

7 Potentiels de trafic

Les estimations de trafic potentiel en 2010 apparaissent alors se situer dans les fourchettes suivantes :

71. Statu quo de la réglementation du transit par la Suisse

Dans la situation où :

- l'environnement réglementaire est caractérisé par la libre possibilité de circuler et d'opérer des trains en Europe et par une limitation forte du passage du transit routier par la Suisse,
- l'environnement technique est caractérisé par la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ,
- l'environnement institutionnel ne permet pas d'envisager soit une forte hausse des péages (tunnels routiers et leurs accès), soit une subvention du service d'autoroute ferroviaire

56 Millions de tonnes de marchandises échangées entre l'Italie et les autres pays de la Communauté passeraient par la frontière franco-italienne (hors Vintimille) dont 26 à 34 Millions par les tunnels routiers du Mont-Blanc et de Fréjus (actuellement 26 Millions de tonnes).

La demande adressée aux transports ferroviaires serait alors comprise entre 22 et 30 Millions de tonnes (contre 8 actuellement) dont 18 à 25 Millions de tonnes en transport conventionnel (trains homogène et combiné), et de 3 à 5 millions de tonnes de fret routier susceptible d'emprunter les services de l'autoroute ferroviaire à partir de la plate-forme d'Ambérieu. La faiblesse de la demande adressée à ce service d'autoroute ferroviaire tient ici à l'hypothèse d'une tarification libre des tunnels routiers,

En termes de sillons, la demande porterait sur 42 à 87 sillons quotidiens de transport combiné, 49 à 57 sillons pour trains complets de marchandises, et 20 à 37 navettes d'autoroute ferroviaire (2 sens réunis)

72. Fermeture de la Suisse

Dans la situation où :

- l'environnement réglementaire est caractérisé par la libre possibilité de circuler et d'opérer des trains en Europe et l'interdiction totale du transit routier par la Suisse
- l'environnement technique est caractérisé par la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ,
- l'environnement institutionnel ne permet pas d'envisager soit une forte hausse des péages (tunnels routiers et leurs accès), soit une subvention du service d'autoroute ferroviaire

64 Millions de tonnes de marchandises échangées entre l'Italie et les autres pays de la Communauté passeraient par la frontière franco-italienne (hors Vintimille) dont 33 à 40 Millions par les tunnels routiers du Mont-Blanc et de Fréjus (actuellement 26 Millions de tonnes).

La demande adressée aux transports ferroviaires serait alors de 23 à 32 Millions de tonnes), dont 21 à 26 Millions de tonnes en transport conventionnel (trains homogènes et de transport combiné) et de 3 à 6 millions de tonnes de fret routier susceptible d'emprunter les services de l'autoroute ferroviaire à partir de la plate-forme d'Ambérieu. La faiblesse relative de la demande adressée à ce service d'autoroute ferroviaire tient ici encore à l'hypothèse d'une non congestion et d'une tarification attractive des tunnels routiers.

En termes de sillons, la demande porterait sur 49 à 76 sillons quotidiens de transport combiné, 55 à 63 sillons pour trains complets de marchandises, et 25 à 43 navettes d'autoroute ferroviaire.

73. Libéralisation du transit par la Suisse

Dans la situation où :

- l'environnement réglementaire est caractérisé par la libéralisation de la réglementation routière de la Suisse (alignement sur les règlements de la Communauté),
- l'environnement technique est caractérisé par la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin et par l'existence d'une liaison ferroviaire directe (interopérable sans rupture de charge) entre la Péninsule Ibérique et Lyon,
- l'environnement institutionnel ne permet pas d'envisager soit une forte hausse des péages (tunnels routiers et leurs accès), soit une subvention du service d'autoroute ferroviaire

48 Millions de tonnes de marchandises échangées entre l'Italie et les autres pays de la Communauté passeraient par la frontière franco-italienne (hors Vintimille) dont 21 à 28 Millions par les tunnels routiers du Mont-Blanc et de Fréjus (actuellement 26 Millions de tonnes).

La demande adressée aux transports ferroviaires serait alors de 20 à 27 Millions de tonnes, dont 18 à 23 Millions de tonnes en transport conventionnel (trains homogènes et de transport combiné) et de 2,5 à 4 millions de tonnes de fret routier susceptible d'emprunter les services de l'autoroute ferroviaire à partir de la plate-forme d'Ambérieu. La faiblesse relative de la demande adressée à ce service d'autoroute ferroviaire tient ici encore à l'hypothèse d'une tarification non dissuasive des tunnels routiers.

En termes de sillons, la demande porterait sur 40 à 75 sillons quotidiens de transport combiné, 47 à 53 sillons pour trains complets de marchandises, et 17 à 30 navettes d'autoroute ferroviaire (2 sens réunis).

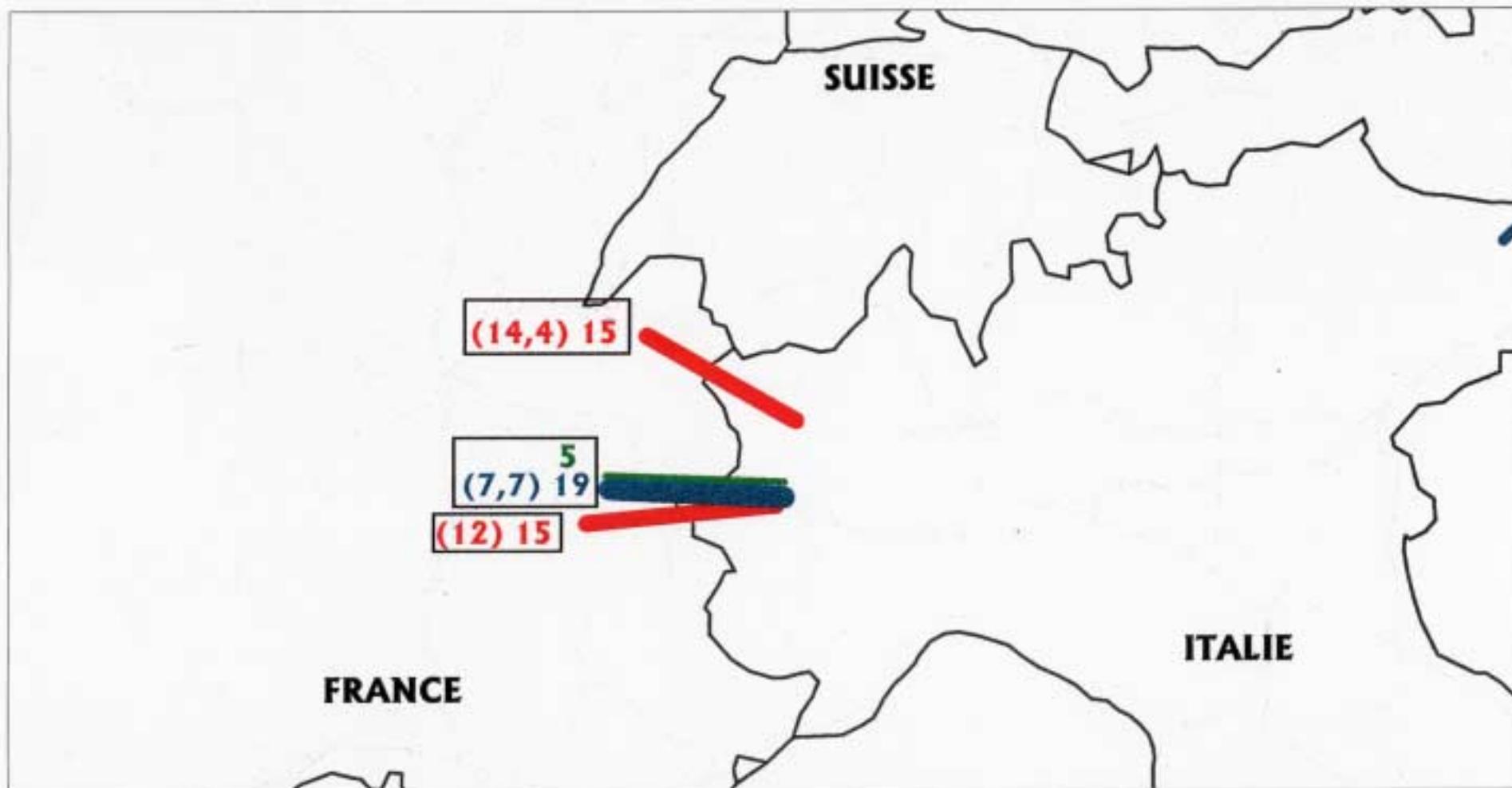
74. Statu quo Suisse, croissance forte des échanges, subventions pour exploitation AF

- l'environnement réglementaire est caractérisé par la libre possibilité de circuler et d'opérer des trains en Europe et par une limitation forte du passage du transit routier par la Suisse,
- l'environnement technique est caractérisé par la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ,
- l'environnement institutionnel permet d'envisager une subvention du service d'autoroute ferroviaire (tarif ne contribuant pas à l'amortissement économique de l'infrastructure, et permettant de laisser un avantage à l'utilisateur)
- l'environnement économique serait caractérisé par une croissance durablement forte (+ 3,7% par an jusqu'en 2010) et une organisation des transports privilégiant le transport routier et ne permettant pas le développement des parts de marché du fer (conventionnel et combiné).

60 Millions de tonnes de marchandises échangées entre l'Italie et les autres pays de la Communauté passeraient par la frontière franco-italienne (hors Vintimille) dont 44 Millions de tonnes de trafics routiers passeraient par les tunnels routiers du Mont-Blanc et de Fréjus (22 MT) ou emprunteraient le service d'autoroute ferroviaire (22 MT) (actuellement 26 Millions de tonnes de trafics routiers).

La demande adressée aux transports ferroviaires serait alors de 38 Millions de tonnes, dont 16 Millions de tonnes en transport conventionnel (trains homogènes et de transport combiné) et de 22 millions de tonnes de fret routier susceptible d'emprunter les services de l'autoroute ferroviaire à partir de la plate-forme d'Ambérieu.

Trafics de marchandises à travers les Alpes à l'horizon 2010
Hypothèse : parts de marché fer conventionnel et combiné modérées (35%)

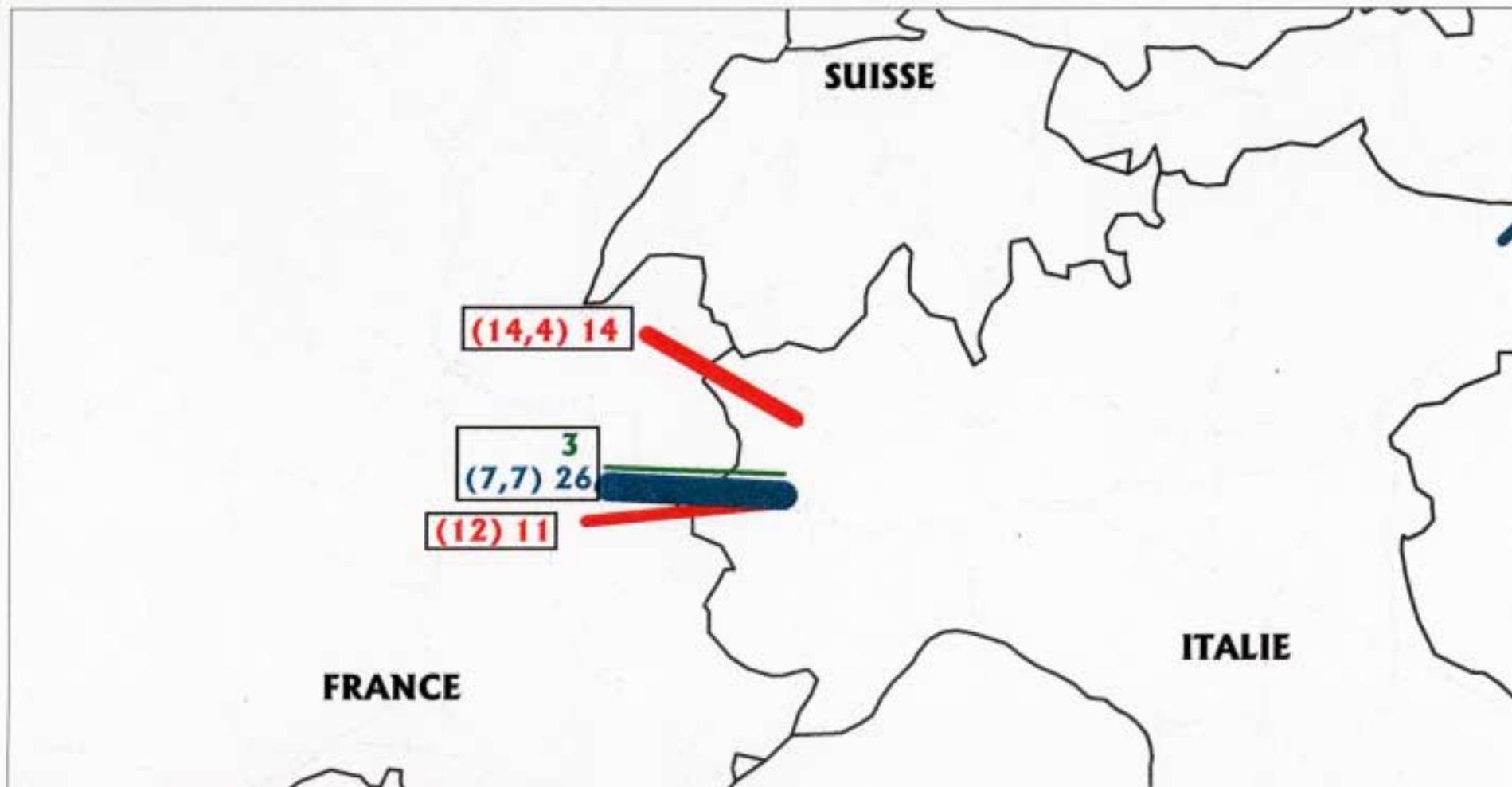


Légende :
route : (1994) 2010
rail : (1994) 2010
Autoroute ferroviaire 2010

Unité : Millions de tonnes nettes

CATRAM - Juillet 1997

Trafics de marchandises à travers les Alpes à l'horizon 2010
Hypothèse : parts de marché fer conventionnel et combiné élevées (48%)



Légende :
route : (1994) 2010
rail : (1994) 2010
Autoroute ferroviaire 2010

Unité : Millions de tonnes nettes
CATRAM - Juillet 1997

En termes de sillons, la demande porterait sur 70 à 100 sillons quotidiens de transport ferroviaire conventionnel et combiné (suivant la proportion de combiné), se répartissant entre Modane et le tunnel de base, et environ 200 navettes d'autoroute ferroviaire (2 sens réunis).

8. Choix du site de la plate-forme autoroute ferroviaire.

La SNCF a retenu 4 sites possibles pour l'implantation de la plate-forme de chargement / déchargement des camions sur navettes ferroviaires. Seuls deux de ces sites, Ambérieu au débouché de la plaine de l'Ain, et Avressieux pourront constituer des solutions définitives.

Entre autres éléments d'attractivité de l'autoroute ferroviaire, la plate-forme de chargement / déchargement doit être la plus accessible possible par voie routière. De ce point de vue, il semble qu'Ambérieu constitue un meilleur site qu'Avressieux, avec une meilleure aptitude à capter les flux de trafic provenant du Nord comme du centre de la France. Mais l'impact de la localisation de cette plate-forme sur le potentiel de clientèle du service d'autoroute ferroviaire ne pourra être déterminé que sur la base d'une étude de marché portant sur un échantillon représentatif de la clientèle potentielle.

Cela dépendra également de la réalisation ou non de divers projets tels la bretelle Sud de la LGF, des liaisons Vienne-Avressieux, Espagne - Italie et Fos-Italie.

9. Développement d'un site logistique à Ambérieu ?

Quelle clientèle pour un site logistique localisé à proximité immédiate de la plate-forme autoroute ferroviaire ?

Quelles synergies entre plate-forme d'autoroute ferroviaire d'une part, chantier de combiné et port fluvial⁴ d'autre part ?

Les synergies, c'est clair, apparaissent assez limitées. L'autoroute ferroviaire transportera des véhicules routiers, essentiellement semi-remorques. Le transport combiné au contraire, tout comme le transport fluvial, manipulent des unités de charge telles que les conteneurs et les caisses mobiles. Il y aurait donc des opportunités pour relier un maillon ferroviaire de combiné à un maillon fluvial, mais peu de possibilités d'une valorisation conjointe de l'autoroute ferroviaire et de l'un des deux autres modes.

⁴ Ce port fluvial pourrait être en 2010 relié aussi bien à Fos qu'au Nord de l'Europe, avec la réalisation du canal Saône-Rhin au grand gabarit

REGION RHONE-ALPES

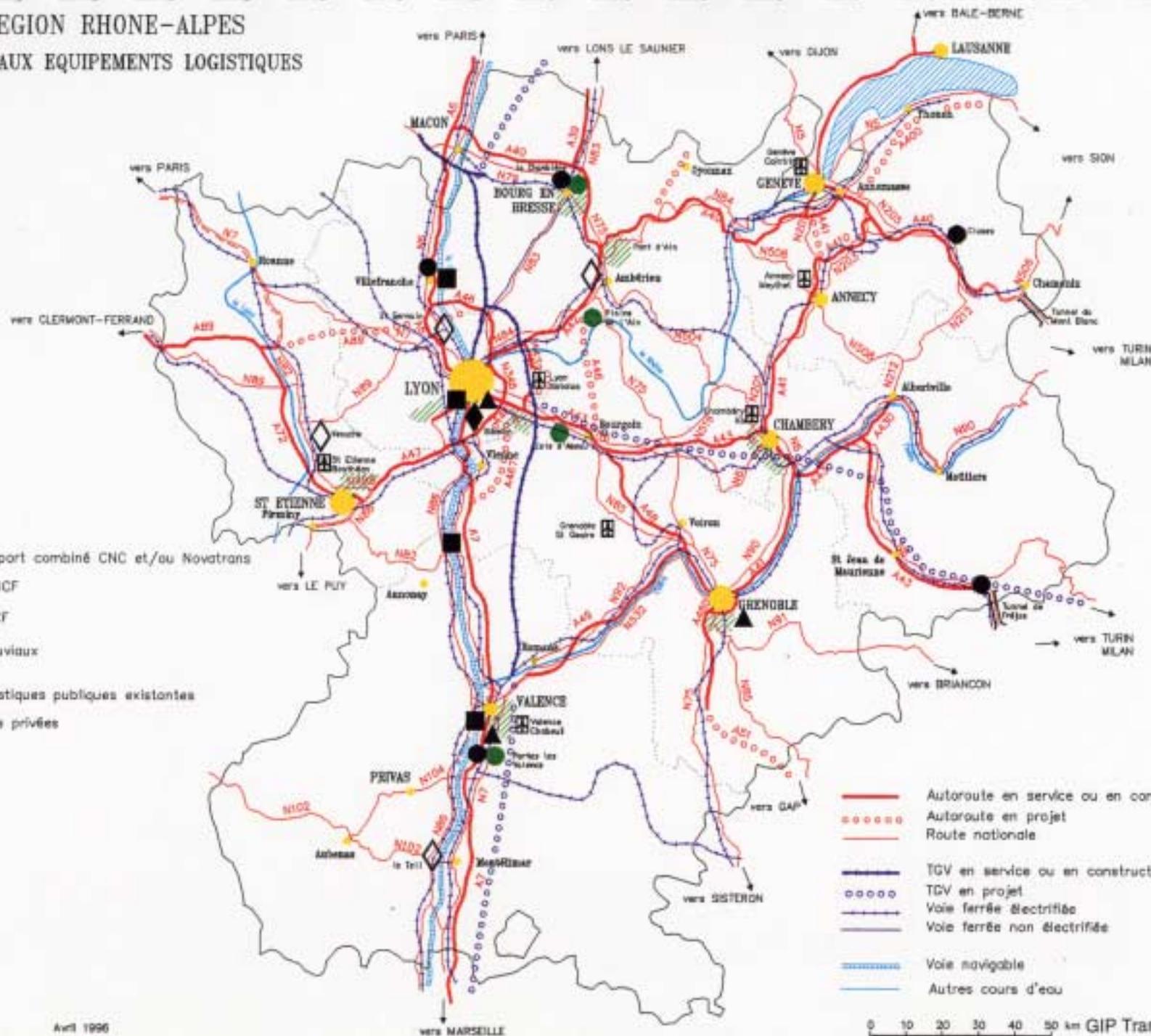
PRINCIPAUX EQUIPEMENTS LOGISTIQUES

- ▲ Chantiers de transport combiné CNC et/ou Novatrans
- ◆ Gares de triage SNCF
- ◇ Plates-formes SNCF
- Principaux ports fluviaux
- Centres routiers
- Plates-formes logistiques publiques existantes
- ▨ Activités logistiques privées
- ✈ Aéroport

- Autoroute en service ou en construction
- ⋯ Autoroute en projet
- Route nationale
- TGV en service ou en construction
- ⋯ TGV en projet
- Voie ferrée électrifiée
- Voie ferrée non électrifiée
- Voie navigable
- Autres cours d'eau

0 10 20 30 40 50 km GIP Transalpes

Septembre 1996



On imagine assez mal des transporteurs s'intéresser à des outils logistiques situés aux abords du lieu de chargement de l'autoroute ferroviaire. Cet intérêt paraît plus plausible pour des industriels italiens, faisant franchir les Alpes à leurs marchandises et établissant là un centre logistique pour leur distribution dans diverses zones du territoire européen. Toutefois, le cœur de l'économie italienne (Turin, Milan) semble trop proche de ce site. La clientèle d'un tel espace logistique se situerait à priori plus loin. Mais il conviendrait de mener des enquêtes spécifiques pour préciser les contours de cette clientèle potentielle.

10. Comparaison des différentes estimations.

Les conclusions de l'expertise Catram diffèrent dans des proportions importantes de celles des études menées précédemment⁵, notamment sur la question du potentiel du service d'autoroute ferroviaire.

On pourrait arguer en première approche de différences de sources, de méthodes et d'hypothèses de projection des flux. Mais, à cet égard, il n'y a pas de divergence décisive.

L'essentiel se trouve en fait dans l'hypothèse faite par le Catram sur les gains de compétitivité du transport ferroviaire dans l'avenir proche, lui permettant de gagner des parts de marché sur le transport routier, et cela principalement sur les marchés où il exprime le mieux ses qualités, ceux du transport des produits lourds, de faible valeur, encore largement présents sur les routes, ainsi que sur celui du transport combiné international long. Cette hypothèse est sous-tendue par les arguments suivants :

- le tunnel de base va permettre « localement » une forte baisse des coûts d'exploitation : moindre pente, dispense de double traction pour la traversée alpine.
- des progrès plus généraux de compétitivité sont attendus dans le développement de la continuité et de l'inter-opérabilité des réseaux ferroviaires européens, ainsi que dans l'accès des tiers au réseau (libéralisation du fer européen, en cours de mise en place, et supposée largement réalisée en 2010).
- l'axe ferroviaire Nord-Sud français aura été modernisé (Dijon-Lyon), et des sections de la LGF (Lille-Metz-Lyon-Fos) seront opérationnelles.
- le réseau de plates-formes de transport combiné sera en place et drainera vers le fer de nouveaux clients

⁵ Notamment études menées par la SNCF pour alimenter la Commission Abraham.

Face à cette hypothèse, on peut postuler implicitement soit une stabilité à long terme de la part de marché du fer (hypothèse de conservation globale de parts de marché), soit une progression.

Il en découle deux traductions fondamentalement différentes en termes de partage modal à l'horizon 2010, pour une croissance globale des flux assez similaire. Si les flux routiers explosent, en affichant la même croissance que le marché global, et une telle progression n'étant pas compatible avec les capacités existantes, la problématique devient une alternative entre :

- la création d'un tunnel ferroviaire pour satisfaire les besoins des flux ferroviaires passagers (dont TGV) et fret (l'itinéraire de Modane étant d'ores et déjà saturé)
- la création d'un tunnel ferroviaire capable de supporter aussi un service d'autoroute ferroviaire favorisé par des conditions réglementaires et financières capables de contenir l'explosion des trafics routiers en proposant une traversée alpine par le nouveau service plus respectueux de l'environnement.

A l'inverse, en l'absence de moyens d'adaptation autres que l'amélioration de l'offre ferroviaire de bout en bout, du fait de l'augmentation des parts de marché du fer, les tunnels routiers ne seraient pas saturés en 2010, et le service d'autoroute ferroviaire ne correspondrait pas à une nécessité imposée par le trafic. Dès lors, dans un contexte de substituabilité tunnels routiers / service d'autoroute ferroviaire, cette dernière écrèmerait les seuls flux des composantes à forte capacité contributive acceptant d'échanger un avantage en temps, en confort, en fiabilité contre un surcoût monétaire.

Dans un tel cas de figure, la demande serait très sensiblement inférieure à l'offre minimum (en termes de fréquences de desserte) requise par l'attractivité d'un service d'autoroute ferroviaire.

Ces différences d'appréciation devraient pouvoir être au moins partiellement surmontées grâce aux résultats de l'étude de marché de l'autoroute ferroviaire récemment confiée par la SNCF à un cabinet spécialisé.

On trouvera ci-après une synthèse des hypothèses retenues et des approches mises en œuvre dans les études respectives du Catram et de la SNCF.

Comparaison des méthodes et des résultats Catram et SNCF

	CATRAM	SNCF
Source	Eurostat 92, Stats tunnels, CETE 94	Etudes SNCF, Stats Tunnels, CETE
Total Modane + Tunnels Mont Blanc et Fréjus	33,7 MT (1994)	34,4 MT (1995)
Fer (Modane)	7,7 MT (1994)	8,4 MT (1995)
Route 1994 (Mont Blanc + Fréjus)	26 MT	26 MT
TCAM échanges France-Italie 1994-2010	3% par an	3.7% par an
Croissance globale des flux 1994 / 2010	+ 60,47%	80%
Trafic total 2010	54 MT	60 MT
Part de marché fer conventionnel 1994 / 2010	23% (94), 41,5% +/- 6% (2010). Les trafics lourds et inter-industriels seront captés par offre fer dérégulée plus compétitive ----- >allègement trafics routiers	Constante : 25% en 94 et 25% en 2010
Fer 2010	19 MT +/- 2 Hyp "basse" et 24,5 MT +/- 1,5 Hyp "haute"	15,7 MT
Route 2010 (y compris potentiel Autoroute ferroviaire)	27 MT +/- 6 Hyp "haute" et 34 MT +/- 6 Hyp "basse"	44,3 MT (dont 22,3 MT autoroute ferroviaire et 22 MT route)
Situation des tunnels routiers	Non saturés	Saturés
Méthode d'affectation autoroute ferroviaire	Captation des produits riches, des transports les plus rémunérateurs	Tarif = fixé de façon à laisser un avantage à l'usager de l'AF
Potentiel autoroute ferroviaire	3 MT +/- 1 Hyp "basse" et 5 MT +/- 1 Hyp "haute"	22,3 MT

CATRAM

- Source : Eurostat 1992, SITRAM 1991, CETE 1994
- Flux entre Italie et Bénélux, France, RFA, UK (tous points de passage)
- Ajustement résultats 1994 sur les itinéraires routiers Fréjus et Mt Blanc, (26 MT) ferroviaire = Modane (7,7 MT)
- Projection à 2010 sur une base de 3% par an (soit 1994→2010 = +60.47%)
- Hypothèse d'un report élevé de la route vers le fer conventionnel, du fait de gains de compétitivité importants de celui-ci à l'horizon considéré (continuité, inter-opérabilité et libre accès des tiers au réseau). Les reports concerneraient surtout les produits inter-industriels ou lourds. Suivant les scénarios, le fer conventionnel passerait de 8,7 MT actuellement à 17,5 MT / 21 MT en hypothèse basse, et à 23 / 26 MT en hypothèse haute.
- Il en découle que le fer conventionnel éponge une bonne part du potentiel de croissance de la route. En 2010, les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus ne sont pas saturés et offrent une qualité de service correcte. Suivant les scénarios, la route (hors AF) passerait de 26 MT en 1994 à 28 MT / 40 MT en hypothèse « basse » et à 21 MT / 33 MT en hypothèse « haute ».
- Hypothèse d'une substituabilité parfaite de l'autoroute ferroviaire aux trajets routiers par les tunnels (Mont Blanc et Fréjus), et donc d'une concurrence entre ceux-ci et le nouveau service. Les tunnels routiers, amortis et offrant un service minimal (usage de l'infrastructure) pourront afficher des tarifs (relativement) peu élevés. A l'inverse, l'autoroute ferroviaire devra contribuer à l'amortissement d'un investissement nouveau et très important (dont théoriquement près de la moitié devraient lui être imputés en tant que surcoût pur lié au service d'autoroute ferroviaire : la hauteur libre de tunnel au-dessus du rail doit être portée à 5,65 m au lieu de 4,30 m). De plus, l'autoroute ferroviaire implique un service lourd, et donc des coûts d'exploitation élevés.
- Dès lors, le marché de l'autoroute ferroviaire nous paraît devoir être trouvé principalement dans les produits à forte capacité contributive, produits riches, transports express, transports mieux payés que la moyenne ou encore pour lesquels l'avantage apporté par l'autoroute ferroviaire peut être monnayé. Il est par ailleurs réduit par l'absorption d'une partie de la croissance routière par le fer conventionnel (trains complets, wagons isolés et transport combiné). Selon les scénarios, le marché de l'autoroute ferroviaire est estimé à 2,5 MT / 3 MT en hypothèse basse, et à 4 MT à 6 MT en hypothèse haute.

ETUDES SNCF

- Sources : Etudes SNCF, Commission Abraham
- Données 1995 : Route Mont Blanc et Fréjus = 26 MT
- Fer (Modane) = 8,4 MT nettes (8,9 MT brutes)
- Croissance des flux 2005 : + 3,7 % (+ 80% global), inférieur à :
 - + 3,8% par an sur trafics bilatéraux
 - + 4,8% par an sur les trafics de transit
- Hypothèses de report modal route vers fer conventionnel : Part de marché fer conventionnel et combiné stable (~25%)
- Hypothèses sur l'utilisation des tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus : la saturation des tunnels routiers entraînera la nécessité d'un report d'une part significative du trafic routier sur l'autoroute ferroviaire
- Hypothèses sur la tarification du futur service d'autoroute ferroviaire : le tarif sera fixé en fonction du marché et reflétera l'avantage pour l'utilisateur d'utiliser ce service en lieu et place du parcours autoroutier actuel. Dès lors le service devient attractif vis-à-vis de toutes les catégories d'utilisateurs. Tarif maximisant l'EBE.
- En 2005 (ou 2010 pour C. Abraham), les potentiels sont estimés à :
 - ~ 60 MT en 2005 / 2010 en trafic total
 - 16-32 MT pour l'autoroute ferroviaire (hyp de base = 22,3 MT)
 - ~ 15,7 MT pour le fer conventionnel
 - ~ 44,3 MT pour le trafic routier (y compris autoroute ferroviaire)