

Rapport sur les conséquences à court, moyen et long terme à tirer de l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc

Préambule

Le 24 mars 1999, un incendie survenait dans le tunnel du Mont-Blanc et faisait 39 morts.

Des diverses missions d'expertise menées, il apparaît qu'une telle catastrophe dans son ampleur et sa gravité n'est pas imputable au seul véhicule routier mis en cause mais surtout aux défaillances constatées dans la gestion institutionnelle et organisationnelle du tunnel, ainsi qu'aux caractéristiques de construction d'un tunnel déjà ancien et peu adapté au trafic supporté.

On peut aussi penser que cet accident n'a fait qu'anticiper dans la Maurienne les difficultés attendues pour les années 2010.

La situation ainsi créée a amené le CNT à émettre un avis sur les conséquences à court, moyen et long terme de cet incendie sur les transports de marchandises au travers des Alpes dans les années qui viennent. Cet avis complète celui déjà émis fin juin 1999, en raison de l'urgence et de la gravité de la situation à l'approche du trafic estival.

Les recommandations formulées, compte tenu de la situation géographique du tunnel du Mont-Blanc et de la part importante du trafic de transit dans le trafic global, que ce soit pour le court terme (réouverture Mont-Blanc) comme pour le moyen ou long terme, devront se placer dans un cadre européen, prenant en considération l'ensemble de l'arc alpin et des pays concernés ; elles ne pourront en outre ignorer les principaux objectifs de la politique européenne, particulièrement en ce qui concerne le développement durable et la prise en considération des Alpes comme une zone précurseur de dispositions générales à prendre au titre d'une « urgence ».

ETAT DES LIEUX

1 : éléments sur le trafic (deux sens confondus)

1 – 1 : Avant l'incendie :

Tunnel du Mont-Blanc

- En 1998, il était estimé à 2 100 PL/jour pour un total de 13,5 millions de tonnes, soit 6% de moins qu'en 1992/1993 aussi bien en véhicules qu'en tonnage.
- Ce trafic était constitué début 1999 à 41% de véhicules en transit (source enquête transit 1999 - période avant fermeture du Tunnel) : même si cette proportion est nettement supérieure à celle constatée au Fréjus sur la même période, il apparaît que le trafic d'échange franco - italien est devenu également majoritaire au Mont-Blanc.

Tunnel du Fréjus

- En 1998, il était estimé à 2 140 PL/jour et 12,8 millions de tonnes, soit une croissance d'environ 30% par rapport à 1992/1993 tant en véhicules qu'en tonnage.
- Du début 1999 à la fermeture du Mont-Blanc, il était constitué à 20% en moyenne de trafic de transit, soit la même proportion qu'en 1992/1993.

Col du Montgenèvre :

- En 1998, le trafic était de l'ordre de 380 PL/jour, soit une croissance de 46% par rapport à 1992.
- Du début de l'année à la fermeture du Mont-Blanc, il était composé à 29% de trafic de transit.

Vintimille

- En 1998, le trafic était estimé à 2 670 PL/jour et 12,9 millions de tonnes, soit un quasi-doublement par rapport à 1992/1993 aussi bien en véhicules qu'en tonnage.
- Du début 1999 à la fermeture du Mont-Blanc, il était constitué à 48% en moyenne de trafic de transit, soit comme au Fréjus la même proportion qu'en 1992/1993.

Au total, le trafic routier acheminé par les deux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc a dépassé en 1998 les 1 500 000 véhicules, soit 58 % du trafic total sur les quatre principaux points de passage marchandises entre la France et l'Italie, et était constitué début 1999 pour environ 30% de trafic de transit. Il est globalement en progression par rapport à 1992/1993 d'environ 9 %, avec un redéploiement du trafic du Mont-Blanc sur le Fréjus, la croissance de 30 % sur ce dernier poste étant analogue à celle constatée sur le reste de l'arc alpin,

notamment au Brenner (de 2870 PL/jour en 1992 à 3780 PL/jour en 1998, soit environ + 32 %).

Modane – ferroviaire :

Le tunnel du Mont-Cenis est de loin le principal point de franchissement ferroviaire alpin, avec une cinquantaine de trains marchandises par jour et par sens et 9,3 millions de tonnes acheminées en 1998, soit 35 % du trafic acheminé par les deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Trois grandes relations s'y partagent l'essentiel du marché en tonnage: France/Italie avec 63 % du total, Belgique/Italie avec 19 % et Royaume-Uni/Italie avec 16 %.

Concernant spécifiquement le flux de transport combiné qui correspond aux marchés les plus comparables à ceux acheminés par la route, celui-ci représente 47% du total ferroviaire en 1998 en tonnage. La répartition par relation diffère significativement de celle du trafic global : 35% pour France/Italie, 34% pour Belgique/Italie, 28% pour Royaume-Uni/Italie.

1 – 2 : Depuis l'incendie :

Passages routiers

Tunnel du Fréjus

Le trafic du tunnel du Mont-blanc s'est reporté massivement, à environ 90 %, sur le Fréjus, portant le trafic total à 4 200 PL/jour en moyenne.

Ce trafic est constitué à 98 % de plus de 38 tonnes.

La part du trafic de transit, auparavant voisine de 20 %, est désormais de l'ordre de 31% en moyenne.

Les flux en plus forte hausse concernent les relations Lombardie/Benelux (doublement du flux), Lombardie/Grande-Bretagne (+75 %) et Lombardie/Ile-de-France (+34 %).

Quant aux autres passages français (Alpes du Sud), ils ne cumulent d'Avril à Juillet que des reports faibles, estimés à 3 % avant, sans tenir compte de la croissance naturelle globale des trafics. Ceci concerne les passages suivants :

Col du Montgenèvre

On estime le report à environ 36 PL/jour d'Avril à Juillet 1999, ce qui peut sembler peu mais est néanmoins sensible rapporté à un trafic global d'environ 500 PL/jour, d'autant qu'on a pu constater des pointes conjoncturelles fortes potentiellement dangereuses compte tenu de la topographie des lieux.

A concurrence des 4/5 du total, il s'agit d'un report en cascade d'une partie du trafic d'échange du Fréjus, du fait de la congestion générée par les reports du Mont-Blanc et la régulation. La part du trafic de transit au Montgenèvre régresse de ce fait de 29% avant fermeture à 25% après fermeture (jusqu'à fin mai).

Ce report se traduit par une forte hausse du flux Piémont/Rhône-Alpes (+60%).

Vintimille

Les reports, d'un volume peut-être inférieur à celui constaté au Montgenèvre, représentent une proportion très faible du trafic global. L'origine des reports se partage à peu près également entre les Tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus au cours de la période qui suit immédiatement la catastrophe.

Col de Larche

Un report faible de l'ordre de 1% du report total pourrait également concerner ce point de passage.

Parmi les autres reports, les passages par la Suisse cumulent 160 PL/j environ, soit de l'ordre de 7% du report total. Il faut noter que ces passages ne sont accessibles que pour les PL de moins de 28 tonnes, donc vides ou à demi-chargés. A Bâle, d'après l'enquête « transit » 1999, les reports sur les deux premiers mois après la catastrophe ont pour origine le Mont-Blanc pour les trois-quarts d'entre eux et le Fréjus pour le quart restant. La structure des trafics apparaît relativement peu affectée (taux de PL en transit passant de 39% à 37%).

Au total, le trafic s'est reporté massivement sur le Fréjus, dans des conditions d'exploitation devenues à peu près satisfaisantes, compte tenu de l'ouverture de l'aire d'attente d'Aiton, mais surtout grâce à une régulation naturelle dans l'espace et le temps effectuée par les chargeurs et les transporteurs. Néanmoins, cette situation est fragile et tout incident est susceptible d'entraîner de graves perturbations, en particulier en situation hivernale ; la mobilisation de moyens, humains et matériels, sur sites ou en astreinte semble une condition indispensable au maintien des conditions d'exploitation du tunnel.

Passage ferroviaire en transport combiné non accompagné

Concernant les grandes liaisons de transport combiné non accompagné via Modane, on constate les évolutions suivantes à la fin de l'année 1999 :

- Italie-UK : baisse de 6,4% par rapport à l'année 1998
- Italie-France : augmentation de 15,6%
- Italie-Belgique : baisse de 2,5%
- UK – Italie : augmentation de 40,5%
- France-Italie : augmentation de 14,2%
- Belgique-Italie : baisse de 3,9%

Au total, tous sens confondus, le trafic via Modane en transport combiné connaît une augmentation sur l'année 1999 par rapport à 1998, de 6,23% en tonnes, atteignant globalement un niveau de 4,6 millions de tonnes.

Tendanciellement, ce trafic a évolué en 3 phases :

- un premier trimestre en retrait

- un début de redressement d'avril à septembre
- une confirmation et amplification de cette hausse au dernier trimestre.

1 – 3 : Prévisions de trafic à moyen terme:

Si les prévisions peuvent varier considérablement non seulement en fonction des hypothèses de conjoncture, mais surtout en fonction des politiques de transport, des réalisations d'infrastructures et des coûts pour le transporteur, plusieurs études citées dans le rapport Brossier apportent néanmoins des indications intéressantes.

Trafic routier :

Deux études permettent d'estimer le trafic à l'horizon 2010.

D'une part, selon le bureau d'études Prognos, le trafic pour 2010, en fonction des hypothèses de croissance retenues, pourra varier de 7 à 20 millions de tonnes au Fréjus (12,8 actuellement) et de 7 à 17 millions de tonnes pour le Mont-Blanc (13,5 actuellement), soit au total, une fourchette allant de 14 à 37 millions de tonnes annuelles sur les deux tunnels. Un tel écart illustre l'impact de l'activité économique sur les volumes de trafic, ainsi que des variantes de politique de transport et de réalisation d'infrastructures prises en compte.

D'autre part, l'INRETS, dans une étude prenant en considération deux scénarios, considère que dans le cas du maintien du statu quo politique suisse actuel, le trafic global du Fréjus + Mont-Blanc pourrait être de 26 à 35 millions de tonnes, et dans le cas de l'ouverture de la Suisse au trafic de l'Union Européenne, il serait de 21 à 28 millions de tonnes /an.

Ces chiffres se situent dans la fourchette indiquée par la première étude.

Une projection de ces estimations à un horizon 2015 nous donnerait une fourchette pouvant aller de 16 à 42 millions de tonnes par an sur les 2 tunnels. Trafic ferroviaire (conventionnel + combiné) : selon l'étude Prognos, le trafic en 2010 pourra varier de 11 à 25 millions de tonnes par an selon les hypothèses de croissance retenue (trafic actuel de 9,3 millions de tonnes). Ces chiffres prennent comme hypothèses que les tunnels du Saint-Gothard et du Loetschberg, en concurrence avec les passages français nord pour de nombreuses OD européennes, ainsi que le nouvel ouvrage du Brenner, relativement peu concurrent des passages français, seront réalisés, hypothèses confirmées depuis.

Les chiffres fournis par l'étude de l'INRETS s'insèrent dans la fourchette précédente : trafic prévu de 10 à 15 millions de tonnes /an en cas de réussite de la stratégie suisse, trafic de 15 à 24 millions de tonnes / an en cas de maintien du statu quo.

En prenant en considération les deux études, on a donc un trafic ferroviaire estimé en 2010 qui peut aller de 10 à 25 millions de tonnes par an.

On peut constater que les résultats des deux bureaux sont très proches pour l'estimation haute de la route et pratiquement identiques pour les estimations haute et basse du ferroviaire.

L'ensemble de ces prévisions se place à un horizon qui n'intègre pas l'impact que pourrait avoir la construction de l'autoroute ferroviaire franco-italienne, dont la date d'achèvement serait forcément plus lointaine (pas avant 2015).

- sur l'ensemble de l'arc alpin, l'étude de prévision des trafics de transit à travers les Alpes, conduite par la Communauté européenne et la Suisse dans le cadre du Comité des suppléants des Ministres des transports de l'arc alpin et achevée en 1998, estime que dans les 20 prochaines années, la croissance du tonnage de marchandises global traversant les Alpes sera de 80% mais sans être uniformément répartie.

2 : éléments d'infrastructures et réserves de capacités

2 – 1 : Entre France-italie:

Capacités routières

A très court terme (été 2000), l'ouverture de l'autoroute de la Maurienne (A 43) améliorera l'accès au tunnel et permettra une meilleure fluidité, offrant ainsi des capacités routières supplémentaires, surtout en terme d'exploitation du tunnel du Fréjus, en même temps qu'il permettra une réduction des nuisances aux riverains de la RN 6.

A moyen terme et selon le rapport Brossier, on peut estimer les capacités nominales des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc respectivement à 48 millions de tonnes pour le Fréjus (soit environ 8000 PL/jour) et 20 millions de tonnes pour le Mont-Blanc (environ 3 000 PL/jour), soit une capacité totale estimée de 68 millions de tonnes.

Ces chiffres sont loin des flux constatés aujourd'hui et des flux prévisionnels 2010, même dans leur hypothèse la plus haute qui est de 35 millions de tonnes par an pour l'ensemble Fréjus + Mont-Blanc.

D'un seul point de vue quantitatif, on peut donc dire que les deux tunnels ne sont pas actuellement saturés mécaniquement et disposent même d'une réserve de capacité compatible avec les trafics prévus pour 2010.

En outre, compte tenu de l'origine des flux (région lyonnaise, nord de la France, nord de l'Europe), des mesures d'exploitation sont possibles pour optimiser la répartition des trafics entre les deux ouvrages, et gérer les pointes ponctuelles de trafic excédentaire du Mont-Blanc sur le Fréjus, à partir d'une information diffusée largement en amont aux usagers par PMV, radio ou tout autre moyen approprié.

Capacités ferroviaires:

A court ou moyen terme, au prix d'investissements relativement modestes sur le tronçon ferroviaire fret Ambérieu-Turin, la capacité annuelle de la ligne pourrait être portée à 16 millions de tonnes par an (trafic actuel : 9,3 millions de tonnes) soit 75 trains par jour et par sens.

Ces chiffres sont à rapprocher des 15 à 24 millions de tonnes /an prévues dans le cas du maintien du statu quo suisse ou des 10 à 15 millions de tonnes prévues dans le cas de l'ouverture de la Suisse à l'horizon 2010.

Ces chiffres montrent que les besoins peuvent être satisfaits dans le cas du scénario le plus favorable jusqu'en 2010 avec les infrastructures existantes et surtout sont compatibles avec les délais nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison qui s'avère indispensable, et dont la décision ne doit pas être repoussée.

Selon la SNCF, ces chiffres pourraient être sensiblement supérieurs, mais l'obtention de cette capacité suppose déjà qu'un programme d'actions portant à la fois sur les conditions d'exploitation et des aménagements d'infrastructures en France et en Italie, soit entrepris, afin de rendre possible et homogène cette capacité sur l'ensemble de l'itinéraire.

Afin d'assurer cette capacité de transport maximale sans infrastructures lourdes nouvelles, un certain nombre de mesures ou investissements limités sont néanmoins nécessaires ; le rapport Brossier les rappelait déjà :

- l'utilisation de locomotives tricourant
- l'amélioration des conditions d'exploitation en gare de Modane
- l'aménagement de la gare de Modane
- le renforcement de l'alimentation électrique entre Ambérieu et Modane
- l'aménagement d'une troisième voie en gare de Chambéry
- l'aménagement du tronçon Bussoleno-Turin
- la modernisation de la signalisation
- l'aménagement de faisceaux de garage et de gares intermédiaires
- la suppression de passages à niveaux
- la nécessité d'assurer l'interopérabilité des réseaux français et italiens.
- la réhabilitation de la ligne du Tonkin

A cela s'ajoute la mise au gabarit B de l'ensemble de la ligne Saint Jean de Maurienne - Turin, mais avec la contrainte d'une réduction de capacité momentanée durant les travaux.

Finalement, un montant d'investissements qui ne dépasserait pas 10% des sommes envisagées pour la réalisation du Lyon-Turin est indispensable pour améliorer la ligne actuelle.

Il va sans dire que c'est bien dans une démarche partenariale et contractuelle avec nos partenaires italiens que de telles mesures sont à décider compte tenu de l'homogénéité de capacité à obtenir sur l'ensemble de l'itinéraire.

D'ailleurs, lors de la XIXe consultation franco-italienne tenue en octobre 1999, les ministres français et italien des transports ont souligné l'aspect prioritaire et

urgent de ces mesures, incité à la poursuite de la coopération entre les opérateurs ferroviaires français et italiens, et souhaité une accélération de la mise en œuvre de ces mesures nécessaires à la réalisation du développement fret ferroviaire entre la France et l'Italie.

2 – 2 : Nécessaire prise en compte de l'arc alpin dans sa globalité :

Les chiffres précédemment cités montrent l'importance du trafic fret en transit dans les flux franco-italiens.

La problématique des traversées nord françaises n'est donc pas indissociable de celle de l'ensemble des passages alpins suisses et autrichiens, pour lesquels les OD sur les trafics longue distance sont comparables et donc les itinéraires alternatifs concurrentiels pour certains.

Les relations entre l'Italie du nord et le reste de l'Europe sont les plus importantes avec 96,2 millions de tonnes sur un total de 133 millions de tonnes de marchandises ayant franchi en 1994 l'arc alpin Vintimille - Vienne, soit 3 fois plus qu'en 1970. Le rail a représenté en moyenne 40% et la route 60%, avec d'importantes disparités entre les pays.

La suppression en 2005 de l'interdiction aux 40 tonnes de traverser la Suisse et l'instauration de la RPLP sur le trafic lourd, devrait entraîner une perte d'environ un tiers du trafic au Mont-Blanc et au Fréjus, dont approximativement deux tiers de véhicules en transit et un tiers de véhicules en échange franco-italien. Il faut également prendre en compte l'impact de l'ouverture des deux tunnels ferroviaires du Lötchberg et du Saint Gothard.

Quant à l'Autriche, elle a en projet un nouvel axe ferroviaire; ce projet fait partie, comme le Lyon-Turin d'un des 14 projets prioritaires européens et du réseau ferroviaire trans-européen. Comme lui aussi, il bute actuellement sur l'épineuse question de son financement, qui, compte tenu de sa faible rentabilité, ne peut être entièrement privé et doit mobiliser des fonds publics très importants, essentiellement autrichiens et italiens si l'on applique le principe de territorialité actuellement en vigueur.

C'est donc dans ce cadre, sur l'ensemble de l'arc alpin, et en prenant en considération les investissements déjà décidés et les délais de réalisation, que doit se décider tout projet, d'investissement ou de modernisation d'infrastructures pour répondre à la demande.

C'est donc aussi en partenariat avec les différents pays concernés par un itinéraire qu'il faudra prendre toute décision, en particulier pour le ferroviaire quand il s'agira de définir les gabarits pour les projets de ferroutage ou les pôles de transbordement pour le combiné.

2 – 3 : Réserves de capacités à court terme et opportunité d'impulser une réelle complémentarité entre les modes:

Les données ci-dessus font bien apparaître que les infrastructures existantes ne sont pas saturées à l'horizon 2010 et disposent même de réserves de

capacité non négligeables, voire importantes en cas de réussite de la stratégie suisse.

Mais on ne peut réduire la réflexion à cette simple comparaison de chiffres.

A plus long terme, la réalisation du tunnel ferroviaire Lyon-Turin permettra de pallier l'insuffisance de capacité des infrastructures existantes et offrira les conditions nécessaires à un report modal d'une ampleur compatible avec la volonté annoncée d'un quadruplement du trafic fret ferroviaire dans cette zone.

Compte tenu du coût global du projet - 90 milliards de francs dont 55 milliards à la charge de la France- et le manque de visibilité actuelle sur les conditions de son financement en raison de la rentabilité économique du tunnel, en dépit de son inscription prioritaire au titre des Réseaux Trans-Européens (RTE), dans le cadre du développement du fret ferroviaire, il y a lieu d'éclairer les différentes options et les différents phasages possibles de façon approfondie. Il conviendra également dans les études et la réalisation de ne pas sous-dimensionner cette infrastructure afin de lui assurer la plus grande pérennité et surtout la rendre compatible avec les futurs modes d'exploitation, qui devront être capables d'absorber les relations bilatérales franco-italiennes de plus de 800 km.

En particulier, il y a lieu d'éclairer la place à terme de la route roulante.

Lors de la XIX consultation franco-italienne, les Ministres ont demandé à la Commission inter-gouvernementale de pouvoir disposer pour le sommet franco-italien du deuxième semestre 2000, des éléments nécessaires pour prendre les décisions définitives dès l'an 2000, ainsi que les mesures permettant l'amélioration de l'acheminement ferroviaire du fret sur l'axe Ambérieu –Modane-Turin.

La situation créée par la fermeture du Mont-Blanc rend particulièrement opportune de telles décisions, seules à même d'impulser une réelle complémentarité des modes de transport, en profitant de la restriction momentanée de capacité pour mettre en œuvre les instruments d'une politique de transport plus équilibrée entre les modes, particulièrement dans cette zone sensible.

3 : contexte politique et institutionnel nouveau

3 – 1 : Textes internationaux stratégiques

La Directive CEE 99.62 sur les péages et droits d'usage des infrastructures de transport prévoit des dispositions particulières pour le franchissement des cols des grands massifs montagneux.

Un certain nombre de textes internationaux stratégiques fixent le cadre dans lequel sont examinées les évolutions du trafic dans cette zone sensible; ils

orientent l'ensemble des réflexions et décisions vers la prise en compte d'une approche transversale. Celle-ci s'est concrétisée en particulier au niveau national, avant même l'accident du Mont-Blanc, par la mise en place d'une « mission des Alpes » au sein du ministère chargé des transports.

Concernant la politique suisse d'intégration, ce sont les accords bilatéraux sectoriels Suisse - Union Européenne, en particulier l'accord sur le transport de voyageurs et de marchandises, qui doit faire l'objet d'un vote groupé du Souverain au printemps 2000.

C'est, au niveau de l'ensemble de l'arc alpin, la Convention sur la protection des Alpes, dite « Convention Alpine » signée entre les Ministres de l'Environnement des huit Etats européens alpins en 1991 (ratifiée en France en 1995), et qui reconnaît, dans le « respect des principes de précaution, du pollueur-payeur et de coopération » d'assurer « une politique globale de préservation et de protection des Alpes en prenant en considération de façon équitable les intérêts de tous les Etats alpins, de leurs régions alpines ainsi que de la Communauté économique européenne tout en utilisant avec discernement les ressources et en les exploitant de façon durable ».

Sa mise en œuvre dans le domaine des transports a pour objectif de « réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport inter alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité.

Ce protocole fait actuellement l'objet d'une consultation et devrait être ratifié en septembre 2000.

Ces deux textes internationaux stratégiques privilégient donc une stratégie de long terme de développement durable.

La stratégie suisse en particulier, qui sous-tend l'accord de transit, vise à transférer le trafic transalpin de marchandises sur le rail, sans discriminer les transporteurs étrangers ni certaines régions de la Suisse. Cette stratégie dite « PULL et PUSH » prévoit à la fois des mesures routières et ferroviaires, visant à améliorer l'offre ferroviaire (construction de deux tunnels ferroviaires) tout en dissuadant le trafic d'emprunter la route (taxation de la traversée des massifs montagneux par les camions).

Il est à remarquer que, avec l'introduction d'un péage pour les PL empruntant la route, la Suisse, qui ne fait pas partie de l'Union Européenne, déroge au principe édicté jusqu'à présent par Bruxelles qui, afin de veiller à la libre circulation des biens et des personnes, tenait à maintenir une saine concurrence entre les modes, et interdisait d'utiliser les recettes fiscales de la route pour financer le rail.

L'article 9.2 de la 99/62 mentionnée ci-dessus permet aujourd'hui un tel transfert, même si c'est de façon limitée.

3 – 2 : Trois textes plus spécifiques depuis le Mont-Blanc

Depuis l'incendie du Mont-Blanc, trois textes d'orientation plus spécifique sont venus précisés ce cadre général.

Tout d'abord, le relevé de conclusions sur le volet transport, pris suite à la dernière consultation franco-italienne, confirme la priorité donnée aux préoccupations de sécurité dans les tunnels et au développement d'une politique transport assurant un rééquilibrage au profit du fer ; il confirme la pertinence de la dimension globale de l'arc alpin pour développer des mesures de régulation du trafic routier et insiste sur le nouvel élan souhaitable à donner à la coopération bilatérale entre les deux pays ; en particulier, celle-ci devra être effective au plus tôt pour les structures d'exploitation des infrastructures communes.

Le Rapport Commun des missions administratives d'enquête technique française et italienne fait un certain nombre de propositions pour aider à une coopération plus effective, en particulier au niveau de la Commission Intergouvernementale de Contrôle, et améliorer la sécurité et les conditions d'exploitation du tunnel, notamment par la création d'une structure unique d'exploitation, au delà des obstacles juridico-administratifs que la création d'une telle entité peut rencontrer.

Ses 41 recommandations devront être prises en compte pour la réouverture du Mont-Blanc, confirmée lors de la rencontre franco-italienne avant la fin 2000.

Enfin, la Délégation française a soumis à ses partenaires lors du dernier Conseil Transports de l'Union européenne, un projet de mémorandum proposant « qu'en matière de sécurité, d'organisation, d'équilibre, de régulation et de développement du transport des règles adaptées au cas du massif alpin soient élaborées et que les solutions préconisées pour l'arc alpin puissent éventuellement être étendues ultérieurement à d'autres zones très sensibles ».

Ainsi, par le dépôt de ce texte, la France infléchit sa position à l'égard du fret routier de transit, qui présente de moins en moins d'avantages pour les zones traversées et suscite de plus en plus de réactions locales hostiles.

Si la montée des préoccupations environnementales devient un élément majeur de la politique européenne, elle est particulièrement sensible dans le massif alpin et peut aller jusqu'à des réactions de rejet qu'il faudra savoir prendre en considération et gérer par un discours politique adapté.

C'est dans ce contexte global, en profitant de la situation créée par la fermeture du Mont-Blanc, et dans un nécessaire souci de complémentarité entre les modes que doit être considérée la réouverture du Mont-Blanc.

RECOMMANDATIONS

Le CNT avait déjà émis un premier avis début juillet afin d'attirer l'attention du gouvernement sur le caractère potentiellement dangereux de la situation créée suite à l'accident du Mont-Blanc au Fréjus ; **il suggérait un nécessaire assouplissement des mesures de régulation**, ainsi que la mobilisation de moyens spécifiques pour pouvoir faire face à tout incident rapidement, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation.

Ces préconisations restent pertinentes, plus encore avec la venue des conditions hivernales.

Au delà, concernant la problématique des transports de marchandises à travers les Alpes sur le court et moyen-long terme, le CNT souhaite émettre un certain nombre de recommandations.

1. Réouverture du Mont-Blanc :

- **nécessité d'un discours qui prenne en considération la montée des préoccupations environnementales**

Dans la vallée de Chamonix, associations, élus et population se sont prononcés très largement pour que les camions en transit ne soient plus autorisés à emprunter le tunnel du Mont-Blanc après sa réouverture, en opposition avec la position du Conseil Général .

Mais, c'est sans compter sur l'existence de contraintes particulières sur les habitants de la vallée de la Maurienne pour qui, s'ils acceptent par contrainte et solidarité ces flux supplémentaires de poids lourds pour un temps donné, souhaitent un rééquilibrage entre les deux passages dès que possible.

Si, à terme, des mesures réglementaires ou d'exploitation peuvent limiter de façon sensible le trafic routier de transit dans ces vallées, cela relève d'une politique globale et du moyen-long terme ; par contre, il n'existe pas de solutions alternatives à court terme, au delà de l'offre de transport combiné non accompagné à développer.

Il faudra donc veiller à ne pas laisser se développer un discours tendant à faire croire aux populations locales que la réouverture du Mont-Blanc, confirmée lors de la rencontre franco-italienne pour le second semestre 2000, pourrait se faire en interdisant l'accès aux poids lourds.

Un discours « pédagogique », à l'égard des élus en particulier, au travers desquels la montée de ces préoccupations environnementales se sont traduites lors des dernières élections, devra être tenu, qui s'inscrive sur des données concrètes et pragmatiques.

En particulier, il est à noter, que dès 2000, avec le bouclage de A 43 , qui doit se terminer au plus tôt, il sera possible de mettre en place des systèmes de régulation mieux adaptés.

En outre, contrairement aux autres passages alpins qui voient leur trafic augmenter, celui du Fréjus+ Mont-Blanc reste globalement stationnaire, à 1,5 million de poids lourds par an.

Ainsi, il semble urgent de demander aux autorités locales et à l'administration d'établir un discours affirmé sur la réouverture du Mont-Blanc (pas de réouverture sans engagement fort sur le fer).

- **nécessaire prise en compte des intérêts économiques régionaux, qu'ils soient français ou italiens**

Les incidences de la fermeture du Mont-Blanc sont importantes pour l'économie de nombreuses entreprises locales.

En effet, le report du trafic sur le tunnel du Fréjus se traduit par une hausse du coût de revient de la plupart des relations, doublées parfois de l'abandon de certains trafics.

En dépit de la forte réactivité des transporteurs, qui ,très vite ont su adapter leur heure de passage et réorganiser dans la mesure du possible leurs conditions d'exploitation en fonction de l'encombrement du passage, la hausse des temps de parcours habituels est souvent inéluctable.

Le renchérissement des coûts de revient engendre des difficultés économiques et financières. Il en est de même pour les industriels qui, fabricant des produits à faible valeur ajoutée, verront leur compétitivité réduite si les prix de transport augmentent trop fortement.

La réouverture du Mont-Blanc est donc indispensable à l'économie locale, que ce soit du côté français ou italien, où dans la vallée d'Aoste, c'est le désarroi face au désert économique qui frappe désormais la région.

C'est pourquoi le Conseil Général de la Haute Savoie estime que la réouverture du Mont-Blanc et son accessibilité à l'ensemble du trafic constituent un enjeu immédiat comme un enjeu à terme. La région autonome de la vallée d'Aoste s'est ralliée à cette position.

2. Sécurité des tunnels :

Si la réouverture rapide du tunnel du Mont Blanc est nécessaire, elle doit néanmoins se faire dans le respect des conditions de sécurité indispensables.

L'incendie du tunnel du Mont-Blanc , avec ses conséquences humaines catastrophiques, avait surpris tout le monde par son ampleur et les difficultés rencontrées par les secours.

Dans le « Rapport Commun » remis par les missions administratives d'enquête technique française et italienne, un certain nombre de mesures sont préconisées,

touchant à la fois à l'organisation institutionnelle, aux installations de sécurité et d'exploitation, à l'organisation des moyens de secours et la réglementation sur les véhicules.

Si certaines de ces mesures, relevant plutôt de la réglementation européenne (comme l'évolution de la classification des matières dangereuses ou les normes techniques des véhicules) peuvent demander un certain délai, par contre, il faudra une volonté politique forte afin que les obstacles juridico-administratifs soient dépassés et permettent une mise en œuvre effective des réorganisations institutionnelles préconisées dans le rapport, que ce soit au niveau de la Commission Intergouvernementale de Contrôle, ou au niveau des sociétés concessionnaires.

Quant aux mesures concernant les installations de sécurité, en particulier pour la ventilation et l'exploitation, l'organisation des moyens de secours, l'information et la formation des usagers, les budgets nécessaires devront être mobilisés sans délai et les investissements nouveaux intégrer les possibilités offertes par la technologie (contrôle radar des interdistances de véhicules, vidéo surveillance des tunnels, information des usagers en amont et dans le tunnel, ...).

Les récentes déclarations concernant la mise en place d'un budget de 2 milliards de francs pour améliorer la sécurité de l'ensemble des tunnels français, en particulier sur les **capacités de ventilation** et l'organisation des secours, semblent montrer qu'une prise de conscience réelle a eu lieu.

Aussi, le CNT approuve sans réserves toutes les mesures qui visent à améliorer la sécurité, que ce soit en réduisant les risques dus aux véhicules ou en mettant en œuvre de nouvelles mesures d'exploitation.

3. Définition d'une stratégie française pour le court terme et le moyen-long terme

- **importance des mesures d'exploitation et opportunité d'un transfert modal à court terme**

A court terme, compte tenu des réserves de capacités existantes sur les passages du Fréjus et du Mont-Blanc, le CNT considère que la mise en œuvre de mesures d'exploitation appropriées sur l'ensemble des passages franco-italiens est une priorité qui doit permettre, par une utilisation maximale des infrastructures, un meilleur écoulement des flux de trafic dans cette zone difficile.

D'autant que la levée des interdictions suisses en 2005 allégera le trafic de transit et facilitera d'autant les conditions d'exploitation.

Il ne faut pas pour autant perdre l'objectif d'un transfert modal dont la réussite à court terme repose essentiellement sur une amélioration des conditions

d'exploitation, au delà même de certains investissements ponctuels en infrastructures aptes à le favoriser.

La situation créée par la fermeture du Mont-Blanc doit être une opportunité, de mettre en place des mesures incitatives au transfert des marchandises de la route vers le rail. Il s'agit clairement pour les pouvoirs publics et l'opérateur ferroviaire, d'agir vite, en prenant les mesures appropriées, en terme d'organisation et de qualité de service, aussi bien que de compensation tarifaire, afin de provoquer un changement culturel.

Ceci sera aussi un gage pour l'avenir en préparant les acteurs à une utilisation des futures infrastructures ferroviaires.

En tout état de cause, saisir une telle opportunité sera plus pertinente pour susciter un transfert modal que des mesures fiscales non équitables ; il suppose une démarche coordonnée de l'ensemble des acteurs, favorisée par la situation actuelle.

4. Protection de l'environnement

Tout en étant parfaitement conscient et convaincu de la nécessité d'agir pour une meilleure prise en compte des questions relatives à l'environnement, il semble bien dans ce domaine qu'il est plus utile d'agir à la source et que les mesures réglementaires seront toujours plus pertinentes que les contraintes tarifaires.

Il faut à cet effet rechercher l'efficacité de la protection de l'environnement par des règles fondées sur des données scientifiques plutôt que de taxer inconsidérément les modes jugés trop polluants au risque de ne supprimer ni la pollution ni d'entraîner un rééquilibrage des modes.

Si le principe d'une meilleure prise en compte de la sécurité et de l'environnement avec la mise en œuvre d'une politique volontariste pour rééquilibrer les flux est indéniable, par contre certaines mesures proposées concernant la tarification et les moyens pour développer le fret ferroviaire appellent des réserves.

5. Importance de la stratégie suisse et nécessaire réactivité des décisions

Dès 2005, le vote suisse devrait permettre aux accords de transit, signés entre la Suisse et l'Union européenne, d'entrer en vigueur et aux véhicules de 40 tonnes de passer de nouveau par la Suisse sans contingentement, avant même l'ouverture des tunnels ferroviaires.

Néanmoins, cela repose sur le pari que la stratégie suisse de transfert de la route sur le rail réussisse.

Face à cette stratégie, claire et privilégiant l'objectif de long terme du développement durable, les conditions de la réussite dépendent pour une large part du comportement des acteurs, à la fois ferroviaire et routier.

Face à cet enjeu, et sans retarder les décisions nécessaires, la France doit adopter une politique souple jusqu'à l'échéance de 2001, peut-être même jusqu'en 2006, date de l'ouverture de Loetschberg, qui permettra d'évaluer plus précisément les effets du premier nouveau passage suisse sur nos trafics et d'optimiser ainsi la date d'ouverture du Lyon-Turin, et d'en préciser la définition, le financement et l'utilisation.

6. recherche de solutions alternatives :

Afin de maîtriser la croissance des flux routiers de marchandises à travers le massif alpin, et répondre aux objectifs de développement durable fixé par la Commission, en même temps qu'aux souhaits des populations locales, il est nécessaire de chercher quelles pourraient être les autres solutions exploitables sur des segments de marchés pertinents.

— le cabotage fluvio-maritime :

Il s'agit d'utiliser un navire maritime sur une voie navigable intérieure, qui peut transporter une cargaison de 1500 à 3000 tonnes ; son coût d'exploitation élevé (15 à 30 000 F / jour), en limite cependant l'usage ; par contre, manutentionné dans les ports intérieurs, les risques inhérents aux ruptures de charge s'en trouvent ainsi limités.

Actuellement peu de choses existent encore, mais quelques études en soulignent l'intérêt. Il s'agit donc de confirmer les potentialités entrevues et de créer une dynamique de l'offre par une campagne de promotion offensive et des soutiens de l'Etat ; une approche méthodologique doit être mise en œuvre, associant les différents niveaux nécessaires (terrain, recherche,...).

Aujourd'hui, 2 axes sont en exploitation :

- l'axe Seine : 550 000 tonnes, constituées pour 35 % de céréales, 45 % d'acier et 15 % de produits chimiques
- l'axe Rhône-Saône : 550 000 tonnes, constituées pour 40 % de céréales, 40 % d'acier et 20 % de produits chimiques.

L'accident du Mont-blanc a sensibilisé aux difficultés de transit dans le massif alpin ; leur prise en considération peut favoriser le développement d'une intermodalité avec le Rhône vers l'Italie, que VNF, l'Etat et les Commissionnaires de transport devraient soutenir, compte tenu de la géographie globale du massif alpin et de la sensibilité à cet enjeu créé par l'accident du Mont-Blanc.

— Développement du fret ferroviaire :

Actuellement, le transport combiné par Modane est constitué par 180 trains par semaine, qui transportent 4 à 5 millions de tonnes de marchandises par an ; il ne s'agit donc pas de substitution, mais de complémentarité par rapport

aux 26 millions de tonnes qui transitent par le Fréjus et le Mont-Blanc en période normale.

Le transport combiné marie la souplesse du camion à la performance technique du ferroviaire, pour autant que certaines conditions soient réunies : d'une part, un seuil minima de trajet ferroviaire, permettant d'amortir les coûts de rupture de charge au départ et à l'arrivée du tronçon ferroviaire ; d'autre part, un éloignement réduit de l'expéditeur et du destinataire des « chantiers » ; or, ceux-ci sont encore en nombre restreint.

Le transport combiné n'est donc pas une solution pour les trafics locaux, et sur courte et moyenne distance.

C'est bien en terme de solutions complémentaires pertinentes pour un segment de marché qu'il faut le penser, et non en solutions alternatives concurrentes ; seule une complémentarité bien comprise des modes permettra au trafic routier d'échange, indispensable économiquement pour les régions traversées, d'être accepté par les populations locales.

Néanmoins, toute solution alternative doit être retenue qu'après une évaluation de sa pertinence et de ses limites.

Le changement de tendance passe par la nécessité de faire preuve sur le terrain et pour l'ensemble de la chaîne, de qualité, de compétitivité, de performance, de fiabilité dans les acheminements en assurant une garantie de la continuité de service. Toute nouvelle infrastructure sera vaine et toute nouvelle offre vouée à l'échec sans une reconquête par l'opérateur ferroviaire de la confiance des clients et la maîtrise de ses coûts de production.

La volonté de développer quantitativement et qualitativement le transport ferroviaire, dont la pertinence n'est plus à démontrer et parfaitement admise par tous, doit être fondée sur un cadre de certitudes à moyen terme définissant les engagements et les obligations des parties intéressées.

A très court terme, une incitation vigoureuse des pouvoirs publics, par la mise en place de moyens adaptés, pour une offre de transport combiné traditionnel partant du Havre, Paris, Lille sur Modane est nécessaire pour montrer une réelle volonté politique.

Concernant la liaison Lyon-Turin existante, il faut chercher à optimiser le schéma opérationnel existant, en faisant arriver à Lyon les caisses mobiles de divers points et de là les regrouper pour Modane.

Les restrictions de capacité consécutives à la fermeture du Mont-Blanc sont une opportunité à l'adhésion des transporteurs à ces mesures, et à une évolution des pratiques.

Composition du groupe



Président Général Guy QUEROLLE



Rapporteur
Annick HAUDEBOURG
Chargée de mission au C.N.T.

Membres

M. ARRAEZ	CGT
M. BABE	FNTR
M. BANETTE	DDE 73
M. BARBERO	Expert CNT
M. BITEAU	SNCF Direction du Fret
Mme BODIER	VNF
M. BORDET	TLF
M. CHION	NOVATRANS
M. DURON	UNSA Cheminots
M. FATIGA	CFDT-FGTE
M. FAUCHER	RFF
M. HOUEE	Ministère des Transports DAEI – SES
M. HULOT DE COLLART	CFTC-FGT
M. JOSSELIN	CNC/COMBI Concept
M. JUNKER	CGT
M. LEANDRI	AUTF
M. LEBEL	Ministère des Transports DTT Mission
des Alpes	
Mme LEZINEAU	AFTRI
M. MACAIRE	SNCF Direction du Fret
M. MORA	SNCF Direction de la Stratégie
M. ROSE	UNOSTRA
M. FUMAT	GNTC
M. VOGT	Ministère des Transports DTT

