

C'est le parti adopté, avec les tardives mais bonnes décisions en faveur des percées de base (Fréjus/Ambin et Le Perthus) pour les lignes nouvelles Lyon-Turin et Perpignan-Figueras, et de la ligne de contournement Nîmes-Montpellier, dont l'ensemble des tracés et des profils sont compatibles à la fois pour la grande vitesse et le fret, à l'image des lignes nouvelles italiennes à "alta capacità".

On se réjouira de la cohérence de ces choix préservant l'avenir des transports ferroviaires que des contre-projets, prétendument écologiques (tels la variante d'altitude du "Mont-Cenis bis" ou la petite percée du Montgenèvre) faisant peu de cas des coûts d'exploitation de lignes de montagne et de leurs accès, auraient conduit à banqueroute.

### L'urgence de solutions d'attente

La mise en service de ces infrastructures nouvelles et de l'ensemble des aménagements devant les compléter ne peut toutefois s'envisager avant une douzaine d'années. Avant qu'on puisse en attendre un allègement des trafics routiers sur les rivages et les contreforts méditerranéens, toutes les mesures palliatives doivent être mises en œuvre, et porter prioritairement sur les transits maralpins en raison des évolutions mises en évidence ci-avant.

Celles que nous préconisons pour ce secteur ont été évoquées dans cette même revue [Molinari (1999)] ; elles sont techniquement fondées et économiquement raisonnables. Elles consistent :

- d'une part, à valoriser l'existant [la ligne (Aix)-Gardanne-Carnoules (court-circuitant le littoral varois saturé) et les lignes de l'étoile de Breil (débouchant sur le Piémont par la percée de Tende)] ;
- d'autre part, à s'adosser à des aménagements enfin récemment programmés [mise à trois voies de la ligne littorale entre Antibes et Nice].

Ces dispositions, d'un coût additionnel de l'ordre de cent millions d'euros seulement, offriraient des capacités supplémentaires de transit fret est-ouest se dédoublant au-delà de Nice par une branche piémontaise contournant le verrou ligure, encore à voie unique sur une quarantaine de kilomètres.

Cette transition devra être mise à profit pour esquisser les infrastructures de l'avenir, notamment la liaison à grande vitesse (et à grande capacité ?) devant atteindre Nice [dont le plus "productif" des maillons est sans doute le "saute Estérel", et le plus difficileux la seconde pénétrante ferroviaire de la conurbation azurélienne], ainsi que ses ultérieures extensions vers la Ligurie et le Piémont.

	Total		Transit	
	PLM (x 1000)	Millions de T	PLM (x 1000)	Millions de T
Ventimiglia (Rte)	1102	14,1	567	8,6
Mont-Cenis (Fer)		10,1 (1997)		4,3 (1996)
Fréjus (Rte)	1549	25,7	452	8,2
Mont Blanc (Rte)	836 (1993)	14,6 (1993)	474 (1994)	8,6 (1994)
Simplon (Fer)		4,8		3,2
Gothard (Fer)		16,8 (2000)		14,2 (2000)
Gothard (Rte)	1187 (2000)	7,6 (2000)	672 (2000)	4,4 (2000)
Brenner (Fer)		10,7		9,4
Brenner (Rte)	1550	25	1380	23
Tarvisio (Fer)		4,9		2,2
Tarvisio (Rte)	1125	16,2	475	6,1

### Trafics marchandises (total et transit) sur les principales traversées de l'arc alpin (segment B : Ventimiglia-Tarvisio)

Ce tableau recense les maximaux annuels en tonnage et en nombre de poids lourds marchandises (PLM). Du fait de la croissance quasi systématique des trafics, ces valeurs sont celles de la dernière année de relevés (2001) Font notable exception (signalées par leur millésime) deux traversées ferroviaires [Mont-Cenis (Modane) & Gothard], ainsi que les deux franchissements routiers affectés de longues fermetures [Mont-Blanc (depuis mars 1999) & Gothard (deux derniers mois de 2001)].

NB. Est qualifié de "trafic de transit" celui dont les origines/départs se situent hors de France, de Suisse ou d'Autriche (en résultent pour ce dernier pays des taux de transit particulièrement élevés au niveau du Brenner et de la courte traversée du Tyrol) [sources DETEC/ARE].

### SOURCES et RÉFÉRENCES

**Alpinfo 2001** - *Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail 1994, 1999, 2000 et 2001* - ARE – Office fédéral du développement territorial ; Berne ; 07.08.02 ; 1 page, 2 tableaux

**ARE/GSA (2002)** – *Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2001 – Verkehrsbereitschaft* - ARE - Office fédéral du développement territorial ; Berne ; Juillet 2002 ; 40 pages

**MOLINARI Jacques (1999)** - *L'inflation du trafic maralpin de poids lourds – Sera-t-elle résistible ?* - Montagnes méditerranéennes n° 10, décembre 1999 ; pages 115-122

**MOLINARI Jacques (2001)** - *Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes – Bilan de l'année 2000* - Montagnes Méditerranéennes n° 14 ; décembre 2001 ; pages 180-182

**OTAS (2002)** - *Observatoire des trafics à travers les Alpes du sud* - CETE Méditerranée – DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur ; septembre 2002 ; 103 pages

**OTP/Doc1 (2000)** - *Observatoire des trafics au travers des Pyrénées – Document n° 1* [\* Ce document aurait fait l'objet d'une version antérieure diffusée en avril 1999] - Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; décembre 2000 ; 68 pages

**OTP (2001a)** - *Trafics routiers 2000* - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; juin 2001 ; dépliant A3

**OTP (2001b)** - *Enquête transit 1999 – Transports routiers de marchandises : résultats et analyses pour les Pyrénées* - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; novembre 2001 ; 72 pages

**OTP/Doc2 (2002a)** - *Observatoire des trafics au travers des Pyrénées - Document n° 2* - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Mission Pyrénées) ; Ministerio de Fomento (Secretaria Técnica de Transportes) ; avril 2002 ; 57 pages

**OTP (2002b)** - *Autoroutes frontalières A.9 au Perthus et A.63 à Bariatou – Année 2001* - Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; octobre 2002 ; 39 pages

**Prognos (1998)** - *Study of the development of transalpine traffic (goods and passengers) – Horizon 2010 (Executive summary)* - Prognos AG / Regional Consulting (HERRY) / ISIS – Commissioned by European Commission for Transport DG VII ; 1998 ; 25 pages

<sup>1</sup> à la suite du tragique accident survenu le 24 mars 1999

<sup>2</sup> afin de faciliter les comparaisons avec les données antérieures, toutes les évaluations tendanciennes ont été effectuées à partir des reconstitutions des trafics du tunnel hors fermeture établies par ARE/GSA (2002)

<sup>3</sup> la part du rail en trafic marchandises total à travers le segment alpin suisse est ainsi passée de 69,8 % en 2000 à 66,5 % en 2001

<sup>4</sup> saut quantitatif résultant de l'allègement des restrictions de chargement

<sup>5</sup> et non de 25,1 % comme fréquemment avancé en faisant abstraction des Alpes du Sud [Montgenèvre et Ventimiglia (rail et route)]

<sup>6</sup> le mode maritime (cabotage), qui peine à se développer, fera l'objet d'un examen ultérieur

<sup>7</sup> ainsi, le maillage des voies ferrées de la zone littorale azurélienne est-il 2,5 à 3 fois inférieur à la moyenne nationale