

Comment l'axe du Gothard agit-il sur le trafic et le territoire ?

Le projet de suivi de l'axe du Gothard doit permettre à l'Office fédéral du développement territorial d'évaluer l'impact des infrastructures sur le trafic et le territoire. Un premier scénario tendanciel montre que l'environnement et les agglomérations tessinoises profiteraient de l'axe du Gothard. La plus grande difficulté d'accès des hautes vallées peut également profiter au tourisme. *Aurelio Viganì*

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) suit avec attention l'impact des infrastructures de transport en Suisse. Une série d'études intitulée « Effets territoriaux des infrastructures de transport » (EIT) a d'ailleurs été consacrée à la question. Elle comprend trois phases. La première vise à élaborer une méthode pour évaluer l'impact des infrastructures. La deuxième doit tester la fiabilité de la méthode dans plusieurs études de cas « ex post », soit après la mise en service des diverses infrastructures routières ou ferroviaires. La troisième veut utiliser la démarche acquise pour des études « ex ante ». Ce dernier point fait actuellement l'objet d'une attention particulière de l'ARE: il s'agit – et c'est une nou-

veauté importante – de mesurer l'impact de la nouvelle infrastructure tout au long de sa mise en service. Cette évaluation doit se faire en référence aux objectifs portés par les divers niveaux institutionnels en termes de politique des transports, de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire.

Le résultat de nombreux compromis

La mise en service commerciale du tunnel de base du Gothard (TBG) en décembre prochain (inauguration en juin), du tunnel de base du Ceneri (TBC) et du couloir de 4 mètres en 2020 offre une occasion unique

d'évaluer l'impact et surtout les bénéfices d'une nouvelle infrastructure. Avec le projet consacré au suivi de l'axe du Gothard (« Monitoring Gotthard Achse », MGA), l'ARE veut utiliser les enseignements tirés des études EIT afin de comprendre les modifications qui se manifesteront au cours des prochaines années aux niveaux territorial, environnemental et socioéconomique. Outre la récolte de données, le MGA vise à confronter les phénomènes mesurés avec les différents objectifs politiques qui ont été poursuivis par la Confédération, les cantons et les régions

Une visite à Ascona ? Le raccourcissement des trajets pourrait accroître de 80 % les excursions d'une journée ou d'un week-end au Tessin.



concernées ces trente dernières années vis-à-vis de la planification et la construction de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). En cas de nécessité, des mesures seront proposées afin de mieux remplir ces objectifs.

La Suisse entend orienter le trafic de marchandises de la route vers le rail, ce qui met la NLFA au coeur du dispositif. Le projet n'a abouti qu'au prix de plusieurs compromis qui visent à promouvoir des objectifs secondaires relevant du développement économique et territorial régional. La réalisation d'une offre performante de trains régionaux grâce au TBC, à l'image d'un métro entre les agglomérations de la «Città Ticino», ou la possibilité de réaliser une nouvelle gare à Altdorf favorisant le développement d'un nouveau pôle économique dans la plaine de la Reuss constituent des exemples d'objectifs de la NLFA de même importance que les objectifs initiaux relatifs au transfert modal du trafic marchandises.

Une première analyse met en lumière des possibilités de conflits entre les objectifs poursuivis. La protection de l'environnement (réduction des émissions de bruit et de polluants) peut, par exemple, s'opposer à l'augmentation du trafic marchandises ferroviaire. La garantie de capacités pour le trafic marchandises par rail n'est pas non plus forcément compatible avec le transport de personnes dans les régions concernées.

Élaborer un système d'analyse

Le MGA impose le développement d'une méthode de travail basée sur une participation active des divers niveaux institutionnels. Les offices fédéraux du développement territorial (ARE), des transports (OFT), des routes (Ofrou) et de l'environnement (Ofen) ainsi que les cantons d'Uri



KEystone

Cela, on ne le verra plus que rarement. Le bruit et les atteintes à l'environnement baisseront, en effet, sur le corridor du Gothard.

et du Tessin travaillent conjointement sur le projet. Celui-ci prévoit trois étapes : une analyse ex ante avant l'ouverture du TBC (étape A), une analyse avant l'ouverture du TBC (étape B) et une étude après la mise en service intégrale de l'axe ferroviaire, y compris le couloir de 4 mètres (étape C, voir *illustration 1*).

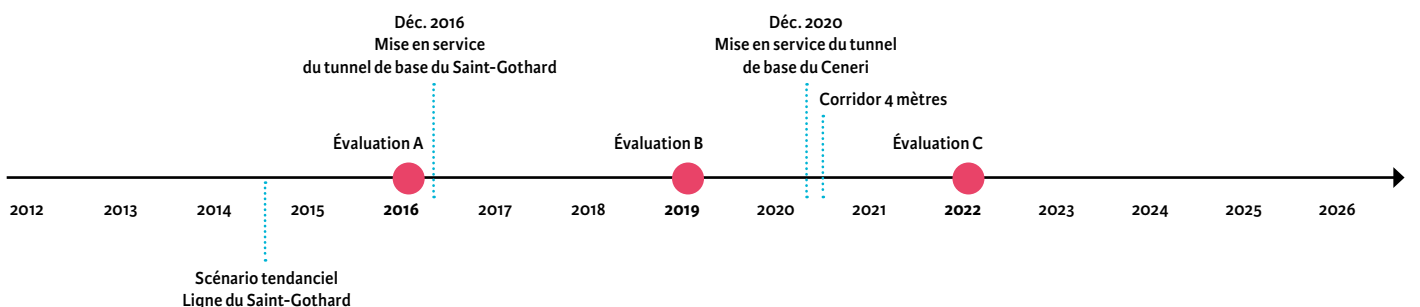
L'objectif de la première phase, commencée en 2015, consiste à développer un système d'analyse des effets territoriaux (Saet). Celui-ci se base sur la méthode dite «Tripod»¹ qui permet d'élaborer des hypothèses et des indicateurs pertinents. Le Saet (voir *illustration 2*) élargit donc le champ d'interaction des trois facteurs explicatifs fondamentaux : les

effets directs de l'infrastructure (diminution de temps de parcours), les *potentiels* de la région concernée (structure économique, réserves foncières...) et les stratégies des *acteurs* (investisseurs, autorités politiques...). À ce «système d'analyse interne» sont ensuite intégrés les facteurs externes qui ne relèvent pas directement de la NLFA, mais qui influencent aussi considérablement le développement du trafic et l'évolution du territoire (par exemple, la croissance du trafic marchandises provenant des ports ligures ou la relocalisation d'activités engendrées par les dynamiques transfrontalières entre le Tessin et la Lombardie).

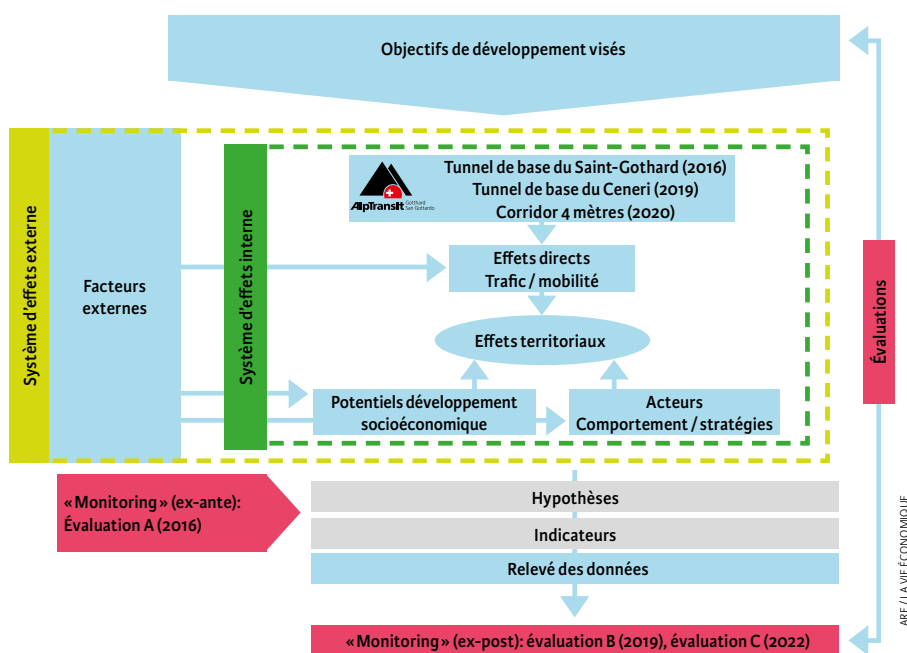
Le Saet part de l'idée que les nouvelles infrastructures permettent d'expliquer les

¹ Office fédéral du développement territorial (ARE), *Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen «Lernen aus der Vergangenheit»*. Methodologische Vorstudie, 2004.

III. 1. Les étapes du MGA



III. 2. Système d'analyse des effets territoriaux (Saet)



transformations observées dans le territoire. Elles constituent une sorte de « semence » qui ne déploie son potentiel qu'en fonction des « terrains » où elle se dépose. Les acteurs sont, dans cette image, les « jardiniers qui soignent les cultures et récoltent les fruits ». Leurs « connaissances » et leurs « ambitions » permettent aux semences de se développer, autrement dit d'atteindre leurs objectifs. Ces transformations ne sont toutefois pas automatiques et directes. Elles sont toujours amplifiées, ralenties et parfois annulées par des facteurs externes.

Le trafic de marchandises améliore sa compétitivité

En 2015 paraissait le rapport *Trendszenario Gotthard Achse*. Celui-ci, écrit dans le cadre

du MGA, présente, sous la forme d'un scénario tendanciel, les principaux effets attendus avec l'entrée en fonction du nouvel axe ferroviaire du Gothard sur les flux de personnes et de marchandises, l'environnement et le développement territorial. Le rapport met en évidence l'augmentation du nombre de passagers sur le rail (+80%), en particulier pour les excursions à la journée au sud des Alpes grâce au TBG. On s'attend toutefois à ce que le report modal ne soit réellement significatif que pour les déplacements pendulaires internes au système urbain tessinois, grâce au TBC.

Quant au trafic des marchandises, le nouvel axe entraînera une réduction des coûts globaux du transport ferroviaire à travers le Gothard, améliorant ainsi sa compétitivité par rapport à la route et aux autres axes (Lötschberg-Simplon et Bren-

ner). Sur le plan environnemental, on attend un recul des nuisances sonores le long de la ligne de façade et des effets positifs sur la pollution de l'air.

Pour ce qui concerne les changements socioéconomiques et territoriaux, ceux-ci sont fortement conditionnés par les spécificités locales et régionales ainsi que par les stratégies des acteurs. Si le rapport met en évidence un accroissement du potentiel économique des régions les mieux desservies (en particulier Bellinzona, Locarno et Lugano), il insiste aussi sur la possibilité de compenser de possibles pertes d'accessibilité pour d'autres régions (comme les hautes vallées du Tessin ou d'Uri) par une amélioration du cadre environnemental (diminution des émissions dues au trafic).

L'étude EIT sur le tunnel de base du Lötschberg avait déjà indiqué comment des régions ayant tiré un profit moindre des améliorations en matière d'accessibilité – comme l'Oberland bernois qui craignait une perte en termes de tourisme et d'attractivité – ont pu compenser en partie ces effets directs par des offres (touristiques) innovantes ainsi que par des efforts entrepreneuriaux des acteurs régionaux et locaux².

² Office fédéral du développement territorial (ARE), *Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels. Schlussbericht*, Berne, 2012, résumé en français.



Aurelio Viganì
 Chef de projet scientifique, Office fédéral du développement territorial (ARE), Berne