

Conclusions de l'Etude COWI

Le rapport a analysé les études de trafic réalisées pour la nouvelle liaison ferroviaire transalpine France-Italie et les a comparé aux autres études relatives aux projets suisses et autrichiens. Les paramètres clés de la demande de transport, croissance économique et démographique, sont similaires.

Les études réalisées par LTF fournissent une analyse complète du projet qui est bien plus détaillée que les autres études relatives aux projets transalpins décidés ou en cours de construction : Lötschberg et Saint-Gothard en Suisse, et Brenner en Autriche.

L'analyse des études de LTF montre qu'en l'absence de réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire France-Italie, le fort développement attendu des échanges de marchandises conduira à une saturation certaine des points de franchissement entre 2020 et 2030. Cette analyse nous semble pertinente compte tenu de l'évolution des trafics, des problèmes de saturation déjà apparents sur l'arc alpin, et des ordres de grandeurs acceptables des prévisions de trafic.

Cela conduira non seulement à la saturation rapide de la ligne historique modernisée et ne pourra pas dès lors contribuer efficacement au report modal, mais aura pour conséquence une utilisation encore plus intensive des tunnels routiers alpins et du passage routier de Vintimille créant de facto une situation de saturation (accompagnée de ses conséquences en terme de sécurité, environnement, etc.) qui pourraient nécessiter le doublement de ces tunnels. Il faut, dans ce contexte, tenir compte du temps nécessaire (entre 15 et 20 ans) à la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de franchissement alpin (voir l'exemple Suisse). La décision de lancer la construction de la nouvelle liaison France - Italie doit ainsi se prendre bien en amont, avant que le niveau d'utilisation des infrastructures actuelles n'ait atteint son maximum physiologique. Reporter la décision de réaliser la nouvelle liaison dans l'attente que tous les axes ne soient saturés reviendrait à accepter la dégradation inéluctable des conditions de transport et de la compétitivité, des régions et des vallées concernées, mais aussi de leur environnement et de la qualité de vie de leurs habitants.

Les tests de sensibilité montrent qu'une modification de certains paramètres clés n'affecte que marginalement les niveaux de trafic, le plus important d'entre eux étant les perspectives de croissance économiques des pays de l'Union Européenne.

Le projet semble ainsi pleinement justifié en tant que liaison naturelle des échanges de marchandises entre la France et l'Italie mais plus généralement entre le grand "ouest" de l'union et le cœur des nouveaux états membres

Cependant, la clé de répartition des trafics se fait en fonction du niveau de saturation des axes, l'impact des politiques tarifaires, restrictives pour certains trafics (matière dangereuses), de renforcement de l'interopérabilité ou encore une politique de rééquilibrage modal concerté. Ces

informations ne sont pas prises en compte dans les données fournies. Cet impact pourrait ne pas être négligeable.

L'essentiel des trafics prévus empruntant le tunnel, en termes de marchandises ou de voyageurs, provient des régions Ile-de-France et Rhône Alpes, du sud de la France et de l'Espagne. Le projet s'impose manifestement comme la nouvelle liaison des flux de marchandises orientés Est-Ouest, les passages suisses et autrichiens dépendant essentiellement des flux de trafic Nord-Sud.

En 2020, la capacité disponible pour le transport de personnes et de marchandises sur l'axe Est-Ouest sera très faible par rapport à celle de l'axe Nord-Sud, en l'absence de la nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Italie. Cela malgré l'augmentation de capacité en cours à Modane. Le rapport serait de 82% contre 18%. Le transport de fret sur l'axe Est-Ouest serait ainsi toujours moins favorisé et le marché qui en dépend moins compétitif que sur l'axe Nord-Sud.

Quant à la question de capacité, sur tout l'arc alpin un fort développement des échanges commerciaux est attendu au cours de la prochaine décennie. La demande globale de transport de marchandises devrait atteindre **293 millions de tonnes** en 2030, en croissance de 103% par rapport à 2004. En 2020, la capacité des infrastructures routières et ferroviaires, en l'absence de réalisation d'une nouvelle liaison entre la France et l'Italie, ne pourra absorber que **284 millions de tonnes** sous la double hypothèse réglementaire suivante :

- un maintien par le gouvernement français et italien d'une limitation du trafic routier de poids lourds aux passages du Fréjus et du Mont Blanc au trafic maximal observé dans le passé sur les deux passages, soit environ 2,5 millions de poids lourds par an;
- une limitation du trafic routier par la Suisse à 650.000 poids lourds par an.

La levée de la limitation du trafic poids lourds dans les tunnels routier du Fréjus et du Mont Blanc, où le nombre de poids lourds est estimé à 2,3 millions en 2020 et 3,1 millions en 2030 aurait de graves conséquences environnementales, opérationnelles et de sécurité. Un tel développement du trafic routier dans les Alpes génère en général de vives inquiétudes parmi les populations des vallées traversées. Les pouvoirs publics considèrent dans la mesure où tout accroissement du trafic routier de marchandises ne semble pas acceptable socialement par les habitants des territoires concernés, il convient de rechercher des solutions alternatives.

La nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Italie tout en assurant les échanges de marchandises attendus à l'horizon 2025-2030 et au-delà à travers les Alpes, représente un moyen pour non seulement faire face à la hausse future du trafic mais également pour favoriser le transfert modal de la route vers le rail. Cet aspect fondamental confirme la vocation première de la nouvelle liaison France-Italie d'accompagner le développement du trafic de marchandises.

En résumé, on peut poser le constat suivant. Les limites de capacité sur l'ensemble de l'arc alpin et notamment sur son versant occidental, seront atteintes entre 2027 et 2028. Pour répondre à l'augmentation tendancielle du trafic, les décideurs politiques auront ainsi le choix entre 3 options :

- 1 Augmenter les capacités de passage des tunnels routiers actuels en modifiant la gestion des flux et en assouplissant inévitablement les normes de sécurité existantes. Cette option est à la fois peu compatible avec les objectifs de compétitivité et de respect de l'environnement et elle est socialement difficilement acceptable.**

- 2 Décider la construction de nouveaux tunnels routiers en 2025-2030 afin de faire face à la croissance de la demande, mais cela n'est pas conforme au respect de la convention Alpine ni à la politique de développement durable préconisée au niveau de l'Union européenne.**
- 3 Opter résolument pour un développement durable du transport dans les Alpes et lancer dès maintenant la construction de la nouvelle liaison transalpine pour faire face à la saturation de la ligne historique et des axes routiers et favoriser le report modal de la route vers le rail.**