

Les services sont conçus pour s'intégrer aux réseaux autoroutiers, aussi bien par les points d'échange que par le niveau de service. Ils assurent le transport des véhicules avec leurs chauffeurs.

L'utilisation de trains de grande longueur (1 500, voire 2 000 mètres), composés de rames réversibles indéformables, et d'un matériel de structure simple garantit des capacités de transport importantes et un coût d'exploitation favorable.

Les évaluations montrent que sur une relation allant de la région d'Ambérieu à la région de Turin ou Milan, l'autoroute ferroviaire pourrait acheminer de l'ordre de 1,3 million de camions par an.

2.5. Bilans économiques et socio-économiques

A partir des évaluations des coûts d'investissement, des recettes et des coûts d'exploitation, des bilans différentiels comparant la situation avec projet à la situation sans projet, ont été établis. Ils supposent une période d'exploitation de 20 ans et tiennent compte d'une valeur résiduelle des investissements en fin de période d'exploitation.

Les bilans économiques, consolidés pour les deux réseaux ferroviaires français et italien ont été complétés par des bilans socio-économiques également consolidés pour les deux pays. Ceux-ci tiennent compte des avantages quantifiables du projet pour les autres acteurs économiques concernés.

La prise en compte des avantages socio-économiques du projet dans sa composante voyageurs est classique. Par contre l'importance de la composante fret dans le projet a conduit à développer une méthodologie originale de quantification des effets externes des reports de trafic fret de la route vers le rail. Cette quantification s'appuie sur des évaluations publiées dans divers rapports faisant autorité.

Les bilans économiques et socio-économiques ont été établis pour un scénario de base correspondant à l'investissement présentant au plan économique la meilleure efficacité.

Le scénario de base consiste (figure 2) en la réalisation du seul tunnel de base de Saint-Jean-de-Maurienne à Suse avec une section d'air (gabarit C) permettant aussi bien le passage des trains à grande vitesse que celui des trains de fret.

Dans cette hypothèse, le taux de rentabilité interne pour les réseaux français et italien s'élève à 7,1 % et le déficit actualisé à 9 % à 6,8 GF. Le taux de rentabilité pour les collectivités française et italienne de 11,4 %, qui ne tient compte que des seuls avantages quantifiables, est déjà très favorable.

Figure 2 - Infrastructures. Scénarios 1,5,6 et 7

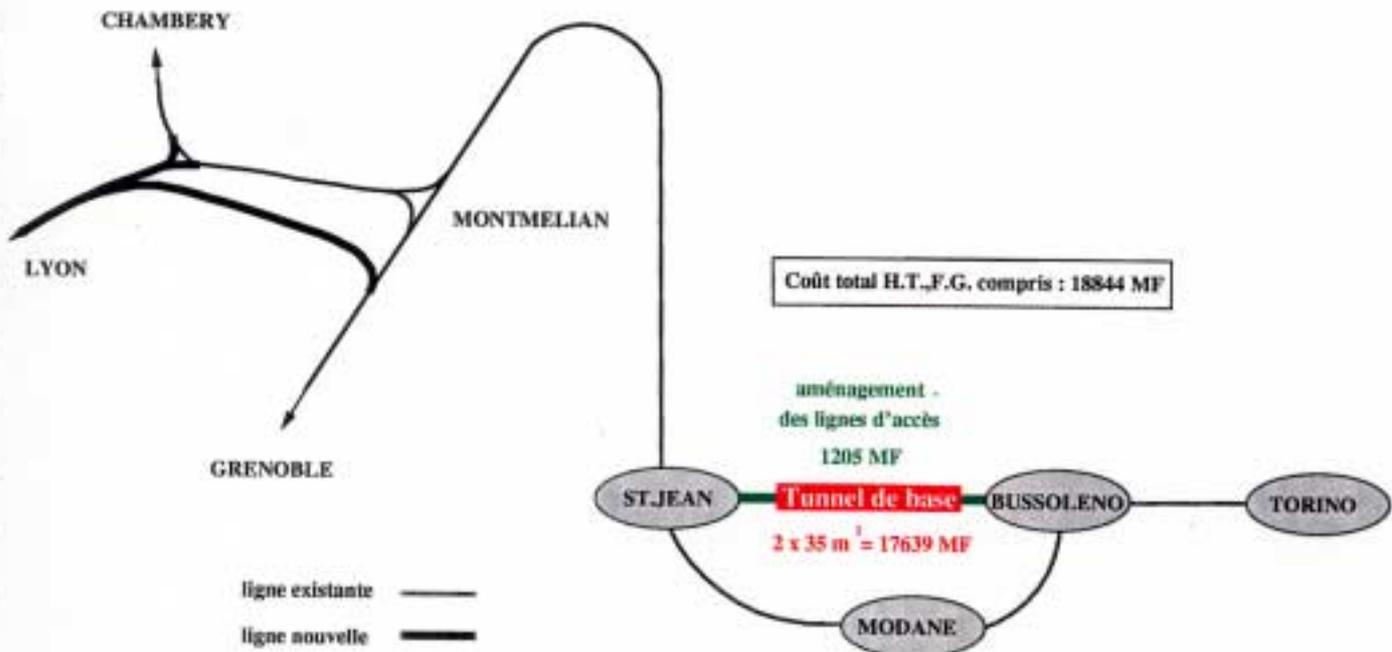


Figure 3 - Infrastructures. Scénario 2

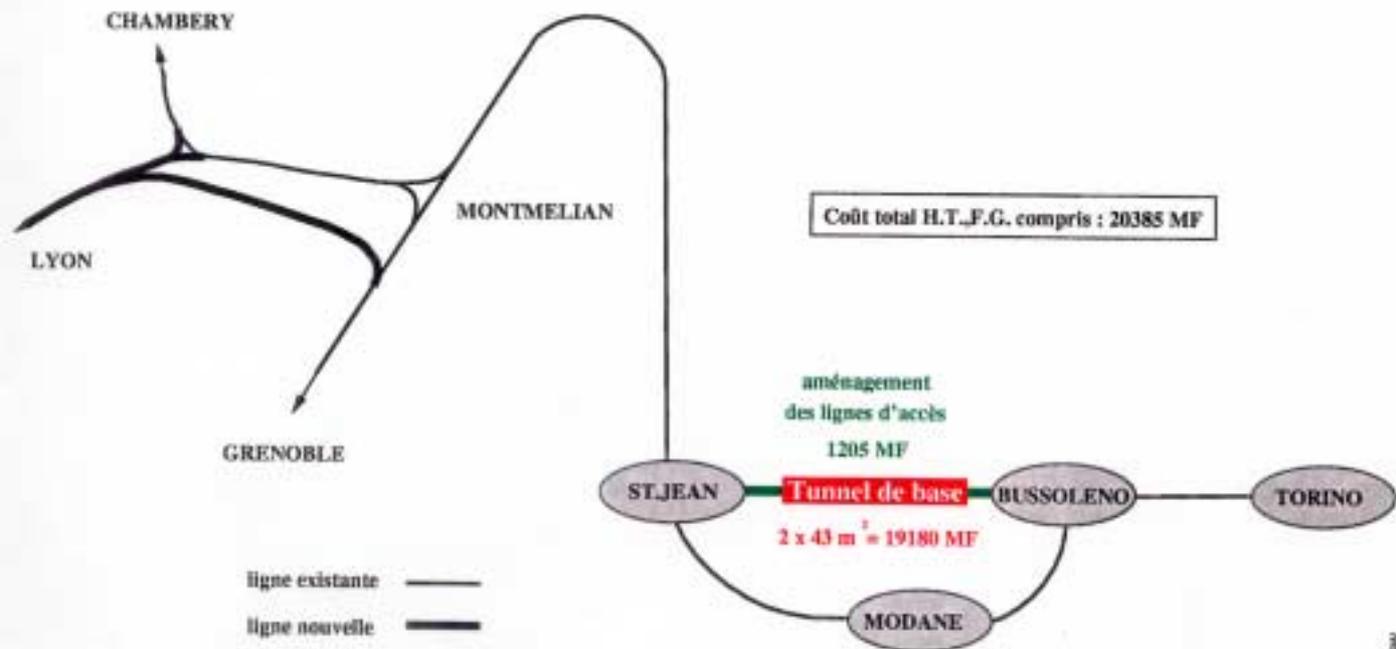


Figure 4 - Infrastructures. Scénario 3

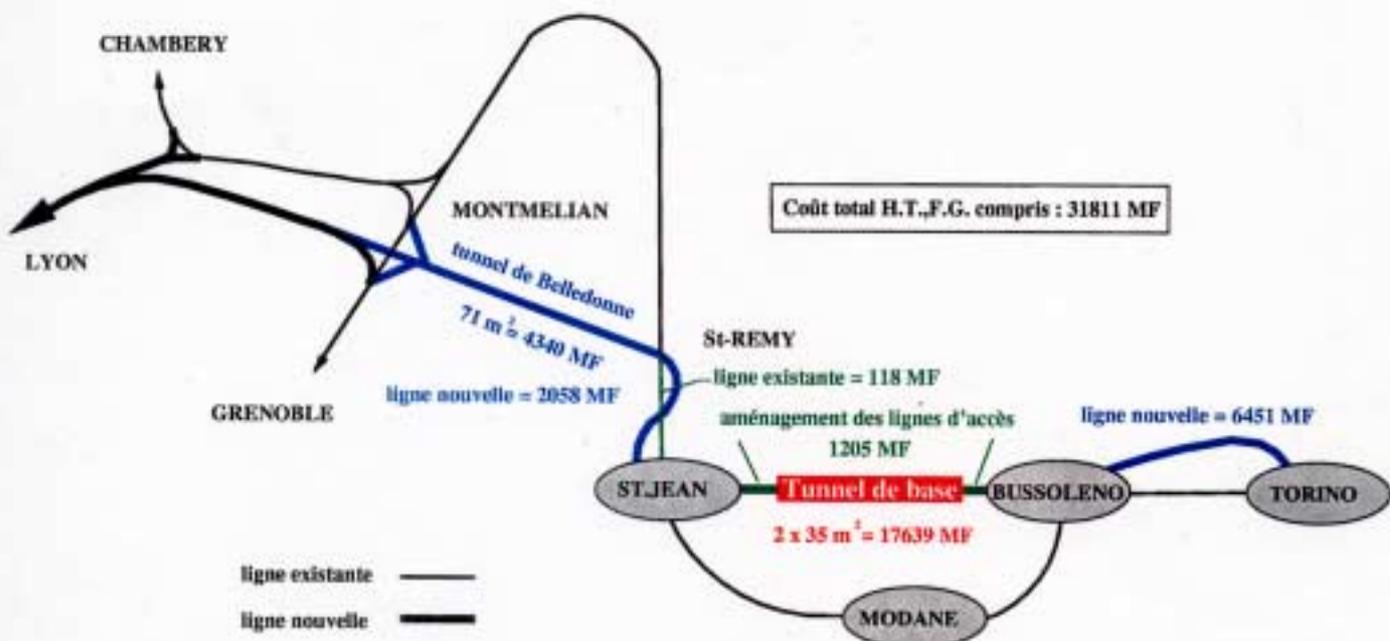
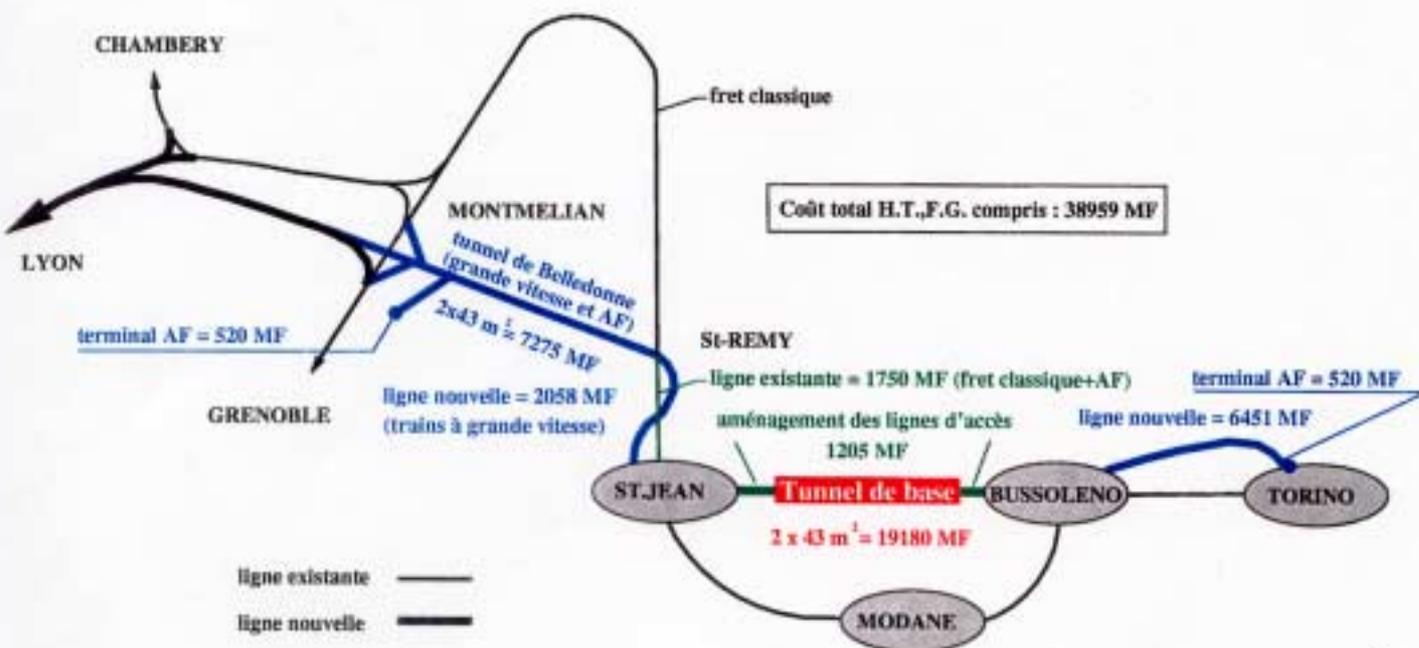


Figure 5 - Infrastructures. Scénario 4



	Scénario 1 (scénario de base)	Scénario 2 (réservation de l'autoroute ferroviaire)	Scénario 3 (LN complète)	Scénario 4 (autoroute ferroviaire)	Scénario 5 (péage voyageurs 50 F)	Scénario 6 (péage voyageurs 20 000 litres)	Scénario 7 (croissance de 5% des tarifs routiers fret)
Coût infrastructure	18,8 GF (figure 2)	20,4 GF (figure 3)	31,8 GF (figure 4)	39,0 GF (figure 5)	18,8 GF (figure 2)	18,8 GF (figure 2)	18,8 GF (figure 2)
Référence Trafic voyageurs	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an	6,2 Mv/an
Projet	9,9 Mv/an	9,9 Mv/an	10,8 Mv/an	10,8 Mv/an	9,0 Mv/an	8,4 Mv/an	9,9 Mv/an
Référence Trafic fret	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an	9,4 Mt/an
Projet	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an	14,1 Mt/an
Trafic autoroute ferroviaire	---	---	---	1,5 M poids lourds/an soit environ 22,5 Mt/an*	---	---	---
TRI	7,1 %	6,7 %	5,5 % (6,3 %) **	5,4 %	7,5 %	7,8 %	7,6 %
Bénéfice actualisé à 9%	- 6,8 GF	- 8,7 GF	-18,0GF (-10,4GF) **	- 23,5 GF	- 5,2 GF	- 4,2 GF	- 5,0 GF
Taux de rentabilité pour la collectivité	11,4 %	10,8 %	9,6 % (10,7%) **	9,6 % ***	10,3 %	9,4 %	11,7 %

figure 1 - Principaux résultats économiques des différents scénarios

- * sur la base d'une charge utile moyenne de 15 tonnes par véhicule.
- ** avec réalisation phasée : 2002, tunnel de base, 2012 ligne nouvelle complète.
- *** première évaluation fondée sur une approche méthodologique à approfondir.

Les lignes d'accès au tunnel : Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne côté français, Suse - Turin du côté italien apparaissent en mesure de faire face à l'accroissement des trafics internationaux de fret et de passagers jusqu'à l'horizon 2020 et ne devraient pas nécessiter d'aménagements importants.

Cette première réalisation permet l'acheminement de l'ensemble du fret (fret conventionnel et transport combiné) qui, dès ce stade, bénéficie de la totalité des avantages économiques de la nouvelle liaison transalpine.

Il procure par ailleurs aux trains à grande vitesse entre la France et l'Italie, une réduction des temps de parcours de 1h12 par rapport à la situation de référence.

Les résultats économiques de ce projet sont présentés figure 1 (scénario 1).

Outre ce scénario de base, d'autres scénarios permettant d'apprécier l'effet de différentes mesures, ont été testés : le tableau 1 regroupe les indicateurs économiques de ces différents scénarios.

Le scénario 2 diffère du précédent en ce que le gabarit du tunnel de base réserve l'autoroute ferroviaire. Le coût supplémentaire est de 1,6 GF, soit + 8,5 % (figure 3), et le taux de rentabilité interne passe de 7,1 % à 6,7 %.

Le scénario 3 consiste en la réalisation complète de la ligne nouvelle entre Montmélian et Turin (figure 4), sans réservation de l'autoroute ferroviaire. l'accroissement de trafic voyageurs ne compense pas le surcoût de 13 GF d'investissement et le taux de rentabilité interne passe de 7,1 à 5,5 %.

Une hypothèse supposant un phasage de la réalisation complète du projet : tunnel de base en 2002, ligne nouvelle complète de Montmélian à Turin en 2012, a également été examinée. Elle conduit à un taux de rentabilité interne de 6,3 %.

Le scénario 4 envisage la seule hypothèse chiffrée de l'autoroute ferroviaire entre Montmélian et Turin (figure 5).

Les scénarios 5 et 6 examinent l'intérêt économique d'un péage appliqué aux voyageurs empruntant le tunnel (50 F et 20 000 liras soit 91 F) dans l'hypothèse d'infrastructures limitées au scénario de base.

Enfin dans le même esprit, mais en tenant compte de la situation très concurrentielle du trafic fret qui exclut la possibilité d'appliquer un péage sur les marchandises empruntant le tunnel, le scénario 7 examine à partir du scénario de base, l'effet d'une croissance de 5 % des tarifs fret routiers et ferroviaires, d'ici la mise en service du projet.

Ces trois derniers scénarios mettent en évidence la forte sensibilité des performances économiques du projet à la tarification.

2.6. Etudes juridiques et financières

Sur la base de premiers résultats économiques encore provisoires, une étude juridique et financière a été confiée à quatre banques françaises et italiennes. Le groupe de travail examine actuellement le rapport remis par ces banques et prépare des propositions tenant compte des particularités propres à chaque réseau.

Ces propositions tiendront compte des évaluations économiques définitives contenues dans le présent rapport ; elles seront remises aux ministres ultérieurement.

3 - CONCLUSIONS

Les résultats de l'étude de faisabilité engagée par les réseaux à l'issue du sommet franco-italien de Viterbe (17 - 18 octobre 1991) confirment l'intérêt stratégique et économique de la liaison transalpine Lyon - Turin, et en particulier son intérêt élevé pour la collectivité.

Pour aller au-delà, et notamment confirmer ou préciser certaines des options retenues, il apparaît nécessaire de porter les études au niveau d'un Avant-Projet Sommaire sur lequel pourra alors se fonder une décision des gouvernements des deux pays.

Un premier pas a d'ailleurs été fait dans ce sens, tant en France qu'en Italie.

En France, le ministre chargé des transports a demandé à la SNCF d'engager, sous l'autorité du préfet de la région Rhône-Alpes, les études préliminaires entre Lyon et Montmélian par lettre du 20 décembre 1991. Ces études sont maintenant terminées et le dossier d'études préliminaires a été remis au ministre le 15 décembre 1992.

Récemment, par lettre du 25 septembre 1992, le ministre des transports a demandé à la SNCF d'engager les études préliminaires entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne ; ces études sont en cours.

En Italie, à la demande du gouvernement, la section Turin-frontière française a été incluse dans le Plan de Restructuration pour le Redressement et le Développement des FS.

Le 25 janvier 1993, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont exclu l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Mont-Blanc ou du Fréjus pour faire face aux problèmes de saturation à moyen terme des voies de communication entre la France et l'Italie dans les Alpes du Nord, et ont décidé de rechercher une solution ferroviaire s'appuyant sur le projet de liaison transalpine Lyon - Turin.

Enfin les 2 gouvernements ont décidé la mise en place d'un comité de pilotage franco-italien comportant des représentants des états, des réseaux et des collectivités territoriales françaises et italiennes concernées.

Ce Comité de pilotage sera chargé de prendre connaissance des études figurant dans le présent rapport, de définir le programme des études d'APS, d'en rechercher les sources de financement et d'en piloter la réalisation, dès que les ministres auront pris la décision de les lancer.

Parallèlement les deux réseaux ferroviaires ont souhaité donner un nouvel élan à leur collaboration. Ainsi une structure commune pour l'exploitation des services ferroviaires de nuit entre la France et l'Italie sera mise en place à cours terme.

Mais au-delà de ces réalisations à court terme, il convient de mieux préciser ce que pourraient être les conditions de réalisation de la future liaison transalpine.

En effet, les données de ce rapport ne constituent qu'une première approche qu'il convient de conforter par des études complémentaires et des études de sensibilité à différents facteurs.

Des études lourdes doivent maintenant être envisagées, pour mieux définir la consistance des infrastructures. Ces études passent par la réalisation de galeries de reconnaissance le long du tracé du tunnel de base.

D'autres études devront préciser les enjeux d'un service d'autoroute ferroviaire dont les premières réflexions figurent dans le présent dossier.

La valorisation du projet sur le plan de l'environnement et de l'aménagement des territoires nationaux et de l'Europe, devra également être approfondie. Car, outre les éléments socio-économiques pris en compte dans ce rapport, d'autres avantages devront cependant être soigneusement analysés et développés. Il s'agit d'avantages non quantifiables et donc non intégrables dans un bilan socio-économique, mais cependant considérables pour leur portée considérable sur la qualité de la vie, le développement des régions traversées et plus généralement de l'Europe.

Dans cette nouvelle étape, les études concernant la définition d'un matériel roulant commun pour exploiter la nouvelle liaison vont devoir se développer, de façon à préparer les réflexions des industriels des deux pays intéressés par la construction de ces matériels.

Enfin, les études en matière juridique et financière, particulièrement importantes et complexes compte tenu du coût et du contexte international du projet, vont nécessiter des développements approfondis.

On trouvera ci-après le détail du coût des études d'APS proposées par les deux réseaux, dont le montant total est évalué en première analyse à environ 500 MF.

Il va de soi que les réseaux, de par leur situation financière propre et par la rentabilité économique insuffisante au sens strict du projet, ne peuvent assurer seuls le financement de ces études.

Ils souhaitent que le comité de pilotage mis en place par les ministres puisse réunir ce financement sans alourdir leurs charges.