

LES PROLONGEMENTS DE TENDANCES DU TRAFIC DE POIDS LOURDS AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS

Le CETE de LYON et la Direction des Routes ont réalisé des prévisions du trafic routier de poids lourds aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc. Ces estimations sont des projections des tendances d'évolution passées du trafic journalier moyen annuel de poids lourds (TMJA) recensé aux deux tunnels et compte tenu de certaines hypothèses relatives aux réseaux d'infrastructures.

I- LES ESTIMATIONS DU CETE DE LYON

1- LES PREVISIONS DE POIDS LOURDS A L'HORIZON 2000 ET 2005

Les prévisions à long terme du trafic de poids lourds aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus considèrent deux hypothèses haute et basse. Celles-ci se distinguent l'une de l'autre en fonction des éléments suivants :

- 1) le rythme de croissance du TMJA PL
- 2) les éventuelles modifications de l'itinéraire des camions
- 3) l'induction de trafic due à la mise en place des autoroutes Montmélian-Modane et Bardoneche-Turin .

Les prévisions concernant le rythme de croissance du trafic de poids lourds sont des prolongements des tendances passées du trafic constaté aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc. L'alternative est la suivante :

- 1) prolonger les tendances récentes d'évolution du TMJA PL ; La croissance du trafic est alors rapide. Cette hypothèse suppose la persistance des causes qui ont conduit à l'accentuation du trafic routier depuis 1985.
- 2) prolonger les tendances à long terme de l'évolution du TMJA PL ; cette hypothèses suppose que l'accentuation du rythme de croissance du trafic routier est due à des phénomènes conjoncturels, qui ne saurait persister à l'horizon 2005. La croissance est donc beaucoup plus faible.

Les modifications d'itinéraire sont liées au report des trafics de poids lourds depuis le tunnel du Mont-Blanc et les autres franchissements alpins vers le tunnel du Fréjus.

Trafic Journalier Moyen Annuel de Poids Lourds (2 sens)

	FREJUS	MONT-BLANC	TOTAL
TMJA PL EN 1991	1544	2105	3649
TMJA PL EN 2000			
HYPOTHESE HAUTE	2428	3390	5818
HYPOTHESE BASSE	1890	2600	4490
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	2980	4080	7060
HYPOTHESE BASSE	2230	2930	5160

Les prévisions du trafic de poids lourds au tunnel du Fréjus sont les suivantes :

- L'hypothèse haute correspond à une croissance du trafic (hors induction et report des autres itinéraires routiers) de l'ordre de + 6,6 % de 1986 à 2010 à laquelle s'ajoute un surcroît de trafic en provenance des autres franchissements alpins de + 680 PL en TMJA pour l'an 2000 et de + 920 PL en TMJA pour 2005.

- L'hypothèse basse considère une évolution de la croissance du trafic de poids lourds (hors induction et report des autres itinéraires routiers) de + 6,6 % de 1986 à 1997 et de + 1,9 % de 1997 à 2010. Il s'ajoute à cette hypothèse un report de trafic vers le tunnel du Fréjus de l'ordre de + 325 TMJA PL en 2000 et de + 390 TMJA PL en 2005.

Report de trafic PL vers le Tunnel du Fréjus aux horizons 2000 et 2005

	HORIZON 2000		HORIZON 2005	
	HYP. BASSE	HYP. HAUTE	HYP. BASSE	HYP. HAUTE
REPORT EN PROVENANCE DU TUNNEL DU MONT-BLANC	195	400	240	540
REPORT EN PROVENANCE DES AUTRES FRANCHISSEMENTS	130	280	150	380
TOTAL	325	680	390	920

II- LES PREVISIONS DE LA DIRECTION DES ROUTES

1. LES PREVISIONS A L'HORIZON 2005

Les prévisions réalisées par la Direction des Routes ne distinguent pas les évolutions du trafic poids lourds aux deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. L'analyse est menée globalement pour ces deux tunnels. De ce fait, les éventuels reports de trafic entre les deux tunnels ne sont pas considérés.

Projection du TMJA PL aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus en 2005.

	TCMA DU TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS
TMJA PL EN 1987		2605	2605
TMJA PL EN 1991		3649	3649
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	1992-2000 : +6 % 2001-2010 : +5 %	5288	5768
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,44	1,58
HYPOTHESE INTERMEDIAIRE	1992-2000 : +5 % 2001-2010 : +4,5 %	4884	5274
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,33	1,44
HYPOTHESE BASSE	1992-2000 : +4 % 2001-2010 : +3 %	4350	4640
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,19	1,27

2. LES HYPOTHESES SOUS-JACENTES

Selon la Direction des Routes, les prévisions du trafic de poids lourds aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc réalisées par la SETEC, le CETE de Lyon ou le Rapport LEGRAND sont surestimées.

Le prolongement des taux de croissance constatés au cours de la période 1985-1991 n'apparaît pas plausible. L'intensité de la croissance du trafic routier résulte de plusieurs facteurs d'origine conjoncturelle. Il n'apparaît pas de raison permettant d'affirmer leur répétition dans les années à venir. Il s'agit des phénomènes suivants :

- 1) la mise en place du Tunnel du Fréjus en 1980
- 2) le contre-choc pétrolier en 1986
- 3) l'interdiction de circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes de P.T.A.C. au col du Mont-Cenis en 1986
- 4) la mise en place des mesures restrictives de la Suisse concernant le transit international de poids lourds.

Les prévisions de la Direction des Routes sont fonction de l'évolution à long terme du trafic de poids lourds sur l'ensemble du réseau des autoroutes concédées, de l'accroissement de trafic en provenance des autres franchissements alpins et du trafic induit par la mise en service de l'autoroute A43 et la liaison Bardoneche/Turin.

Par conséquent, la Direction des Routes retient comme première approximation les hypothèses de croissance concernant le trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé. Ces taux de croissance du trafic sont inférieurs à ceux constatés à la fin des années 80. Ils sont toutefois supérieurs à ceux actuellement constatés (1993).

Au cours de la période 1985-1992, le trafic des poids lourds aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus a été multiplié par un coefficient de 1,86. Le rythme de croissance est ainsi très proche de celui constaté, sur l'ensemble du réseau des autoroutes concédées, pour le trafic de poids lourds (coefficient multiplicateur de 1,70) et de véhicules légers (coefficient multiplicateur de 1,63).

Les hypothèses d'induction de trafic sont établies à partir de estimations du CETE de Lyon (l'accroissement de trafic est de +130PL/jour en 2000 et +150 PL/J en 2005). Les hypothèses concernant le report des trafics en provenance des autres franchissements alpins ont été pris égaux à la moyenne des reports en 2000 et 2010 calculés par le CETE de Lyon.

3. LES DIFFERENTS SCENARIOS

Les scénarios prévisionnels considèrent l'évolution du trafic de poids lourds au cours de la période 1987-2005. Ainsi :

- 1) L'hypothèse basse considère un coefficient multiplicateur du trafic de 1,67 au cours de la période 1987-2005 et un report de trafic des autres franchissements alpins de l'ordre de 140 PL/J.
- 2) L'hypothèse intermédiaire suppose un coefficient multiplicateur du TMJA PL de 1,87 au cours de la période 1987-2005 et un accroissement de trafic en provenance des autres points frontières de 240 PL/J.
- 3) L'hypothèse haute suppose un coefficient multiplicateur du trafic de poids lourds de l'ordre de 2,03 au cours de la même période ainsi qu'un apport de poids lourds de 330 PL/J en provenance des autres franchissements alpins.

LE RAPPORT LEGRAND

Cette étude sur les percées alpines a été réalisée en 1991 à la demande du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer et du Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire et aux reconversions. Il s'agissait d'éclairer les décisions de l'État en matière d'infrastructures permettant d'assurer l'écoulement des trafics transalpins.

Un groupe de travail s'est mis en place sous la direction de Maurice LEGRAND (Délégation Française à la Commission Intergouvernementale du Tunnel sous la Manche) et de Mr. GIBLIN (DRE Languedoc-Roussillon).

Ce groupe de travail comprenait des représentants de la Direction des Routes, de la Direction des Transports Terrestres, de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, de la Délégation à la Qualité de la Vie, la Direction du Trésor, Direction du Budget, du pôle EUREQ, DRE des régions Rhône-Alpes et PACA.

I- LES PREVISIONS DU TRAFIC PL AUX FRANCHISSEMENTS ALPINS A L'HORIZON 2010

Les flux transalpins de poids lourds seraient multipliés par 2,5 en 2010 par rapport à 1987.

II- LES PREVISIONS DU TRAFIC PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS A L'HORIZON 2010

Les poids lourds qui empruntent les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus proviennent à 99 % de la région Rhône-Alpes et du nord de la France. En revanche, le trafic routier qui passe au sud des Alpes est issu principalement des régions du sud-ouest de la France, de la région PACA et de la péninsule ibérique. Par conséquent, les reports entre les deux itinéraires routiers sont très limités.

Le rapport LEGRAND constate la convergence des prévisions du trafic de marchandises aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. La bibliographie du rapport LEGRAND indique la référence à des études réalisées par la SETEC¹², le CETE de LYON¹³, le ministère de l'Équipement¹⁴...

Au cours de la période 1990-2010, le trafic de poids lourds au tunnel du Mont-Blanc augmenterait de 2,59 % en moyenne annuelle. Ce taux d'accroissement est légèrement inférieur à celui du trafic de véhicules légers qui est estimé à 2,62 % par an au cours de la même période. Le trafic de poids lourds au tunnel du Fréjus augmenterait à un rythme

¹² SETEC, Franchissements alpins entre la France et l'Italie, novembre 1990, pour le compte de la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes.

¹³ CETE de Lyon, Prévisions de trafic au tunnel du Fréjus et sur la vallée de la Maurienne, pour le compte de la Direction des Routes, janvier 1989.

CETE de Lyon, Note sur la saturation du tunnel sous le Mont-Blanc, pour le compte de la STMB, décembre 1989.

¹⁴ GROUPE EUREQ, Les franchissements alpins, Août 1990, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace.

nettement plus soutenu, de l'ordre de + 4,62 %/an. La croissance du transport de marchandises au Fréjus serait ainsi plus rapide que celle du trafic VL (+ 4,51%/an de 1990 à 2010).

Ces prévisions sont considérées sans prendre en compte l'éventualité d'une part des projets de ferroutage suisses et la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin d'autre part.

Prévisions à l'horizon 2010 du TMJA PL aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

	TUNNEL DU MONT-BLANC	TUNNEL DU FREJUS	TOTAL
TMJA PL EN 1990	2100	1500	5600
TMJA PL EN 2010			
HYP. BASSE			6700
HYP.INTERMEDIAIRE	3500	3700	7200
HYPOTHESE HAUTE			8500

La levée de ces hypothèses conduit aux hypothèses hautes et basses du trafic de poids lourds présentées dans le tableau ci-dessus. Plus précisément :

- la réalisation du tunnel franco-italien aurait un impact assez limité en termes de trafic ferroviaire. Sa mise en place pourrait susciter un report de l'ordre de + 500 PL/J de la route vers le transport ferroviaire conventionnel et combiné. Le trafic de poids lourds atteindrait alors 6700 PL/J en 2010 aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

- la suppression de l'effet frontière entre les pays européens induirait un trafic supplémentaire de + 1300 PL/J. Le trafic routier aux deux tunnels serait alors de 8500 PL/J en 2010.

L'impact de la mise en service avant 2010 des infrastructures de transport en Suisse, en Autriche et en France est également examiné. Les conclusions suivantes sont avancées :

- l'impact des projets suisses du St-Gothard et du Lötschberg en termes de trafic, estimé par la confédération helvétique :

Le projet de mise en place d'une nouvelle ligne ferroviaire passant sous le tunnel du St-Gothard permettrait le passage de 69 millions de tonnes par an soit 12.600 camions par jour.

Selon le rapport LEGRAND, ces estimations sont très optimistes. Elles reposent sur 1) une utilisation quasi complète des capacités de transport de ces lignes qui n'est pas compatible avec une exploitation mixte, voyageurs et marchandises, des lignes ferroviaires ; 2) une surestimation du tonnage net transporté par train ; 3) le transport combiné non accompagné (56 %) et conventionnel (38 %) élevé et très peu de trafics sur la « route-roulante » (6 %) supposeraient une modification importante de l'organisation logistique des acheminements.

- le projet autrichien du Brenner aurait une influence très faible sur les flux de transit en France.

- la construction de l'autoroute du Chablais n'aurait aucune incidence notable sur les échanges à moyenne et à longue distance.

III- LES PREVISIONS DU TRANSPORT FERROVIAIRE A MODANE A L'HORIZON 2010

Des prévisions de trafic ont été réalisées par les Chemins de Fer italiens. Elles reposent sur des méthodes macro-économiques distinguant la demande de transport selon les catégories de marchandises.

La mise en place de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin conduirait à une augmentation du trafic ferroviaire de 60 % des tonnages (soit 9,6 millions de tonnes annuelles). 28 % de ce trafic supplémentaire proviendrait du mode routier. La mise en place de cette ligne ferroviaire permettrait ainsi de décharger les itinéraires routiers de 480 camions/J (TMJA). Cette estimation est réalisée en supposant des conditions de concurrence inter-modale identiques à celles constatées actuellement.

Le rapport LEGRAND précise que des possibilités de report réelles existent entre les itinéraires ferroviaires de Modane et de Vintimille.

IV- LES PREVISIONS DU TRAFIC PL DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

L'équilibre d'exploitation (couverture des charges d'usage de l'infrastructure et d'amortissement du matériel roulant) du service d'autoroute ferroviaire serait tout juste atteint en 2005 avec un TMJA PL de l'ordre de 5700 PL/J selon le BCEOM. Ce niveau de trafic correspond à un écoulement de 8000 PL/J toutes les ½ heures pendant 20 heures dans la journée.

Selon le Rapport LEGRAND, une liaison courte St Jean de Maurienne/Suse ne permettrait pas de capter suffisamment de trafic.

