

Contribution N°4 LYON-TURIN

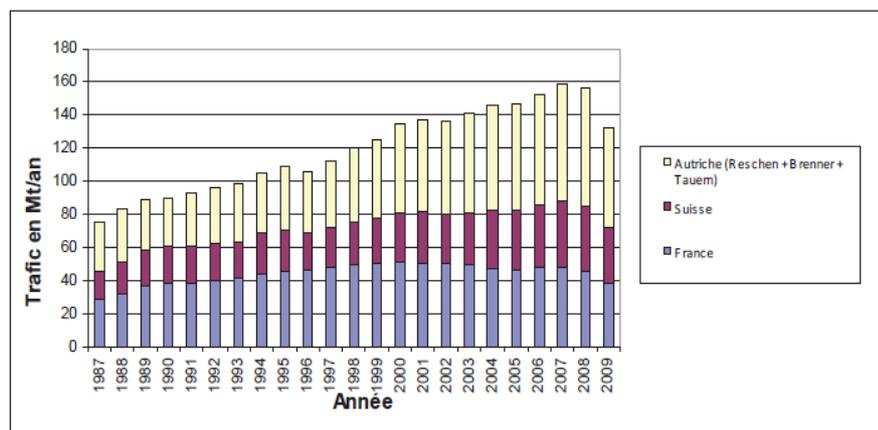
Augmentation des trafics dans l'arc alpin : masquage des origines = analyse impossible.

Collectif BOLGV membre de la coordination des opposants au Lyon Turin.

Au départ de ma réflexion sur les flux de marchandises, il y a un document trouvé dans le dossier d'enquête publique pour les accès français. (*pièce G page 44*)

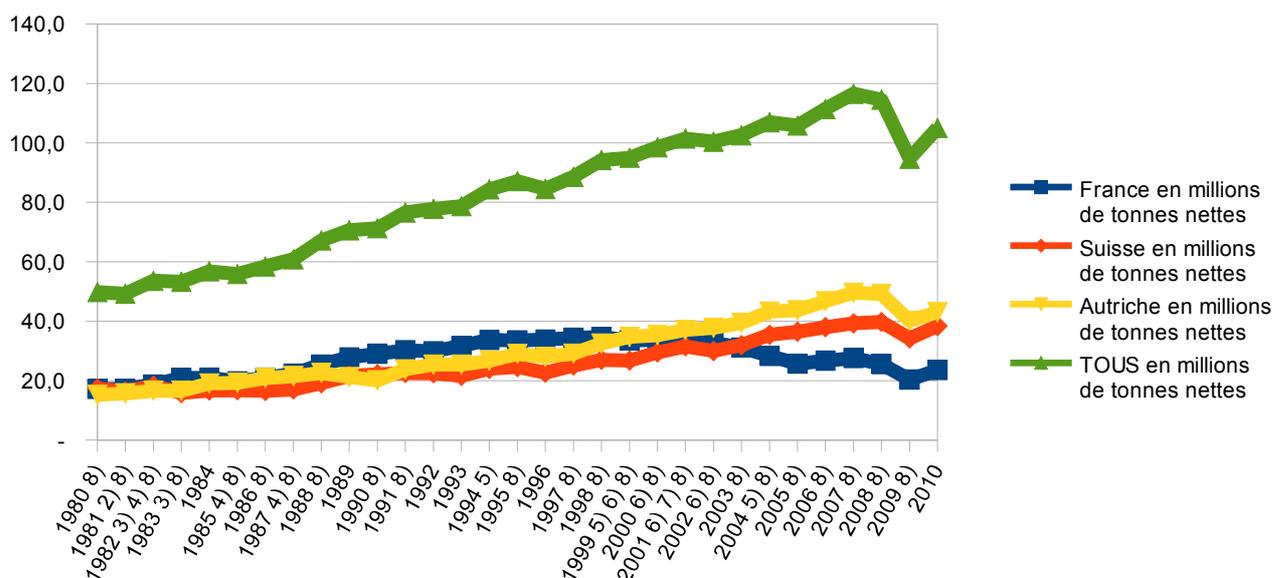
Comme le montrent les figures suivantes, l'évolution (de 1987 à 2009) du trafic transalpin de marchandises sur l'arc alpin met en évidence la prédominance du trafic routier ainsi qu'une baisse des trafics, tant routiers que ferroviaires, depuis 2008, liée à la crise économique.

Evolution de la demande en millions de tonnes, ensemble de l'arc alpin 1987-2009
(Source : Alpinfo)



J'avais rapidement noté que tant la légende, que le graphique induisait le lecteur en erreur en l'incitant à n'observer que la chute conjoncturelle liée à la crise en 2008, et en noyant la stagnation et la baisse tendancielle des trafics de marchandises en France bien avant la crise (en bleu).

J'avais immédiatement individualisé les passages en publiant un graphique lisible et parlant :



On identifiait alors parfaitement les tendances radicalement différentes pour la France au regard de la Suisse et l'Autriche et déduisait un fonctionnement radicalement différent des axes de circulation des marchandises Nord/Sud et Est/Ouest.

J'indiquais dans une précédente contribution : « Il est important de rappeler une nouvelle fois que, faire une analyse du Lyon Turin en se référant à priori aux évolutions des trafics sur « l'Arc Alpin », sans d'ailleurs définir la notion, ne permet pas de caractériser le trafic sur l'axe Lyon Turin, comme cela est

expliqué dans ma première contribution. » et citais Lisa SUTTO : « *Évidemment, l'espace retenu pour l'analyse influe directement sur les résultats des prévisions de trafic : selon que l'on considère les Alpes franco-Italiennes ou l'ensemble de l'espace alpin jusqu'à l'Autriche et que l'on inclut ou non le passage par le littoral méditerranéen à Vintimille, la demande prévue ne sera pas la même.* » (L'émergence et la construction d'un espace alpin page 119)

J'ai poursuivi mes recherches et réflexions sur la base des informations fournies par ALPINFO, référence en matière de données sur les transports dans l'arc alpin.

Pour cette analyse j'ai utilisé les données Alpinfo portant sur les années 1994 à 2011 avec une absence de données de 1995 à 1998.

Alpinfo fournit de façon détaillée toutes les données des transports par passage pour la Suisse, l'Autriche et la France, vers ou en provenance de l'Italie, par la route ou le rail, en distinguant les échanges et les transits de marchandises.

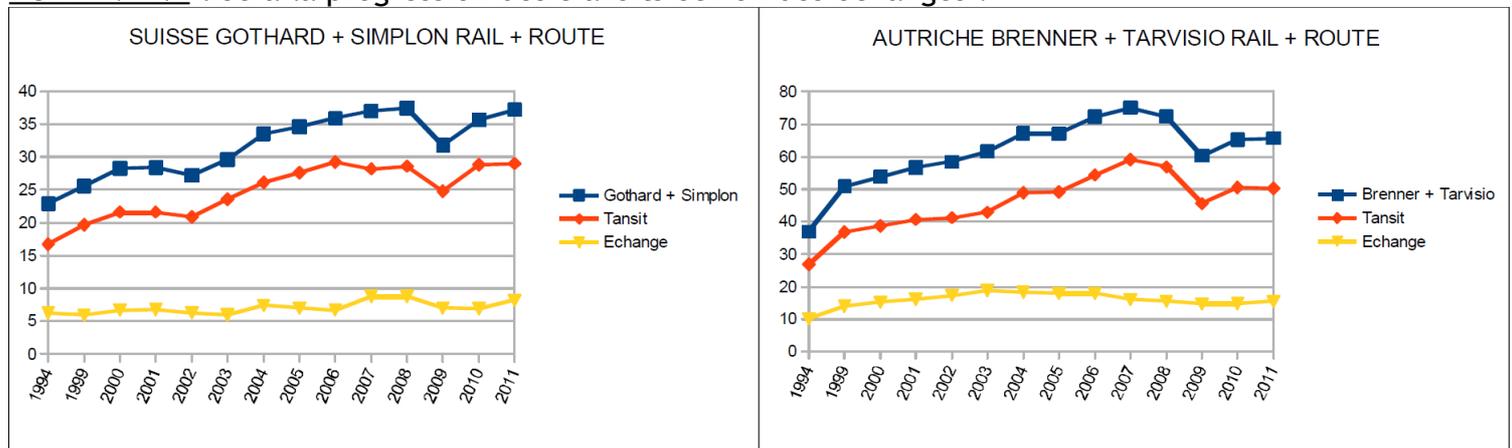
(*échanges : marchandises dont l'origine et la destination est localisée dans les pays concernés, transit : marchandises dont l'origine ou la destination est localisée en dehors des pays concernés*).

Les courbes individualisées permettait de comprendre la baisse structurelle du tonnage de marchandises entre la France et l'Italie pour les Alpes du Nord mais sans en comprendre réellement l'origine et le fonctionnement.

En isolant les échanges des transits, j'ai pu faire des observations extrêmement utiles à la compréhension des évolutions de tonnages sur les 15 à 20 dernières années.

1^{ère} observation.

Le trafic total rail et route progresse en Suisse et en Autriche, mais cette évolution est **TRÈS FORTEMENT** liée à la progression des transits et non des échanges :



Les échanges stagnent alors que les transits sont en augmentation.

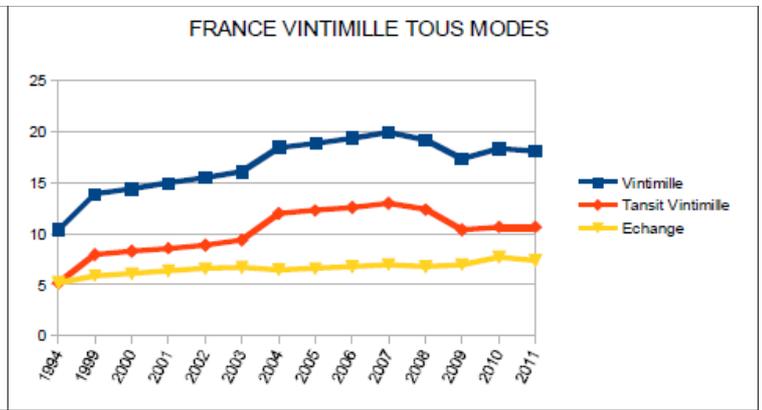
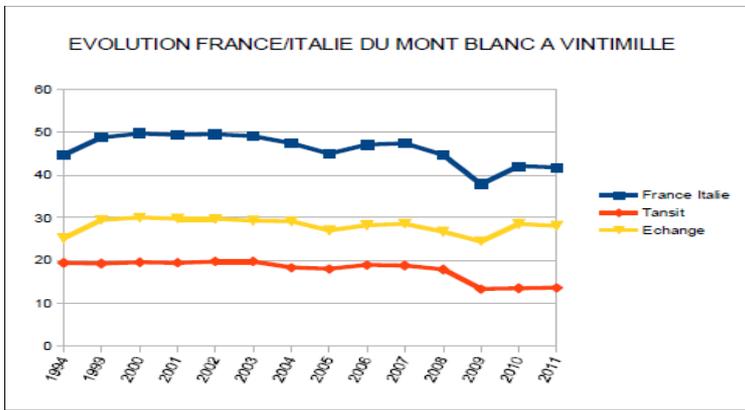
Le tonnage de transit est plus important que celui des échanges pour les deux pays.

2^{ème} observation.

En France du Mont-Blanc à Vintimille, les transits de marchandises stagnent hors crise de 2008. Le tonnage en échange est plus important que le tonnage de transit contrairement à ce qui a été constaté en Suisse et en Autriche. Il existe une légère baisse du trafic général depuis 2000.

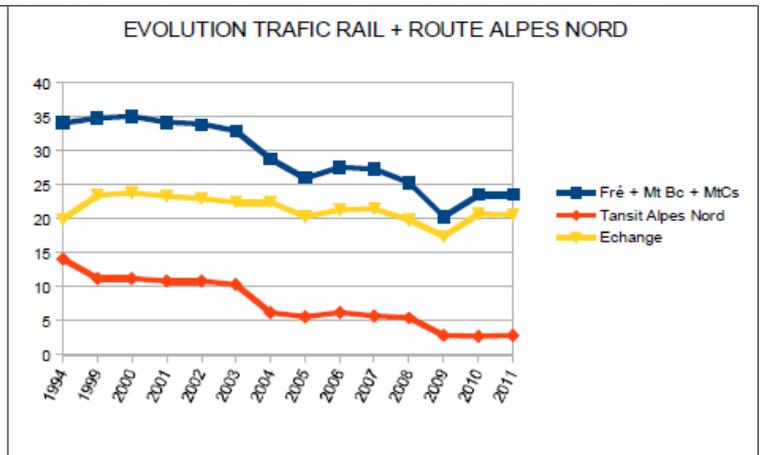
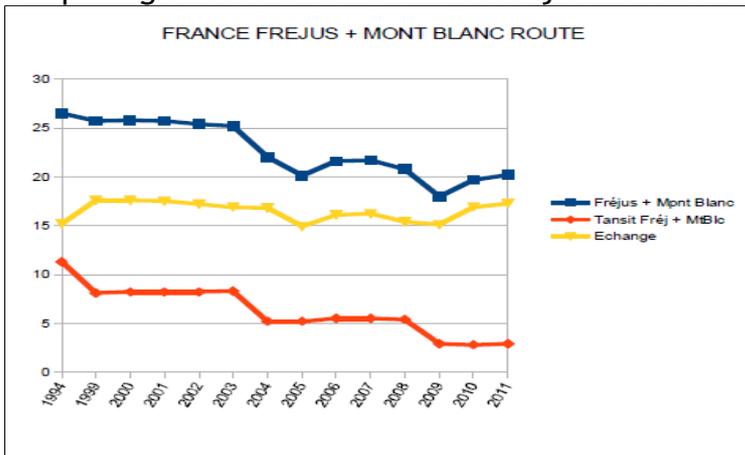
Cependant pour le passage de Vintimille, on retrouve la prédominance du trafic de transit et une relative stabilité des échanges (très légère hausse y compris après 2008).

La courbe de l'ensemble de Vintimille est liée à celle de la hausse des transits, tout comme l'axe Nord/Sud, Italie Autriche ou Suisse.



3^{ème} observation.

Les passages du Mont-Blanc et du Fréjus ont un fonctionnement radicalement différent de Vintimille :



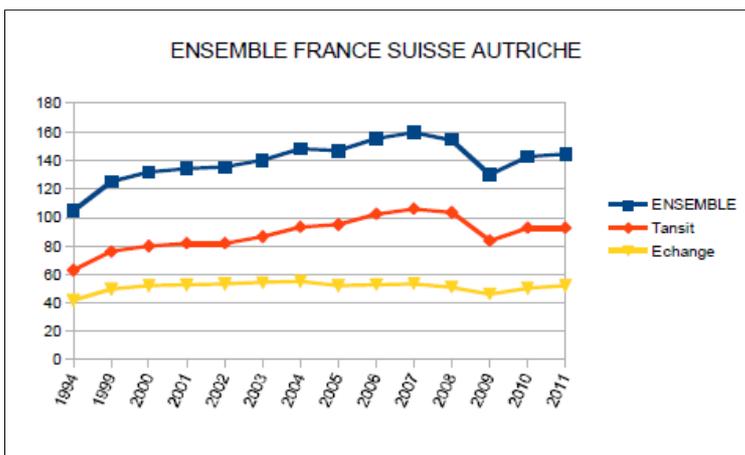
Alors que tous les itinéraires Nord/Sud font apparaître des hausses du tonnage transporté essentiellement dues au transit de marchandises, que ces transits sont majoritaires dans les tonnages transportés.

Dans le Nord des Alpes françaises on constate à l'inverse une diminution générale du tonnage bien avant la crise, une prédominance du tonnages d'échange en relative stagnation, une diminution constante du tonnage de transit.

En considérant l'ensemble Rail et Route la diminution du tonnage passant par les Alpes du Nord est encore plus importante.

On constate toutefois que la tendance de la courbe générale (transit + échange) est encore liée à la courbe du transit.

4^{ème} observation.



Sur l'ensemble de l'arc Alpin, de l'Autriche à la Méditerranée,

un seul constat commun
aux différents passages :

la stagnation des transports d'échanges.

1^{ère} conclusion.

Tous les itinéraires ayant vocation à permettre le transport de marchandises sur un axe origine destination Nord/Sud, voient une prédominance du trafic de transit par rapport au trafic d'échange.

Les itinéraires Est/Ouest voient au contraire le trafic dominé par l'échange.

La part des transits aux passages Suisses et Autrichiens est de plus de 75 % alors que celui des itinéraires des Alpes Franco Italiennes Nord est tombée à environ 20 % (12,29 % en 2011).

Le passage méditerranéen de Vintimille dont la vocation est mixte (Nord/Sud et Est/Ouest) voit la part des transits égale à 60 % environ (près de 66 % avant la crise).

Ne pas prendre en compte la spécificité des passages Nord Alpins et vouloir calquer des analyses sur l'ensemble de l'arc Alpin est indiscutablement anti-économique et ne peut conduire qu'à une faillite de l'exploitation spécifique de cet axe.

2^{ème} conclusion.

Aucune augmentation de trafic n'est acquise sur les passages Nord Alpins, au mieux une stagnation. Rien ne permet d'envisager une augmentation des trafics d'échanges sur l'ensemble de l'arc alpin.

3^{ème} conclusion.

Le trafic de transit circulant sur la Côte méditerranéenne et à Vintimille provient quasiment exclusivement de la péninsule ibérique.

La solution maritime multimodale est donc la plus rapide à mettre en œuvre, répondant aux besoins de la profession du transport, la moins coûteuse et la plus souple.

4^{ème} conclusion.

Sur l'itinéraire Nord Alpin, l'infrastructure existante (ligne du MontCenis) dispose d'une capacité suffisante pour la totalité du tonnage d'échanges : environ 20 millions de tonnes depuis 2005 pour le Fréjus, Mont-Blanc et Montcenis.

Capacité :

François LEPINE ancien Président de LTF : 22 millions de tonnes

PWC (commissaire aux compte de LTF : 18,59 millions de tonnes

Observatoire Virano : de 19,89 millions de tonnes sur 260 jours à 32,130 M de tonnes sur 350 jours

Dans ces conditions, la seule justification d'une nouvelle infrastructure entre « Lyon aéroports » et Turin serait la prise en compte du trafic de transit de Vintimille.

Ces marchandises peuvent être transportées à très bref délai par la mer pour un budget 50 fois inférieur à celui du Lyon Turin.

Enfin le transfert maritime des marchandises en provenance de la péninsule ibérique ne laissera qu'un tonnage marginal de transit sur les Alpes du Nord, les transports en provenance du Royaume Uni étant, de façon naturelle, dirigés sur l'axe Nord/Sud en passant par la Suisse.

Par ailleurs, des infrastructures existent déjà pour transporter les marchandises en provenance du Royaume Uni (Cargo Beam à CALAIS)

Prétendre, comme le font encore les promoteurs du Lyon-Turin, que les trafics augmentent sur l'Arc Alpin est faux, ils stagnent et diminuent depuis 2000 et sont à Vintimille intimement liés au transit des marchandises sur les axes Nord Sud. Cela constitue un abus de conscience.

Auteur : Daniel IBANEZ contact@lesmollettes.eu