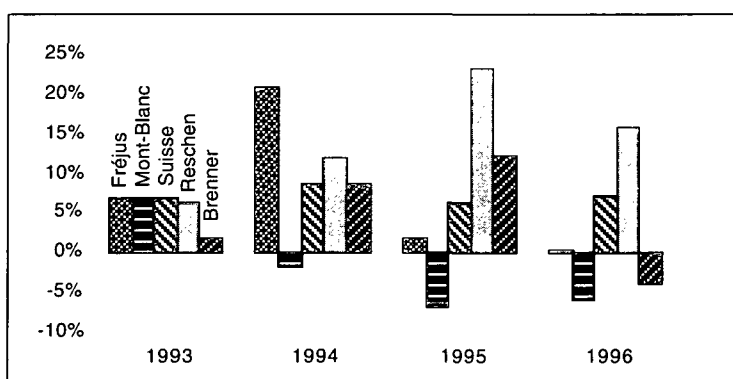
s'établir à 1,7 millions de tonnes. Aux franchissements autrichiens routiers plus orientaux, les tonnages augmentent rapidement, avec plus de 6% de croissance en un an. Aux divers franchissements ferroviaires des Alpes autrichiennes, les trafics stagnent dans le meilleur des cas.

### **Dans les Alpes centrales, diminution du trafic total, report de trafic routier du Mont-Blanc et du Brenner vers le tunnel du Gothard**

L'arc alpin central s'étend du Mont-Cenis au col du Brenner. Dans cet arc, les difficultés techniques de construction d'infrastructures, les problèmes environnementaux causés par les trafics et les questions des répercussions des diverses politiques nationales sont accentués. Dans ce segment, le trafic a globalement diminué de 2,8 % en tonnages. Le trafic routier a diminué de plus de 2%, le rail de plus de 3%. Les flux de poids lourds, quasiment stables au total entre 1995 et 1996 avec près de quatre millions de véhicules, stagnent au tunnel du Fréjus, diminuent de façon importante au tunnel du Mont Blanc et au col du Brenner, avec respectivement 44 000 poids lourds en moins en un an pour un total annuel 1996 de 722 000 (-5,7%) et 50 000 poids lourds en moins en un an pour un total de 1 250 000 (-3,7%) en 1996. A ces décroissances s'oppose une croissance rapide des trafics au tunnel du Gothard : + 64 000 poids lourds pour un total en 1996 de 935 000 poids lourds (+7,3%). La diminution des trafics au Mont-Blanc et au Brenner (moins 94 000 poids lourds) est de l'ordre de grandeur de la croissance du nombre de poids lourds qui ont traversé la Suisse : la stagnation du trafic global s'est accompagnée d'un report massif vers l'axe du Gothard. Ceci pourrait résulter d'un comportement des transporteurs visant à optimiser leurs chargements afin de pouvoir éventuellement traverser la Suisse-pays où les véhicules de plus de 28 tonnes sont interdits- lorsque cela réduit leurs coûts<sup>1</sup>.

Le graphique suivant indique la complexité de l'évolution des trafics en nombre de poids lourds aux passages alpins de l'arc central après 1993 : les trafics poids lourds diminuent depuis 1994 assez nettement au tunnel du Mont-Blanc et après une très forte augmentation entre 1993 et 1994, stagnent au tunnel du Fréjus. En Suisse, ces trafics croissent très régulièrement. Au col du Brenner, la tendance à l'accélération de la croissance des trafics entre 1993 et 1995 précède une chute des trafics en 1996 : les évolutions des trafics très irrégulières à ce col sont à mettre en relation avec les modifications des péages qui y ont été pratiquées récemment.

Graphique 2 : évolutions annuelles des trafics 1993-1996 au tunnel du Fréjus, du Mont-Blanc, en Suisse, aux cols du Reschen et du Brenner.



### **Trafics hors de l'arc alpin central**

En Autriche centrale et orientale, la croissance du nombre de poids lourds ayant franchi les Alpes a été très forte : près de +7% en un an pour l'ensemble des trafics et près de 20% pour les trafics de transit, ces derniers ne représentant néanmoins qu'une fraction du trafic (moins d'un septième). A Vintimille, les trafics routiers ont crû à un rythme moyen (+3,5%).

<sup>1</sup> Le suivi annuel des trafics ne permet pas de déterminer complètement les évolutions par type de trafic chaque année. La répartition transit/échanges/trafic interne est opérée à partir des enquêtes complètes, la dernière datant de 1994.

## TRAFIC

### Évolutions des trafics et conjoncture économique

L'enquête complète « trafic transalpin 1994 » commune à la France, la Suisse et l'Autriche a montré que les principales relations en trafic transalpin sont par importance décroissante : les échanges italo-allemands (25% du tonnage total), les échanges franco-italiens (20%), le trafic intérieur autrichien (12,6%) et les échanges Bénélux-Italie (10%). Les flux transalpins sont à 72% à destination ou d'origine italienne d'après cette même enquête.

La conjoncture économique en Europe de l'Ouest est marquée en 1996 par la prolongation du ralentissement de la croissance amorcé en 1995 : le PIB moyen des quinze pays membres de l'Union européenne a progressé de 1,6% en 1996 contre 2,5% en 1995. Comme l'indique le tableau suivant, les principaux pays d'Europe de l'ouest connaissent tous, à l'exception des Pays-Bas, ce phénomène de ralentissement économique, en particulier l'Italie, où les mesures politiques très rigoureuses d'ajustement budgétaire et de restriction monétaire combinées à la réappréciation de la lire ramènent la croissance à un taux très faible. Les échanges extérieurs italiens, après avoir connu des croissances spectaculaires en 1995 (importations : +9,6% ; exportations : +11,6%) se rétractent en 1996 : -2,6% pour les importations, -0,3% pour les exportations.

Tableau 2 : variations du PIB en volume 1995 et 1996 (%).

	1995	1996
Allemagne	1,9	1,4
Royaume-Uni	2,5	2,1
Italie	2,9	0,7
Espagne	2,8	2,2
Pays-Bas	2,2	2,7
France	2	1,2
Belgique	1,9	1,4

Source : Ministère de l'économie (Direction de la prévision et INSEE)

Dans les pays d'Europe orientale géographiquement proches des Alpes, les taux de croissance économiques restent souvent très élevés en 1996 : +4,4% en République Tchèque, +6,9% en Slovaquie. En Hongrie par contre, cette croissance n'est que de 0,3%. Dans tous ces pays, les structures économiques se modifient très vite depuis quelques années; en particulier les échanges massifs de pondéreux laissent place des échanges constitués de plus en plus par des biens à valeur ajoutée élevée, ce qui profite à la route.

Les différences importantes d'évolutions locales des trafics transalpins constatées en 1996 s'expliquent en partie par la diversité de la conjoncture économique en Europe. La petite diminution des trafics dans l'arc central alpin en 1996 est liée à l'atonie des économies en Europe de l'ouest, et plus particulièrement à la diminution des échanges extérieurs italiens en 1996. Inversement, les évolutions actuelles rapides des économies des pays d'Europe centrale et orientale et l'entrée de l'Autriche dans l'Union européenne ont pour répercussion une accélération des échanges dans ces régions, ce qui induira une forte croissance des frets routiers transalpins en Autriche dans les prochaines années. La très forte croissance du trafic routier au col du Tarvisio en 1996, +30%, est un bon reflet des répercussions économiques des récents changements géopolitiques en Europe. ■

### A LIRE

*Alpinfo Trafic marchandises. Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail 1986, 1990, 1995 et 1996. Arc alpin Ventimiglia-Wien. GVF-News n°42, 01.07.97. SG/DFTCE/SET.*

*Le trafic transalpin de marchandises. Notes de synthèse du SES. N° 103 - juin 1996.*

*Politique suisse des transports : combien de poids lourds en plus dans les vallées alpines françaises ? Notes de synthèses du SES. N° 108 - décembre 1996.*