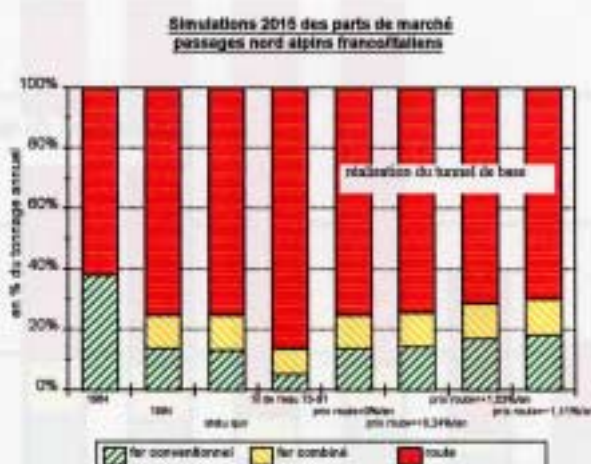


## Les scénarios de simulation des échanges de fret à l'horizon 2015

Nous croisons les hypothèses d'évolution de la production industrielle (-1% ; +2% ; +4,5% par an au cours de la période 1994-2015) et des paramètres de compétitivité du rail et de la route.

### 1. Les évolutions à long terme de la répartition modale du fret

Le graphique ci-dessous présente les parts de marché des modes routiers et ferroviaires correspondant à chacun de ces scénarios. Elles peuvent être comparées à la répartition modale constatée en 1984 et en 1994.



**Evolutions à long terme des parts de marché du rail et de la route**

	1994	S1	S2	S3	S4	S5bas	S5haut
Route	75,14%	75,24%	86,06%	75,01%	74,25%	71,23%	69,56%
Fer combiné	11,33%	11,3%	8,81%	11,33%	11,45%	11,92%	12,18%
Fer conventionnel	13,53%	13,43%	5,13%	13,66%	14,30%	16,85%	18,26%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

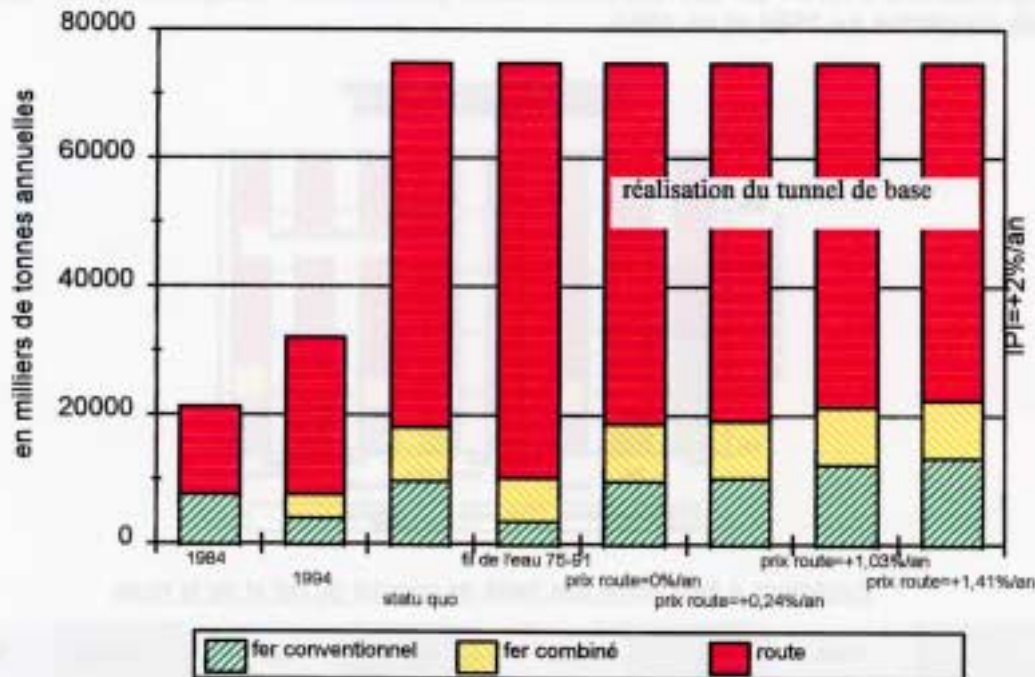
Pour mémoire, la SNCF fait une hypothèse de constance des parts de marché du rail et de la route au cours de la période 1995-2010. La part de marché ferroviaire reste donc

stable à 25 % des tonnages transportés. L'étude réalisée par CATRAM présente, dans un scénario comparable (supposant le statu quo de la politique des transports de la Confédération Helvétique), une fourchette de variation des parts de marché du fer : 35,5% à 47,5% du tonnage transporté annuellement en 2010.

## 2. Les évolutions à long terme des tonnages de fret

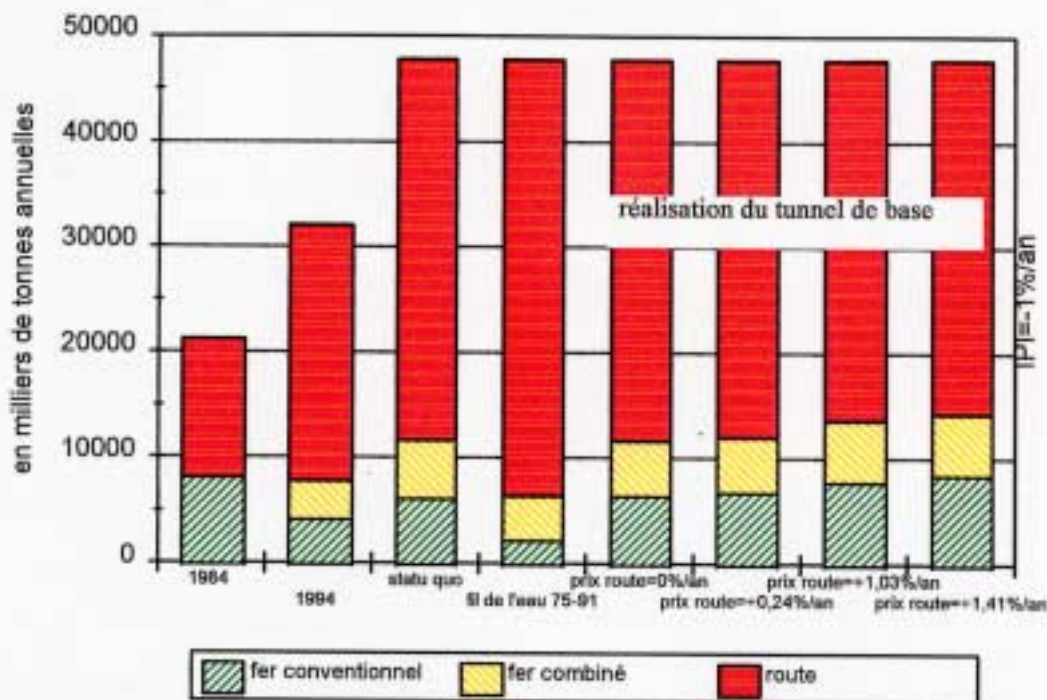
Le graphique ci-dessous présente les tonnages de marchandises correspondant à chacun des scénarios précédemment envisagés (S1 à S5haut) sous une hypothèse de croissance industrielle de +2% par an au cours de la période 1994-2015. Pour mémoire, les scénarios de simulation adoptés par la SNCF et CATRAM estiment, à l'horizon 2010, les flux de marchandises aux passages de Fréjus, Modane et Mont-Blanc à respectivement 60 millions de tonnes annuelles et 54 millions de tonnes.

Simulations 2015 du fret aux passages nord alpins franco/italiens

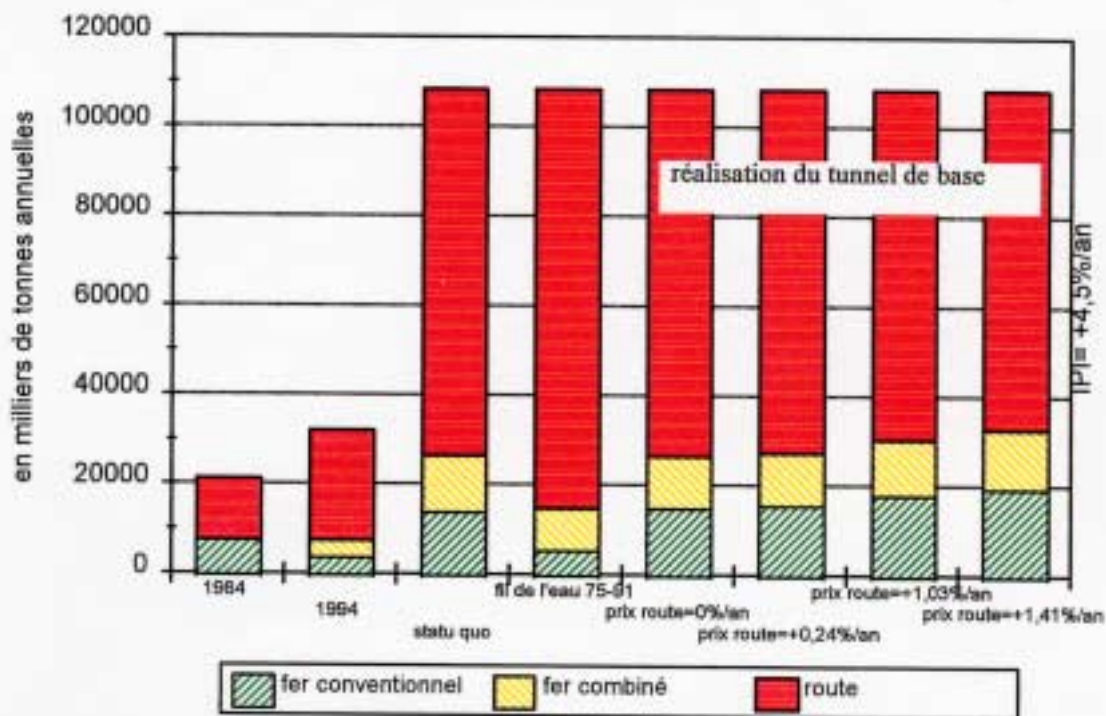


Les graphiques ci-dessous présentent les évolutions à l'horizon 2015 des tonnages de marchandises selon les différents environnements concurrentiels et sous des hypothèses de croissance industrielle de - 1 % par an et de + 4,5 % par an au cours de la période 1994-2015.

**Simulations 2015 du fret aux passages nord alpins franco/italiens**



**Simulations 2015 du fret aux passages nord alpins franco/italiens**





## **Conclusions**

Les graphiques précédents nous amènent aux conclusions suivantes :

1. Dans l'hypothèse d'un prolongement des tendances passées (scénario « fil de l'eau »), le mode routier devient prédominant, sa part de marché atteint 86,1 %. Ainsi compte tenu des élasticités élevées des tonnages à la croissance industrielle, même dans l'hypothèse de taux de croissance annuels de l'IP1 de l'ordre de - 1 %, le tonnage routier s'accroît de 70,4 % de 1994 à 2015.
2. Dans l'hypothèse d'amélioration de l'offre ferroviaire (tunnel de base) et de mise en place d'une politique « volontariste » de limitation de la croissance du mode routier (hausse des prix de + 1,41 %/ an et de stabilité des investissements autoroutiers), les parts de marché de la route ne diminuent que de quelques points.

Elles atteignent 69,6 % en 2015 au lieu de 75,1 % en 1994. Sous de telles hypothèses le mode ferroviaire gagne alors plus de 5 points de parts de marché. Les gains sont essentiellement dus à l'offre ferroviaire conventionnelle, qui passe de 13,5 % à 18,3 % de parts de marché au cours de la période 1994/2015. L'offre combinée n'augmente que de 11,3 % à 12,2 %.

## **Annexe 1**

### **Les grands traits de la politique des transports suisses et autrichiens**

#### **Les grands traits de la politique suisse d'interdiction du transit routier**

En tant que pays fortement surchargé par un trafic de transit européen, la Suisse est décidée à appuyer le développement du transport rail-route et du ferroutage. Afin de limiter les transports routiers de transit et encourager l'intermodalité à des fins environnementales, les suisses se sont lancés deux défis de taille en politique de transport de marchandises.

##### *Premier défi : « Votation » à l'encontre du trafic de transit routier*

La population suisse a voté par référendum d'initiative populaire, le 20 Février 1994, en faveur d'un texte sur l'interdiction, en 2004, du transit routier par la Suisse par des véhicules étrangers (non immatriculés en Suisse) et le transfert intégral sur le rail de frontière à frontière. Le texte consiste essentiellement à intégrer deux articles dans la Constitution fédérale. L'article 36 fait référence à la limitation des nuisances par le trafic de transit routier dans la zone alpine. Les mesures sont de favoriser le transfert des flux vers le mode ferroviaire et ne pas augmenter ou améliorer les infrastructures routières de transit. L'article 21 pose le transfert intégral du trafic routier en transit sur le rail dans un délai de 10 ans.

Ce texte a été accepté à la double majorité des cantons et des électeurs. Ces mesures s'appliqueront à un trafic de marchandises qui représente moins de 25% du trafic total en transit (part du fer : 75%). Ces dispositions entreront en vigueur qu'en 2004, mais d'ici là l'accord sur le transit conclu en mai 1992 stipule que les camions en transit ne doivent pas dépasser 28 tonnes et ne peuvent circuler la nuit et le dimanche.

##### *Deuxième défi : Politique de travaux en transport ferroviaire*

Face à l'interdiction du transit routier, la Suisse propose une alternative ferroviaire ou rail-route, en lançant de grands travaux d'infrastructures. Le principe est celui de la route roulante, déjà en service sur l'axe Bâle-Chiasso, qui sera renforcée entre Arth-Goldau et St Gothard près de Lugano). Le grand projet de ferroutage consiste en la construction d'un second couloir rail-route sur l'axe Lötschberg - Simplon. Avec le vote par référendum du 20 Septembre 1992, la population suisse a approuvé la mise en oeuvre d'un grand chantier destiné à la réalisation de deux nouvelles percées de lignes ferroviaires sous les massifs alpins du Lötschberg et du St Gothard (tunnels ferroviaires de 24 et 57 km). La première ligne a comme horizon de mise en route 2006 et la seconde 2015.

#### **L'Autriche refuse une surcharge de transit routier**

L'Autriche a amorcé une procédure de limitation du transit des poids lourds étrangers. Un « accord de transit » a été signé avec la Communauté Européenne le 27 novembre 1992 valable jusqu'en 2003 visant à promouvoir le transport ferroviaire et réglementer le transport routier. Il porte sur le développement d'un système d'écopoints, répartis par pays membres, réglementant le transit et favorisant le passage de camions moins polluants. Des programmes de développement du transport ferroviaire et combiné sont prévus : sur les axes du Brenner, des Tauern, Pyhrn-Col du Schober et du Danube. Le grand projet porte sur la percée d'un second tunnel sous le massif du Brenner pour désengorger l'axe Innsbruck - Vérone et rendre le passage du Brenner intégralement ferroviaire pour les transports de marchandises. Ces travaux sont d'autant plus nécessaires avec l'entrée de l'Autriche dans l'Union Européenne, qui conduit à la libéralisation des trafics communautaires.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **La Liaison ferroviaire Lyon-Turin**

SEMALY, GEODE, CATRAM, « Etude de transport. Potentialités pour le transport des marchandises », Rapport de synthèse, Eléments pour la constitution des dossiers réglementaires, Septembre 1996.

Claude JULLIEN, AFAC-Méditerranée, « Les traversées alpines du sud de la France. Stratégies globales alternatives de choix entre le rail et la route », 120 pages.

LEGRAND, « Rapport du groupe de travail sur les percées alpines », juillet 1991.

GEIE ALPETUNNEL, « Analyse des flux de marchandises transalpins », Rapport de synthèse, juin 1996.

OCDE, « Etudes économiques de l'O.C.D.E. : Italie », 1994-1995, O.C.D.E. : Paris, 170 pages.

### **La Politique des Transports de la Suisse et de l'Autriche**

ASSEMBLEE NATIONALE, Délégation pour les Communautés européennes, « Le transport des marchandises en Europe : Sortir de l'impasse », Rapport d'information, n°1068, présenté par Paul Chollet.

LOMAZZI Marc, Le défi des suisses, La vie du Rail, n°2436, 9 au 15 mars 1994.

BARTOLI (O.), CLAUDE (Ph.), Le Lötschberg au secours du Gothard, La vie du Rail, n°2436, 9 au 15 mars 1994

HERISSE (Ph.), Le rail suisse à l'heure de l'Europe, La vie du Rail, n°2585, 26 février 1997.

MASSE (J.P.), Deux lignes nouvelles sous les Alpes, , La vie du Rail, n°2585, 26 février 1997.

Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, Etat-Major pour les questions de transport, « Transports de marchandises à travers les Alpes. Effets exercés par le tunnel routier du Saint-Gothard. Aperçu 1981-1984 », Berne, Mars 1986.

TRANSALP 2005, « L'avenir du rail en Suisse et l'axe du Lötschberg-Simplon », Berne, Août 1996, 16 pages.