

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Europe et international

Négociations aux sommets...

Les Alpes et les Pyrénées : deux barrières physiques, au sein de l'Europe, qui cristallisent des enjeux écologiques, économiques et politiques majeurs. Deux massifs autour desquels la concertation bat son plein, à partir d'intérêts divergents selon la position géographique des pays : pour l'Espagne et l'Italie, le franchissement de ces massifs par tous les modes est une priorité; pour les pays traversés, comme la France, il s'agit plutôt de restreindre le poids du transit routier sur leur territoire. Mais pas question pour autant d'entraver les échanges internationaux de marchandises... Dans ce contexte, la diplomatie nécessite beaucoup de hauteur !

Des barrières qui sont aussi des lieux d'échanges

Moyens de franchissement des Alpes franco-italiennes :
- 2 tunnels autoroutiers (Mont Blanc et Fréjus)
- une autoroute côtière (Vintimille)
- plusieurs cols de montagne
- un tunnel ferroviaire (Mont Cenis)
... mais 90 % du trafic routier passe par deux accès : le Fréjus et Vintimille.

Si les Alpes et les Pyrénées forment des barrières physiques importantes, ce n'en sont pas moins des lieux d'échanges intra et transeuropéens importants et donc des points de concentration du trafic. Comment faire transiter de plus en plus de voyageurs et de marchandises dans ces espaces contraints et fragiles qui forment des goulets d'étranglement pour les flux de transport ? Hormis le mode aérien, trois solutions sont possibles : le franchissement par la route, le franchissement par le rail et le contournement par voie maritime. Mais les chiffres mettent en évidence la part prépondérante de la route : en 2003, sur environ 437 millions de tonnes de mar-

chandises transportées de part et d'autre des Alpes et les Pyrénées, plus de 200 millions sont passées par la route. Entre 1998 et 2003, la part de la route a régulièrement augmenté, avec un accroissement annuel moyen du volume transporté par la route de 4,6 % dans les Pyrénées et de 3,9 % dans les Alpes qui, en 2004, ont été traversées par plus de 10 millions de poids lourds. Le mode ferroviaire, lui, perd régulièrement du terrain. Depuis 1998, le taux de croissance des transports transpyrénéens est de 3,9 % par an et celui des transports transalpins de 3,2 %. Maîtriser cette croissance des échanges dans l'espace européen est donc une nécessité absolue.

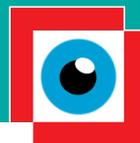
Trafic de marchandises en 2003

	Alpes	Pyrénées
Trafic total	218 MT	219 MT
Part route	56%	46%
Part fer	28%	2%
Part mer	16%	52%

Sources :

Alpes : Alpinfo (fer, route) ; Istat : données du commerce extérieur de l'Italie (mer). Pyrénées : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.

→ Du fait de sa position géographique, la France se situe au cœur d'une double dynamique : celle de ses échanges avec les pays voisins et celle des échanges entre les autres pays. On estime qu'environ la moitié du trafic routier pyrénéen et 44 % du trafic routier alpin passant par les franchissements français sont des trafics de transit. En 2004, 2,8 millions de poids lourds ont utilisé les franchissements français dans les Alpes. Enfin, 80 % des échanges entre la France et l'Espagne se font par la route.



Des intérêts divergents selon les pays

95 % du trafic routier de marchandises transpyrénéen, soit 19 000 poids lourds par jour, passe aujourd'hui par les corridors latéraux (Biriattou et Le Perthus).

L'offre ferroviaire abondante de la Suisse et sa politique de restriction vis-à-vis des camions influent sur les problématiques de franchissement de l'arc alpin. 63 % du trafic de marchandises à travers la Suisse se fait par le rail, contre 17 % en France (chiffres 2003).

La question des franchissements des massifs ne se pose évidemment pas de la même façon selon que l'on se situe d'un côté ou de l'autre. La position enclavée de l'Italie et de l'Espagne justifie leur intérêt pour une augmentation des capacités et la création de traversées nouvelles. Côté Pyrénées, les itinéraires terrestres ne sont pas nombreux et le mode ferroviaire est quasi-absent, en raison d'une offre insuffisante d'infrastructures et d'un écartement des rails non compatible avec le réseau européen. En revanche, la présence de deux façades maritimes augmente la possibilité de franchissement maritime, ce qui explique la part déjà importante de ce mode et pousse au développement des autoroutes de la mer. Un accord franco-espagnol est d'ailleurs en cours d'élaboration dans ce domaine. Le gouvernement espagnol a approuvé en 2004 un vaste plan straté-

gique d'infrastructures et de transport à dominante ferroviaire qui prévoit, outre des franchissements ferroviaires littoraux à écartement européen, une nouvelle traversée ferroviaire centrale. L'Italie, elle, veut franchir les Alpes à tout prix et par tous les modes possibles. Les pays « traversés » (essentiellement la Suisse, l'Autriche et la France) cherchent, eux, à limiter les conséquences négatives du transit routier sur leur territoire. A noter : si les flux terrestres en direction ou en provenance de l'Espagne sont dans l'obligation de franchir les Pyrénées en passant par la France, en revanche la traversée du massif alpin offre un choix d'itinéraires par la France, la Suisse ou l'Autriche. Dans ce contexte, toute limitation d'un côté se traduit par une surcharge de l'autre, comme on a pu le remarquer lors de la fermeture du tunnel du Mont Blanc en 1999 et de celui du Fréjus en 2005.

→ On observe d'ailleurs une évolution dans l'arc alpin : depuis 10 ans, les trafics se repositionnent, avec une forte croissance des passages autrichiens (5,9 millions de poids lourds en 2004 contre 3,6 millions en 1994), une croissance soutenue du passage

de Vintimille (près de 1,3 millions de poids lourds en 2003 contre moins de 700 000 en 1994) et une stagnation des passages du Mont Blanc et du Fréjus au cours des dernières années (respectivement 353 000 et 1,2 million de poids lourds en 2004).

Mais des enjeux communs et des politiques concertées

Les Alpes et les Pyrénées étant des massifs internationaux, c'est au niveau international qu'il convient de trouver des réponses aux problématiques de franchissement. L'ensemble des pays concernés affichent, malgré les divergences, des préoccupations similaires mais difficiles à concrétiser : report modal (vers le fer et la mer), régulation du trafic routier, optimisation des lignes ferroviaires existantes,

préservation du patrimoine environnemental, sécurisation des transports et des déplacements. Des groupes de travail et des instances de coopération se sont donc mis en place, depuis plusieurs années pour les Alpes et plus récemment pour les Pyrénées. Tout l'enjeu consiste à parvenir à faire coïncider les politiques nationales et régionales avec l'intérêt général et les orientations communautaires...

→ La question des transports transalpins donne lieu à un intense travail de concertation entre l'Italie et la France, avec quatre commissions bilatérales et deux instances de concertation : le groupe dit « de Zurich » (Allemagne, Autriche, Italie, Suisse, Slovaquie et France) qui travaille principalement sur la sécurité des tunnels, les mobilités transalpines et la régulation

du trafic routier, et la Convention alpine, placée sous le signe de la défense de l'environnement, qui regroupe les 8 Etats alpins. Il n'y a pas d'organisation institutionnelle semblable pour les Pyrénées. Un groupe de contact franco-espagnol, composé du conseiller diplomatique de chaque ministre et d'un haut responsable de chaque ministère, est chargé du pilotage des travaux.

Projet Lyon-Turin : après l'approbation de l'APS fin 2003 dans les deux pays, les gouvernements devront notamment décider en 2006 le montage juridique et financier. L'opération, inscrite au réseau transeuropéen de transports, doit être lancée en 2010.

Les enquêtes de transit, dites CAFT, sont un outil précieux pour connaître les flux franchissant les arcs alpin et pyrénéen.

Le rôle de la Mission des Alpes et des Pyrénées

Le ministère est fortement impliqué dans tout ce travail de concertation autour des Alpes et des Pyrénées. Au sein de la direction des Affaires économiques et internationales, la mission des Alpes et des Pyrénées

(MAP) anime et coordonne les actions nécessaires. Elle met en œuvre une approche transversale des études et joue un rôle actif dans les différentes instances de coopération bilatérale et multilatérale.

→ La MAP anime, en étroite concertation avec le Service économie, statistiques et prospective, un programme d'études destiné à analyser les trafics et à établir des projections des demandes de

transport à moyenne échéance. C'est un préalable indispensable à des analyses partagées de divers scénarii d'évolution des réseaux transfrontaliers, tous modes confondus.

Retrouvez une information complète sur le site internet « Europe et International » : www.europe-international.equipement.gouv.fr

DAEI - direction des Affaires économiques et internationales
Tour Pascal A, 92055 La Défense cedex - Tél: 01 40 81 27 26 - Fax: 01 40 81 21 56
Directeur de la publication: Dominique Bureau - Rédactrice en chef: Béatrice Vinstock