

POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS : COMBIEN DE POIDS LOURDS EN PLUS DANS LES VALLÉES ALPINES FRANÇAISES ?

Joseph DORNBUSCH

La politique suisse du transport de marchandises en transit vise à limiter les nuisances environnementales dans les vallées alpines helvétiques et consiste à favoriser le développement du mode ferroviaire tout en contenant le transport routier. Cette politique repose essentiellement sur l'interdiction faite aux poids lourds de plus de 28 tonnes de poids total l'entrée en Suisse¹, alors que le véhicule maxicode standard en Europe de l'Ouest a un poids total autorisé de 40 tonnes. La conséquence majeure de cette mesure est le détournement des flux vers les passages alpins français et autrichiens : en 1994, 460 000 poids lourds ont ainsi été détournés de Suisse pour venir franchir les Alpes en France aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

En 1992, la Confédération Helvétique décidait la construction de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Peu après, en février 1994, elle approuvait l' « Initiative de protection des régions alpines ». Ces deux décisions, acquises par référendum, ont achevé la mise en place d'une politique nationale du transport de marchandises qui diffère fortement de celle des pays de l'Union européenne et au terme de laquelle, en 2004, plus aucune marchandise ne doit traverser le pays par la route. Les marchandises devant traverser les Alpes en Suisse utiliseront alors uniquement le rail. L'application de cette politique consiste, d'un point de vue pratique, à inciter à l'utilisation du transport combiné mais aussi, grâce à la « route roulante », à permettre aux maxicodes de franchir le pays sur des wagons adaptés. Afin que le mode ferroviaire puisse supporter en 2004 des trafics en augmentation rapide, d'immenses chantiers dont le coût est de 90 milliards de francs français ont été lancés : ces nouvelles infrastructures ferroviaires transalpines, dites parfois « chantier du siècle » sont constituées essentiellement de plusieurs tunnels à grand gabarit de 100,6 km de longueur totale qui permettront le franchissement du massif du Gothard et du massif du Lotschberg, et feront passer la capacité transalpine ferroviaire de moins de 20 millions de tonnes par an à plus de 70 millions de tonnes par an. Simultanément, la capacité des routes de transit dans les régions alpines, dont le trafic est suivi annuellement depuis 1980, ne doit plus augmenter.

Les effets potentiels de la politique suisse en matière de transport de marchandises par rapport à une situation où la Suisse pratiquerait une politique analogue à celle des pays de l'Union européenne se répartissent en quatre catégories. D'abord, la pénalisation du mode routier, le mode le plus dynamique grâce à ses coûts faibles et à sa forte flexibilité, pèse sur l'ensemble du secteur des transports en Suisse et dans les régions alentours : les flux totaux seraient plus importants si le transport routier ne subissait pas les règles particulières à la Suisse. Ensuite, les flux ont tendance à se reporter sur le rail, ce qui est l'objectif de la politique suisse et contribue effectivement à préserver l'environnement. Enfin, en ce qui concerne spécifiquement le transport routier, deux conséquences sont possibles : soit les transporteurs choisissent de traverser la Suisse en utilisant des véhicules de telle façon que leur poids total ne dépasse pas 28 tonnes -c'est-à-dire pour des maxicodes que le chargement ne dépasse guère la moitié de la charge utile-, soit les transporteurs contournent la Suisse. Ces deux conséquen-

¹ A quelques exceptions territoriales près.

TRAFIC

ces sont des effets pervers des mesures suisses puisqu'alors les nuisances globales sont plus importantes que dans le cas de l'utilisation de maxicodes à pleine charge effectuant des trajets courts : à quantité transportée égale entre deux points, les émissions de polluants sont majorées aussi bien par les kilomètres supplémentaires que par l'utilisation de véhicules à moitié pleins. Le tableau suivant présente l'augmentation relative de production de certains polluants induite par l'utilisation de véhicules maxicodes pesant au total 28 tonnes plutôt que de véhicules chargés à 40 tonnes.

Tableau 1

Produit	Hydrocarbures (HC)	Oxydes d'azote (NO _x)	Monoxyde de carbone (CO)	Particules
Émission supplémentaire	100%	40%	100%	=

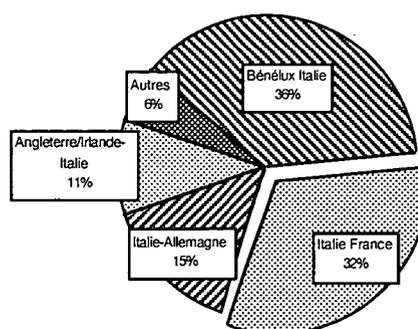
Source : Promotion Transports n°308 / IRU

Une étude des coûts montre que le choix de camions à trois essieux² ou de maxicodes à moitié pleins n'est pas rentable pour le transport à longue distance comparativement à l'utilisation de maxicodes à pleine charge qui contournent la Suisse. Il faut donc supposer *a priori* que de nombreux véhicules viennent franchir les Alpes en France ou en Autriche. L'observation multimodale coordonnée relative aux flux transalpins terrestres en 1994, commune à la France, l'Autriche et la Suisse, indique les caractéristiques géographiques et techniques des flux routiers : à partir de cette banque de données, il est possible de déterminer comment s'affectent les véhicules sur les itinéraires de franchissement alpin en fonction de leurs origines, destinations et poids totaux. En supposant que, s'ils pouvaient pénétrer en Suisse, les véhicules de plus de 28 tonnes s'affecteraient en fonction de leurs origines et de leurs destinations aux passages alpins comme les véhicules de moins de 28 tonnes³, on peut évaluer le nombre de véhicules qui évitent la Suisse pour venir franchir les Alpes en France ou en Autriche.

Dans ces conditions, en 1994, 767 000 véhicules auraient contourné la Suisse : 460 000 (60%) poids lourds auraient été détournés vers les passages alpins français et 307 000 (40%) vers les passages alpins autrichiens⁴.

Véhicules détournés vers les passages alpins français. Principaux couples origine/destination :

Graphique 1 : Répartition des origine/destination pour les véhicules détournés vers les tunnels français (Total = 460 000 véhicules)



² Le camion 3 essieux peut atteindre 25 tonnes en charge en Suisse.

³ Seuls les véhicules 19-28 tonnes sont pris en compte dans le trafic de référence.

⁴ Tous les véhicules dont l'itinéraire est modifié en raison de la politique suisse ne correspondent pas à du trafic transalpin. La base de données du trafic transalpin ne permet pas d'évaluer les trafics concernés. A partir de la source douanière, on estime à 50 000 le nombre de véhicules concernés acheminant des échanges Allemagne-France en 1994.

TRAFIC

Un tiers des véhicules détournés correspond à du commerce extérieur français, les deux autres tiers sont essentiellement des échanges de l'Italie avec l'Europe du nord-ouest. Le tableau suivant indique les flux de véhicules détournés aux deux tunnels alpins français des Alpes du nord et au col du Brenner⁵.

Tableau 2. En milliers de véhicules

	Tunnel du Mont-Blanc	Tunnel du Fréjus	Col du Brenner
Trafic total 1994	822	742	1 159
...dont trafic détourné de Suisse	291	170	307
Trafic de transit	474	150	928
...dont détourné de Suisse	233	74	303
Trafic d'échanges	348	592	231
...dont détourné de Suisse	56	96	4

Au tunnel du Mont-Blanc, plus d'un tiers des véhicules sont des véhicules détournés de Suisse. Au tunnel du Fréjus et au col du Brenner, cette proportion est approximativement un quart.

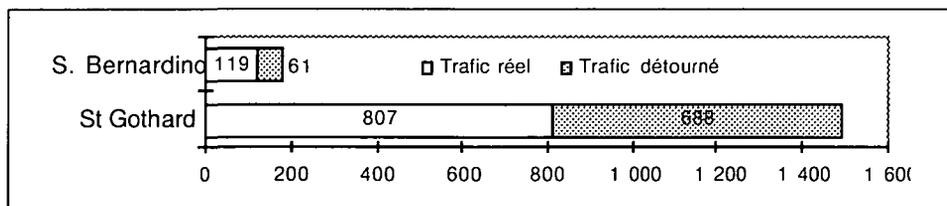
En France, ces véhicules ont tendance à converger sur divers itinéraires qui se rejoignent dans les deux vallées qui mènent aux deux tunnels alpins. Les 460 000 véhicules détournés se retrouvent sur l'A6 au sud de Beaune puis, dans les Alpes sur l'A40, l'A43 et la N6. Les véhicules en transit utilisent essentiellement l'A31 (200 000 véhicules par an, essentiellement pour des échanges Bénélux/Italie ou Allemagne/Italie) mais également l'A36 (55 000 véhicules par an, échanges Allemagne/Italie) et l'axe autoroutier Calais-Beaune (50 000 véhicules par an, échanges Grande-Bretagne, Irlande/Italie). En allongeant leurs itinéraires sur le territoire français, les véhicules détournés en transit en France parcourent 112 millions de kilomètres supplémentaires, soit 6 % des véhicules-kilomètres en transit.

Flux transalpins totaux et trafics détournés

Impact sur les itinéraires routiers suisses

Le graphique suivant compare aux deux passages alpins routiers majeurs en Suisse les flux réels et les flux détournés qui reviendraient sur ces axes si la Suisse harmonisait sa politique avec celles de ses voisins.

Graphique 2 : Trafic réel et trafic détourné vers la France et l'Autriche aux deux franchissements alpins routiers majeurs suisses. En milliers de poids lourds.

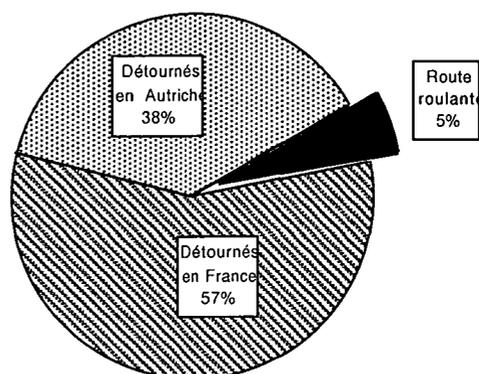


Au tunnel du Saint Gothard, l'abrogation de la limitation à 28 tonnes ferait doubler quasiment le trafic (+ 85%). Afin d'évaluer l'importance de la route roulante, il est possible de comparer le nombre de véhicules qui empruntent cette infrastructure au nombre de véhicules qui se détournent de Suisse, ces deux catégories de véhicules étant des utilisateurs potentiels du réseau routier suisse.

⁵ Les flux détournés ne s'affectent pas uniquement aux deux tunnels français et au col du Brenner. Par exemple, des flux détournés peuvent franchir les Alpes au col du Reschen en Autriche. De plus, les véhicules détournés congestionnent certains axes et contribuent à modifier les trafics dans tout l'arc alpin. Néanmoins, pour simplifier et par méconnaissance des trafics ailleurs qu'aux axes majeurs de franchissement alpin, on considère que seuls les deux tunnels alpins français et le col du Brenner récupèrent les trafics détournés.

TRAFIC

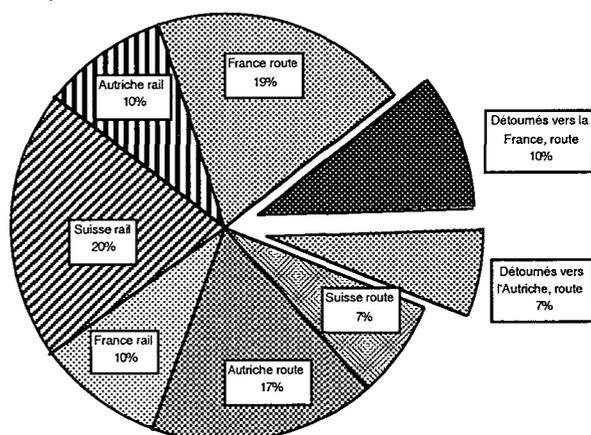
Graphique 3 : Répartition des véhicules évitant de traverser la Suisse par la route.
(Total = 810 000 véhicules / route roulante suisse : total = 43 000 véhicules en 1994)



La route roulante ne joue donc qu'un rôle secondaire dans la traversée alpine. La grande majorité des véhicules confrontés au problème de la traversée des Alpes contourne le pays, en parcourant des kilomètres supplémentaires dans les vallées alpines françaises, autrichiennes et italiennes.

Si l'on mesure les flux détournés en tonnes, on constate que 15,2 millions de tonnes ont été transportées par des véhicules évitant la Suisse en 1994, soit 11,5% des flux transalpins (fer+route) totaux. Ainsi, si la mesure « 28 tonnes » était abandonnée, la route suisse capterait 55 % des flux transalpins nationaux, alors que la part modale de la route dans les flux transalpins en Suisse est actuellement de 27 % seulement. Le graphique suivant compare les flux détournés et les flux totaux pour tous les modes dans l'arc central alpin.

Graphique 4 : Importance des flux détournés vis à vis des flux totaux, arc central alpin.
(Total = 88,2 millions de tonnes)



Voir aussi :

- « Le Transit de marchandises à travers la France », Notes de Synthèse, mai 1994, Gilles DUMARTIN.
- « Transit de marchandises : la spécificité du ferroviaire », Notes de Synthèse, novembre 1994, Gilles DUMARTIN.
- « Transit de poids lourds à travers la France : étude des itinéraires », Notes de Synthèse, avril 1995, Gilles DUMARTIN.
- « Bilan économique du transit routier », Notes de Synthèse, avril 1996, Joseph DORNBUSCH.
- « Le trafic transalpin de marchandises », Notes de Synthèse, juin 1996, Joseph DORNBUSCH.