

Intérêt économique et environnemental de l'ouverture de services auto/train et auto-couchettes en France



Etude réalisée pour l'association AUTAUT (Association des Usagers du Transport Auto/Train)

par Béatrice Jarrige, économiste, experte ferroviaire et cheffe de projet Mobilité de Longue Distance pour The Shift Project

Avec le soutien



Décembre 2024

TABLE DES MATIERES

<u>1. L'auto/train, un service qui a pris fin en France mais se poursuit ailleurs en Europe avec succès</u>	1
<u>1.1. L'auto/train en France : du lancement en 1957 à l'arrêt du service en 2019</u>	1
<u>1.2. Relance des trains de nuit et service auto/train: l'exemple autrichien</u>	3
<u>1.3. Une offre rentable proposée en Europe par de petits opérateurs tels Urlaub-Express et, ailleurs dans le monde, par de gros opérateurs historiques comme Amtrak</u>	4
<u>2. Les avantages à attendre d'une relance du service en France et les écueils à éviter</u>	5
<u>2.1. Relancer un service auto/train présenterait de nombreux avantages pour le voyageur et pour la collectivité</u>	5
<u>2.2. Assurer la pertinence économique et socio-économique du service suppose d'être vigilant au montage technique et commercial de l'offre</u>	6
<u>3. Scenarios pour une relance de l'auto/train en France</u>	8
<u>3.1. deux scénarios pour la production de l'offre</u>	8
<u>3.2. scénario appui au train de nuit : le train auto-couchettes</u> .	8
i) <u>Périmètre des dessertes</u>	8
ii) <u>Principes d'exploitation</u>	11
iii) <u>Parc de matériel roulant et prévision de trafic</u>	11
<u>3.3. Scenarios service auto/train autonome</u>	13
iv) <u>Périmètre des dessertes</u>	13
v) <u>Principes d'exploitation</u>	13
vi) <u>Parc de matériel roulant et prévision de trafic</u>	14

<u>4. Tarification du service et intérêt économique pour le voyageur</u>	15
<u>4.1. Tarification du service de transport de véhicule</u>	15
<u>4.2. Potentiel de trafic</u>	15
<u>4.3. Intérêt économique du service pour le client</u>	16
<u>5. Modèle Economique de l'opérateur, viabilité du service</u>	19
<u>5.1. Modèle de coût</u>	19
<u>5.2. Résultats pour les deux scénarios</u>	20
<u>6. Bilan des émissions de gaz à effet de serre et autres effets externes</u>	21
<u>6.1. L'économie d'énergie</u>	21
<u>6.2. La baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES)</u>	22
<u>6.3. La baisse de l'insécurité routière</u>	23

1. L'AUTO/TRAIN, UN SERVICE QUI A PRIS FIN EN FRANCE MAIS SE POURSUIT AILLEURS EN EUROPE AVEC SUCCÈS

1.1. L'AUTO/TRAIN EN FRANCE : DU LANCEMENT EN 1957 A L'ARRET DU SERVICE EN 2019

La voiture individuelle se répand massivement en Europe dans les années 1950. Face à cette diffusion rapide d'une concurrence qui bouleverse le paysage des transports, les compagnies ferroviaires pensent à jouer la complémentarité entre train et voiture. Elles imaginent alors des **services permettant au voyageur d'embarquer son véhicule individuel dans le train.**

A quoi sert précisément ce service ? à partir en vacances en train tout en pouvant disposer de son propre véhicule sur le lieu de vacances.

Ainsi, en France, la SNCF crée en 1957 son service auto/train. A la même époque, l'Allemagne propose son premier Autoreisezug, entre Hambourg et Chiasso.

Pour ces services de transport de voitures créés par les compagnies ferroviaires, deux options techniques sont possibles :

- *Les véhicules voyagent sur des wagons spécifiques (porte-autos) attachés à un train de nuit de voyageurs, on parle alors de trains auto-couchettes (TAC), avec des wagons porte-autos conçus pour rouler à 120 km/h, plus tard à 140 ou 160 km/h.*
- *Un train uniquement destiné au transport de voitures (et motos), ce train n'achemine donc pas de voyageurs. On parle alors de service auto/train.*

En France, les tout premiers trains-autos sont destinés à la clientèle britannique arrivant dans le nord, avant même la clientèle des Parisiens ¹. Le service se développe ensuite progressivement, en domestique et à l'international, créant ainsi un véritable réseau de relations :

- 1957 : Boulogne-Lyon
- 1959 : Paris-Avignon
- 1960 : Amsterdams' Hertogenbosch-Bressoux-Avignon
- 1961 : Paris-Biarritz, Paris-Milan, Düsseldorf-Liège-Avignon
- 1962 : Metz-Avignon, Calais-Berne, Paris-Narbonne, Le Touquet-Avignon et Le Touquet-Narbonne

Le service poursuit son développement à l'échelle de l'Europe jusque dans les années 1970. En 1974, on dénombrait plus de 60 relations trains autos de nuit en Europe, au

¹ Source : Frédéric de Kemmeter. Mediarail word press

départ et à l'arrivée d'une dizaine de pays, incluant l'ex-Yougoslavie et... la Grande-Bretagne, mais seulement entre Londres et l'Écosse. Cette année sera un pic.

En France, le service étant essentiellement saisonnier, l'optimisation de son exploitation conduit la SNCF à trouver des utilisations complémentaires aux wagons porte-autos. Ces wagons sont ainsi utilisés pour transporter des voitures neuves pour le compte des constructeurs automobiles, trafic dont la saisonnalité est inversée par rapport à celle des départs en vacances qui marquent l'auto/train.

Au début des années 80, le service auto/train transporte environ 200 000 voitures par an. C'est à cette époque que, selon la SNCF, les difficultés auraient commencé. Le service est victime d'une érosion progressive de trafic, phénomène vraisemblablement lié au développement du réseau des lignes à grande vitesse et à celui des autoroutes.

En 2009, année où l'Etat envisage un conventionnement des trains Corail (qui donnera lieu à la première convention Trains d'Equilibre du Territoire), l'Etat et la SNCF conviennent de considérer l'auto/train, dissocié depuis longtemps des trains de nuit, comme un service d'appui au TGV. Il n'est pas envisagé de le conventionner.

Toutefois les comptes établis à l'époque par la SNCF témoignent d'un déficit d'exploitation substantiel. Le chiffre d'affaires 2008 annoncé est alors de 20 M€ pour un niveau de charges de 32 M€, soit un déficit annuel de 12 M€.

En 2017, la SNCF annonce qu'elle va supprimer toutes les lignes d'auto/train à l'exception de celles desservant l'axe méditerranéen. Elle restructure ainsi fortement un service devenu trop lourdement déficitaire (10 M€ de déficit annuel annoncé), dont le trafic a été divisé par 3 et le chiffre d'affaires baissé de plus de 70% depuis 1980

L'auto/train est ainsi supprimé entre Paris d'une part et Bordeaux, Biarritz, Brive-la-Gaillarde, Toulouse et Narbonne, Lyon et Briançon d'autre part, mais également sur les liaisons transversales comme Bordeaux-Marseille ou Bordeaux-Lyon.

Ne subsiste qu'un service entre Paris-Bercy et cinq gares de l'axe méditerranéen : Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus-Saint-Raphaël et Nice.

Quelques données chiffrées rassemblées par notre association

<i>Année</i>	<i>Véhicules transportés</i>	<i>Nombre de liaisons</i>	<i>Nombre de terminaux</i>
2000	~ 100 000	53	23
2003	92 000	39	21
2008	79 000	40	21
2010	72 700	18	17
2012	69 900	24 (*)	13
2014	61 000	24 (*)	13
2015	64 000	24 (*)	13
2018	33 000	6	7
2019	35 000	5	6

(*) Dont 12 liaisons Province-Province via Paris (Délai 48 h)

Fin 2019, la SNCF arrête totalement l'auto/train. Elle communique alors sur un nombre de 33 000 véhicules transportés en 2018 et un déficit de 200€ par véhicule transporté.

Elle considère que le service n'est plus adapté aux attentes des clients. En guise de substitution, elle leur propose un transport par camion ou un acheminement par la route par un chauffeur.

Elle n'a pas à ce jour de projet de relance d'un service auto/train. Selon les derniers contacts établis, en 2023, la direction Intercités estime ne pas avoir actuellement les moyens humains nécessaires à l'étude de scénarios de relance.

1.2. RELANCE DES TRAINS DE NUIT ET SERVICE AUTO/TRAIN : L'EXEMPLE AUTRICHIEN

Les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) exploitent des services de trains de nuit sous la marque commerciale Nightjet. Le service Nightjet a été lancé le 11 décembre 2016, date à laquelle il a remplacé CityNightLine.

Cette transformation est directement liée à la décision de la Deutsche Bahn, compagnie nationale allemande, de se retirer de l'exploitation de trains de nuit. Le parc de voitures nuit de la Deutsche Bahn a alors été cédé aux ÖBB qui ont ainsi acquis une masse critique suffisante pour développer la marque Nightjet.

Le service Nightjet rencontre un succès commercial croissant et poursuit son développement, avec notamment la création récente d'un train de nuit Paris-Vienne en partenariat avec la SNCF.



Carte des destinations ÖBB Nightjet en Europe

Le service nightjet en quelques chiffres :

Trains : 120 voitures à places couchées; 40 voitures à places assises ; et 33 nouvelles voitures attendues en 2023, avec un nouveau design et un confort amélioré, 30 fourgons porte-autos

Fréquentation : 1,8 million de voyageurs par an

Gares : environ 70 gares desservies ; une desserte internationale qui s'étend à 25 métropoles

L'un des mérites de l'offre NightJet est de démontrer que la diversification des services permet d'attirer une clientèle à forte capacité contributive. La gamme des services proposés est large, celle des prix également.

Les chemins de fer autrichiens proposent un service de transport de voitures et de motos² sur plusieurs des relations Nightjet exploitées entre l'Allemagne et l'Autriche ; le service de transport de véhicule proposé au client étant vu comme un élément d'attractivité supplémentaire de l'offre train de nuit.

La communication est axée sur les avantages du service et met en avant la possibilité d'arriver de manière sûre, passager et véhicule, à destination :

*Mit dem ÖBB Nightjet kommen Sie und Ihr **PKW oder Motorrad** sicher ans Ziel.*

Le service fonctionne sur les bases suivantes :

- réservations ouvertes jusqu'à 6 mois avant circulation du train.
- le service joue la carte de la complémentarité avec la voiture et les membres de clubs automobiles en Autriche et en Allemagne bénéficient d'une réduction sur leur réservation du ÖBB Nightjet.
- le conducteur charge lui-même sa voiture ou sa moto sur le wagon porte-auto.
- en matière de gabarit admissible, en principe seuls les véhicules dont la hauteur ne dépasse pas 158 cm et la largeur 200 cm peuvent être transportés ; des exceptions sont parfois possibles,
- le prix du transport des voitures et motos démarre à 39,90€.

Cependant, l'offre auto/train a été réduite en 2024. Il semblerait que le service auto/train de NightJet ait pâti du grand succès commercial des trains de nuit autrichiens. En effet, pour accueillir de nouveaux voyageurs, ÖBB a ajouté des voitures couchettes supplémentaires à ses trains de nuit ce qui, compte tenu de la longueur maximale autorisée des trains, l'a conduit à supprimer en 2024 les wagons porte-autos.

Si la rubrique « transport de voitures et motos » est toujours présente sur le site internet d'ÖBB Nightjet, le service a été réduit à quelques relations (Feldkirch à Vienne, Graz et Villach, Vienne à Split). Nous ne savons pas à ce jour à quelle échéance les relations vers l'Allemagne (Hambourg, Düsseldorf) et l'Italie pourront reprendre.

1.3. UNE OFFRE RENTABLE PROPOSEE EN EUROPE PAR DE PETITS OPERATEURS TELS URLAUBS-EXPRESS ET, AILLEURS DANS LE MONDE, PAR DE GROS OPERATEURS HISTORIQUES COMME AMTRAK

En Europe, l'offre est aujourd'hui essentiellement assurée par de petits opérateurs privés dont l'organisation agile permet la rentabilité sur ce marché. Urlaub-Express en est un bon exemple.

Plus loin de chez nous, sur le continent nord-américain, la ligne Amtrak Washington DC – Sanford (Floride) est un succès commercial reconnu. <https://francais.amtrak.com/auto-train-experience>

² Le transport de motos est apparu graduellement dans les années 80 sur de nombreuses relations européennes. Les motards apprécient particulièrement la possibilité d'éviter les longs parcours sur autoroute et de se rendre directement à destination.

2. LES AVANTAGES À ATTENDRE D'UNE RELANCE DU SERVICE EN FRANCE ET LES ÉCUEILS À ÉVITER

2.1. RELANCER UN SERVICE AUTO/TRAIN PRÉSENTERAIT DE NOMBREUX AVANTAGES POUR LE VOYAGEUR ET POUR LA COLLECTIVITÉ

Si l'offre auto/train de SNCF Voyageurs a été arrêtée il y a 5 ans faute de perspectives commerciales suffisantes, y a-t-il aujourd'hui des raisons de se réinterroger sur la pertinence de ce type de service ?

Nous y répondons par l'affirmative.

Nous voyons notamment deux principaux changements de contexte :

- La forte croissance de la demande de voyage en train (ce que certains dirigeants de la SNCF ont pu appeler l'appétit de train) et la montée en puissance de sites internet facilitant la vie de ceux qui veulent organiser leurs vacances à partir du train,
- La diffusion du véhicule électrique.

Or, du côté de cette évolution du parc automobile vers l'électrique, s'il est aujourd'hui admis que la voiture du futur sera électrique, il est bien moins acquis qu'elle soit aussi légère et peu puissante. Pourtant cet allègement est indispensable, sinon il faudra de grosses batteries très consommatrices de matières premières et une consommation d'électricité excessive.

Une enquête menée par l'ADEME fin 2022 montre que la voiture électrique peine à convaincre de sa capacité à assurer les déplacements de longue distance. On pourrait donc se diriger vers un scénario dans lequel les ménages conservent une grosse routière à moteur thermique pour partir en vacances et achèteraient une petite citadine électrique pour les déplacements du quotidien. Alternativement ils achèteront un gros SUV électrique, ce qui n'est guère mieux en termes d'impact environnemental.

Toute mesure incitant à dimensionner les véhicules sur les besoins du quotidien et pas sur les rares parcours longs est donc bonne à prendre. L'adoption d'une vitesse max de 110 km/h sur autoroute conforterait cette nouvelle approche de la mobilité routière³ et le peu d'intérêt qu'il y a à investir dans une grosse cylindrée.

Autre élément de contexte, le vieillissement de la population élargit la cible de clientèle des services auto/train. En effet, le service auto/train a toujours été très prisé des retraités (60% de la clientèle).

³ Le passage à 110 km/h permet des gains via le levier de l'efficacité énergétique des véhicules (avec un gain direct attendu de l'ordre de [1,5 à 2 MtCO₂](#)), il y a aussi des gains indirects qui ne sont généralement pas pris en compte dans les analyses sur les émissions, à savoir des **gains via les leviers de modération de la demande et de report modal** vers le ferroviaire notamment.

Enfin, le coût élevé de l'essence, des péages d'autoroute et des autres coûts d'usage de l'automobile sont également des éléments favorables à une relance d'un service auto/train.

En résumé le service auto/train présente de nombreux avantages :

- **Économique** pour les voyageurs qui prenaient jusqu'alors la voiture, il leur évite les frais d'usage de leur véhicule sur un parcours de longue distance (péage autoroutier, carburant, autres frais d'usage),
- **Economique** pour les voyageurs qui prenaient jusqu'alors le train puis louaient un véhicule à destination, il leur évite les frais de location de véhicule,
- **Sûr**, l'auto/train permet également un voyage plus sécurisé et moins fatiguant que par la route, cet avantage est particulièrement sensible pour les motards pour qui un long voyage sur autoroute est fastidieux et dangereux
- **Pratique**, il rend possible le transport d'un grand volume de bagages (voire même un déménagement),
- **Inspirant**, il donne des idées de vacances itinérantes, plus longues et intégrant des sites touristiques moins visités ; la possibilité des trajets en boucle (embarquer sa voiture au retour dans une gare autre que celle dans laquelle on a débarqué à l'aller) sera un atout à valoriser,
- **Écologique**, il réduit les émissions de polluants et gaz à effet de serre en évitant un trajet longue distance en voiture,
- **Écologique encore**, en fournissant une solution pour le trajet de longue distance, il incite l'automobiliste à se doter d'une petite cylindrée adaptée à ses trajets quotidiens (plutôt qu'un gros SUV),
- **Écologique toujours**, la recharge possible (et gratuite) de la batterie pendant le trajet favorise la voiture électrique.

2.2. ASSURER LA PERTINENCE ECONOMIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE DU SERVICE SUPPOSE D'ETRE VIGILANT AU MONTAGE TECHNIQUE ET COMMERCIAL DE L'OFFRE

En tirant parti de l'expérience des dernières décennies, on peut avancer que le problème de l'auto/train semble relever davantage de coûts excessifs plutôt que d'une absence de potentiel commercial.

Du côté de l'exploitation du service, l'attention se portera sur plusieurs points :

- *La saisonnalité du service induit la nécessité de lisser la demande, voire de trouver un usage complémentaire aux wagons en basse saison⁴,*

⁴ La mutualisation des wagons porte-autos avec des transports d'autos neuves pour le compte des constructeurs automobiles est une piste qui a déjà été explorée par le passé. Techniquement, la disparité des conditions de vitesse et de freinage entre le régime « voyageurs » et le régime « marchandises » s'est révélée poser des problèmes d'entretien.

- *Le déséquilibre nord-sud du service (du temps des TAC on constatait davantage de trafic dans le sens nord/sud que sud/nord, certains touristes descendant vers la Méditerranée en train et choisissant de faire ensuite le trajet retour en voiture) devra trouver des correctifs, par exemple l'octroi d'une réduction pour un aller-retour (avec pas nécessairement le même trajet au retour qu'à l'aller),*
- *Le plan de transport doit être optimisé pour éviter les parcours à vide,*
- *La disponibilité de sillons sera vérifiée,*
- *SNCF Réseau propose actuellement au Document de Référence du Réseau (DRR) un péage d'infrastructure favorable, fixé au niveau du coût marginal ; on veillera à ce qu'il soit pérennisé,*
- *Les gares d'embarquement/débarquement doivent avoir un accès routier et piéton commode pour l'utilisateur,*
- *On s'assurera que les plages horaires pour amener son véhicule ou venir le rechercher correspondent au besoin de la clientèle,*
- *Des parkings suffisamment dimensionnés permettront de stocker les véhicules pendant plusieurs jours (à coût faible ou nul) offrant ainsi une souplesse attendue par la clientèle,*
- *Les gares d'embarquement/débarquement doivent être faciles d'utilisation pour l'opérateur ferroviaire et lui permettre de minimiser son coût en personnel,*
- *Le coût des actifs, à savoir les investissements et la maintenance, tant dans les installations fixes que dans les matériels roulants, doivent être maîtrisés ; on cherchera par ailleurs à maximiser leur usage,*
- *L'intérêt d'investir dans une flotte de wagons de nouvelle génération est à examiner ; les nouvelles flottes de camions porte-autos et les wagons de l'autoroute ferroviaire donnent à penser qu'investir dans un matériel moderne, à capacité de chargement/déchargement rapide peut constituer une bonne option.*

3. SCENARIOS POUR UNE RELANCE DE L'AUTO/TRAIN EN FRANCE

3.1. DEUX SCENARIOS POUR LA PRODUCTION DE L'OFFRE

Paramètre essentiel pour produire cette nouvelle offre, l'opérateur doit choisir entre la circulation de trains autonomes et l'adjonction de wagons porte-autos à des circulations existantes.

Nous proposons de dessiner ici deux scénarios :

- Le premier consiste à recréer des trains auto-couchettes, c'est-à-dire à adosser le transport des voitures et motos à la relance programmée des trains de nuit. Il s'agit ici d'ajouter des wagons porte-autos aux circulations voyageurs prévues. *Du fait du conventionnement actuel entre Etat et SNCF Voyageurs des trains de nuit, ce scénario correspondrait à un développement sous l'égide d'une Autorité Organisatrice*
- Le deuxième scénario est un schéma dans lequel la desserte auto/train est dissociée des autres circulations ; le train est exclusivement constitué de wagons porte-autos. Il peut circuler aussi bien de jour que de nuit. *L'offre est mise en place à l'initiative d'un opérateur sous la forme de Service Librement Organisé (SLO). Un conventionnement, notamment dans le cadre d'une expérimentation, est également envisageable.*

3.2. SCENARIO APPUI AU TRAIN DE NUIT : LE TRAIN AUTO-COUCHETTES

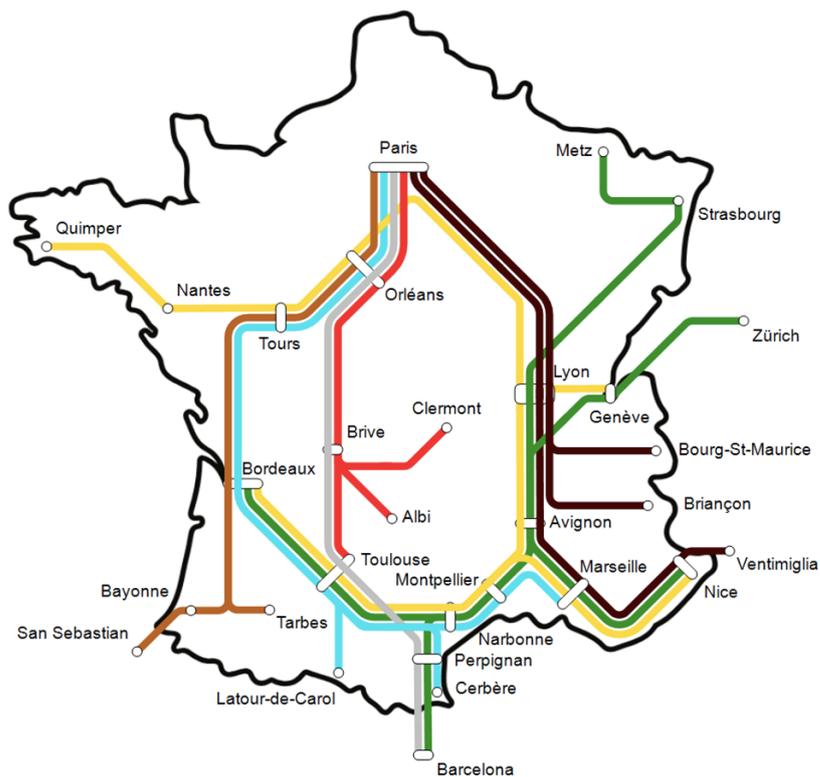
Le scénario de desserte ici envisagé consiste à adjoindre un service de transport de voitures et motos aux trains de nuit.

i) Périmètre des dessertes

Pour définir le réseau de gares à desservir, la logique est de se référer aux relations de nuit jugées souhaitables à moyen/long terme dans le rapport du gouvernement de mai 2021 intitulé *Etude du développement de nouvelles lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET)*.

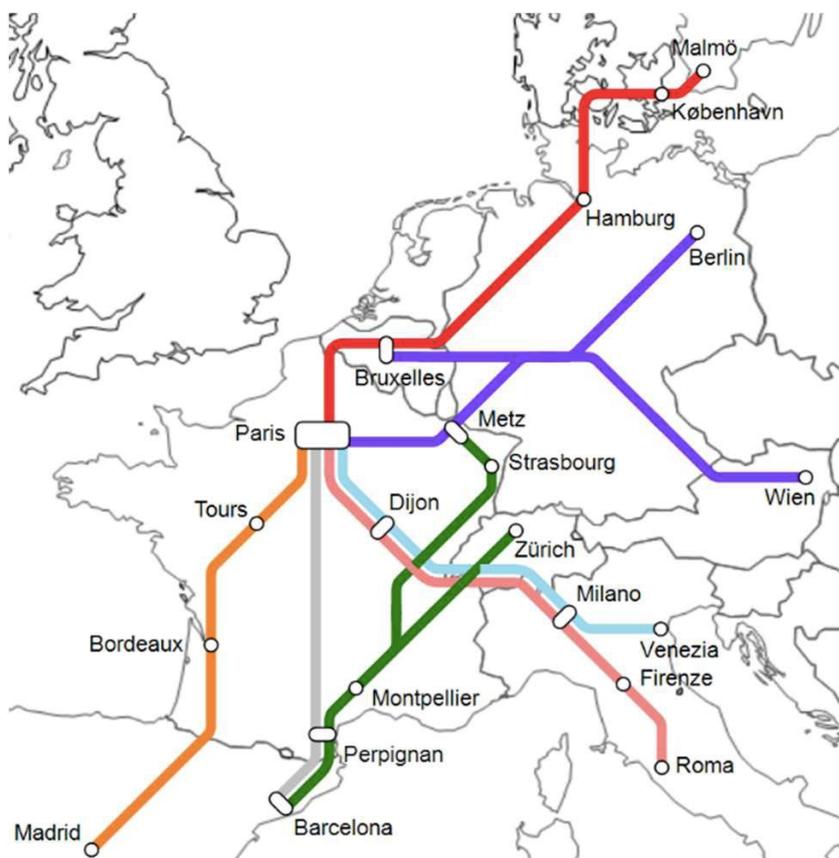
Dans ce rapport, publié en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le schéma de desserte préconisé concerne les dessertes domestiques mais également certaines dessertes européennes.

On pourrait imaginer y adosser un service de transport de véhicules.



Dessertes intérieures TET de nuit envisagées, Été

source: rapport Etude du développement de nouvelles lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET)



Dessertes internationales de nuit envisagées

source: rapport Etude du développement de nouvelles lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET)

Le service auto-couchettes ne concernerait probablement pas toutes les gares desservies par ces trains.

En particulier, il paraît raisonnable de réserver le service de transport de voitures et motos à une seule gare de destination par train. A défaut de cette limitation volontaire du service, les temps de parcours des trains seraient sensiblement impactés par des sur-stationnements aux arrêts intermédiaires, ce qui ne paraît pas être acceptable.

Dans la plupart des cas la gare d'arrivée du service auto/train serait la gare terminus. Pour les trains à plusieurs tranches on choisirait le terminus de l'une des tranches. Ainsi, par exemple, pour le train Paris-Nice, seule la gare de Nice serait desservie.

Pour le train de nuit Paris-Venise, on pourrait imaginer de décrocher les wagons porte-autos à Milan, exception au principe de la gare terminus.

Notre scénario retient les gares suivantes :

Paris (Austerlitz/Masséna)
Bourg-St-Maurice
Briançon
Nice
Marseille
Narbonne
Toulouse
Tarbes
Bayonne
Milan
Vintimille
Barcelone
Saint Sébastien

Soit une douzaine de gares qui seraient reliées à Paris, à une fréquence variable selon le volume et la saisonnalité de leur trafic.

Des relations transversales peuvent bien sûr être également envisagées. Nous considérons ici qu'elles relèvent peut-être toutefois d'un développement en deuxième étape, notre scénario pouvant être lu comme le schéma d'une première étape de relance du service.

Les gares de l'auto/train

Dans tous les cas, bâtir un schéma de desserte suppose de recenser les plateformes d'embarquement/débarquement accessibles.

Par chance la plupart des plateformes encore utilisées au début des années 2000 paraissent toujours en état d'accueillir du trafic. La remise en fonction pourrait donc se faire à un coût faible.

Par ailleurs, s'il fallait opter pour de nouveaux sites, l'investissement ne serait pas nécessairement considérable, l'équipement d'une voie ferrée pour y embarquer des voitures ne représentant pas une opération très complexe. L'essentiel de l'investissement portera donc sur les accès routiers et piétons du site.

ii) Principes d'exploitation

A Paris, le chargement/déchargement des véhicules pourrait se faire sur le site de Masséna. Ce site est en effet tout proche de la gare de Paris Austerlitz, gare tête de pont des trains de nuit. Des études sont en cours pour préciser l'emprise exacte et les aménagements nécessaires, il s'agirait a priori d'occuper la partie Est du site, laquelle comporte des voies longues et peu utilisées actuellement.

Le site présente l'intérêt d'éviter l'entrée des véhicules dans Paris. Les accès devraient pouvoir se faire depuis le boulevard périphérique. Il conviendra d'être vigilant à la qualité des accès routiers mais aussi à ceux des piétons.

C'est aussi sur ce site de Masséna que la maintenance du parc serait réalisée.

iii) Parc de matériel roulant et prévision de trafic

Les wagons porte-autos devront être aptes à circuler à la même vitesse que le train de nuit (ceci est une contrainte, les wagons porte-autos utilisés dans le transport de marchandises n'ont par exemple généralement pas ce niveau de performance).

Afin de ne pas préjuger de la disponibilité éventuelle de wagons d'occasion, nous retenons l'hypothèse d'une acquisition de wagons porte-autos neufs, à 350 000 €⁵ pièce, à double niveau et d'une longueur de 31 mètres.



Exemple d'un wagon Greenbrier correspondant au besoin

On propose de dimensionner le parc de wagons porte-autos à hauteur de 60 wagons (à mettre en regard des 600 voitures couchettes du scénario de l'Etat).

Ce dimensionnement de 60 wagons permet d'atteindre une masse critique et de développer un service qui accède à la nécessaire visibilité de cette nouvelle offre.

Le montant de l'investissement initial à prévoir est donc d'environ 20 millions d'euros.

Dans les simulations économiques qui suivent, on suppose que l'ajout de wagons porte-autos n'a pas d'impact sur le parc de locomotives nécessaire au schéma de desserte des trains de nuit.

⁵ Le prix d'un wagon porte-autos peut être estimé dans une fourchette allant de 300 000 à 350 000 €

Le potentiel de trafic acheminable peut être estimé comme suit :

- *Chaque wagon présente une capacité de 12 voitures⁶*
- *Compte tenu d'une hypothèse de taux de remplissage moyen de 75%, chaque wagon transporte en moyenne 9 voitures, une moto est supposée occuper l'espace d'1/4 voiture,*
- *Chaque wagon roule 200 nuits par an,*
- *Au total, le service permet donc d'acheminer $60 \times 9 \times 200 = 108\ 000$ eq-voitures par an*

Ce niveau de trafic représente un peu plus de trois fois le niveau enregistré en 2018.

Il est équivalent à celui de l'an 2000, soit, selon SNCF Voyageurs, un trafic d'environ 100 000 véhicules par an obtenu à l'époque à partir d'un schéma de desserte touchant 53 lignes et 24 terminaux.

Notre scénario correspond donc à un trafic équivalent à celui de 2000 pour moitié moins de terminaux desservis.

En termes de volumes de trafic pris à la route, si on se réfère aux données de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP) 2018/1019, qui font état de 29,7 millions de voyages annuels (aller-retours) en voiture particulière sur des distances supérieures à 500 km, soit environ 59 millions de déplacements de personnes et 26 millions de déplacements de véhicules⁷, notre scénario correspond à un service **auto/train qui prendrait à peine 0,5% de part de marché.**

Cette cible commerciale paraît très facile à atteindre pourvu que le service soit rendu avec un rapport qualité/prix attractif.

Notons au passage que, si les dernières statistiques publiées témoignent d'un certain tassement de la circulation automobile (-5% entre 2019 et 2023 pour les voitures à pavillon français, source bilan des transports en 2023), tel n'est sans doute pas le cas sur la partie longue distance de ce trafic puisque le trafic autoroutier a, lui, continué à croître.

Autos et motos

La place des motos dans le trafic captable de l'auto/train est un paramètre essentiel de l'intérêt socio-économique du service.

En effet, comme détaillé plus loin, les accidents de la route font beaucoup de victimes chez les motards et il y a donc un grand intérêt à leur proposer ce service de transport alternatif aux longs parcours sur route et autoroute. Bien que le nombre de personnes décédées en 2 roues-moteur sur autoroute soit très largement inférieur à celui enregistré en campagne et en ville, il est très supérieur à la part du trafic sur autoroute : 15,4 % de tués pour 0,4 % du trafic en 2023 (source Association des Sociétés Françaises d'Autoroute).

Sur la base, de cette part de la moto à hauteur de 0,4 % du trafic véhicule léger, nous estimons le trafic très longue distance de la moto (supérieure à 500 kilomètres) à 120 000 trajets annuels.

⁶ On raisonne ici en équivalent-voiture, les 2-roues-moteur (motos, scooters) pouvant être considérées comme valant le quart d'une voiture

⁷ Avec le taux d'occupation moyen des véhicules propre à la longue distance, soit 2,25 personnes par voiture

3.3. SCENARIO SERVICE AUTO/TRAIN AUTONOME

Dans ce deuxième scénario, on s'affranchit de la contrainte d'une offre adossée à celle des trains de nuit pour proposer une offre autonome et la circulation de trains intégralement constitués de wagons porte-autos.

L'absence de voyageurs à bord induit une meilleure tolérance à d'éventuels retards et donne de la souplesse pour tracer les sillons. En revanche, il faudra supporter des coûts supplémentaires, notamment le salaire d'un conducteur et le coût des péages d'infrastructure.

Les trains sont gérés par un opérateur qui optimise la rotation du parc et propose des services de jour comme de nuit. Cette latitude permet d'envisager des OD courtes comme Paris-Avignon ou Paris-Bordeaux.

iv) Périmètre des dessertes

Nous définissons un groupe de 12 origines-destinations.

La liste en est la suivante :

Lille-Avignon	Région-Région
Strasbourg-Avignon	Région-Région
Paris-Avignon	Radiale parisienne domestique
Paris-Marseille	Radiale parisienne domestique
Paris-Nice	Radiale parisienne domestique
Paris-Narbonne	Radiale parisienne domestique
Paris-Toulouse	Radiale parisienne domestique
Paris-Tarbes	Radiale parisienne domestique
Paris-Bordeaux	Radiale parisienne domestique
Paris-Bayonne	Radiale parisienne domestique
Paris-Milan	Radiale internationale domestique
Paris-Barcelone	Radiale internationale domestique

v) Principes d'exploitation

A Paris, le chargement/déchargement des véhicules peut se faire sur le site de Masséna, comme dans le scénario précédent. Le site de Bercy dont l'intégralité des installations est toujours en place est également une option possible. L'utilisation alternée des deux offrirait de la robustesse en période de travaux sur le réseau.

La maintenance serait en revanche réalisée en un seul site parisien.

Autre possibilité : établir le centre névralgique du service en région. Avignon apparaît comme une bonne option car cette gare est un point essentiel du schéma de desserte. Dans ce cas la maintenance du parc devrait être assurée à proximité de la gare auto/train d'Avignon sud.

Paris pourrait alors devenir Paris au sens large, en privilégiant la desserte de sites situés à proximité de l'A86. Versailles, Massy, Créteil ?

vi) Parc de matériel roulant et prévision de trafic

Comme dans le scénario d'appui au train de nuit on dimensionne le parc à hauteur de 60 wagons. On y ajoute un parc de 8 locomotives électriques.

Le potentiel de trafic acheminable peut être estimé comme suit :

- *Chaque wagon présente une capacité de 12 voitures⁸*
- *Compte tenu d'une hypothèse de taux de remplissage moyen de 75 %, chaque wagon transporte en moyenne 9 voitures,*
- *Chaque wagon roule 300 fois par an,*

Au total, le service permet donc d'acheminer $60 \times 9 \times 300 = 162\ 000$ éq-voitures par an.

⁸ On raisonne ici en équivalent-voiture, les 2-roues (motos, scooters) pouvant être considérées comme valant le quart d'une voiture

4. TARIFICATION DU SERVICE ET INTÉRÊT ÉCONOMIQUE POUR LE VOYAGEUR

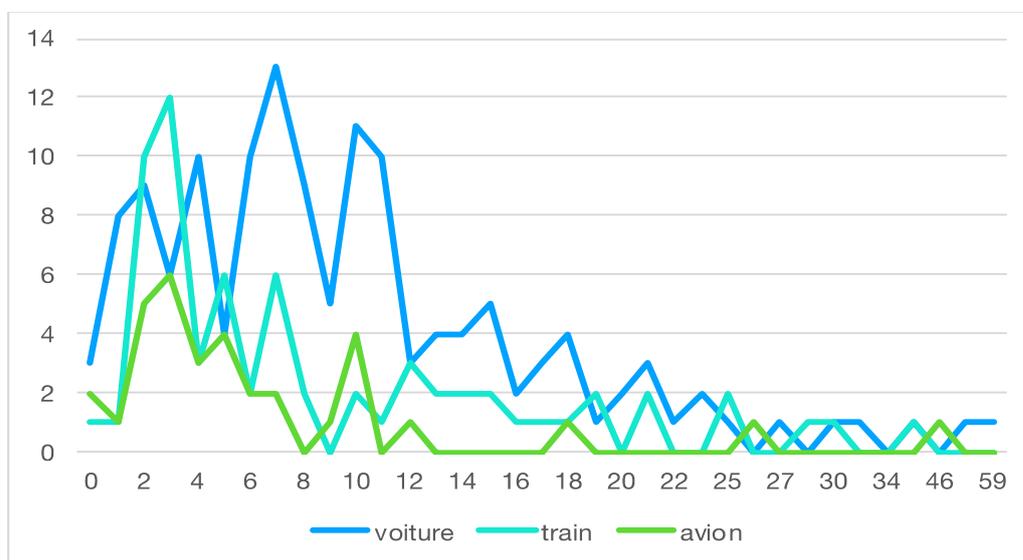
4.1. TARIFICATION DU SERVICE DE TRANSPORT DE VEHICULE

La grille de prix sera établie en veillant à plusieurs impératifs :

- Le tarif doit être attractif par rapport au coût du parcours routier,
- Le tarif doit être modulé selon les silhouettes de véhicules ; il faudra au minimum trois tarifs, un pour les motos, un pour les voitures de petit gabarit et un pour les voitures de gros gabarit (ce qui était la pratique de la SNCF lorsqu'elle exploitait le service), des raffinements supplémentaires peuvent s'envisager, notamment pour favoriser l'allègement des véhicules,
- Le tarif doit être modulé selon les jours de circulation afin de lisser la demande et maximiser le remplissage des trains.

4.2. POTENTIEL DE TRAFIC

Le graphique ci-dessous l'illustre, même pour une Région bien desservie par le train comme la Région Sud-PACA, le voyage en train est actuellement concentré sur des séjours courts, de l'ordre du week-end, la voiture étant préférée pour les séjours plus longs.



Voyages de plus de 1000 km (aller-retour) à destination de PACA, répartis par mode, en fonction du nombre de jours passés sur place

Données de l'EMP 2018/2019 SOES/INSEE, traitement B. Jarrige

Ceci confirme que la zone de pertinence de la formule train + location de voiture est limitée aux séjours courts.

Proposer une solution de transport du véhicule aurait pour effet de stimuler le développement des voyages en train pour des séjours plus longs.

Cet effet d'augmentation de la zone de pertinence du train est de nature à intéresser tous les transporteurs ferroviaires présents sur le marché de la longue distance. Les séjours longs ont en outre l'avantage de permettre un lissage des effets de pointes hebdomadaires et de super-pointes.

4.3. INTERET ECONOMIQUE DU SERVICE POUR LE CLIENT

Le prix moyen du billet pourrait être établi à environ 20 centimes par kilomètre.

Sur cette base d'une hypothèse d'un produit moyen au véhicule-km de 20 cts (soit, par exemple, 191 € pour les 955 km du trajet Paris-Nice), les exemples qui suivent permettent d'apprécier l'intérêt économique du service pour ses clients.

1^{er} cas : un couple de retraités sur Paris-Nice, propriétaire d'une voiture à moteur thermique

Ce couple possède une voiture type Renault Clio essence.

Dans le cas où il réalise le trajet Paris-Nice en utilisant le service auto/train pour la voiture et le train de nuit pour les deux voyageurs le coût est de :

Billet auto/train	191 € (hypothèse de 20 cts/véh-km)
2 billets train de nuit	<u>191 €</u> (hypothèse de 10 cts/voy-km)
Coût total	382 €

S'il réalise le trajet en voiture par l'autoroute, le coût est de

Carburant	111 € (à 1,75 € par litre et une consommation de 6,8 litres/100 km)
Péage	89 €
Autres coûts d'usage ⁹	<u>189 €</u>
Coût total	389 €

Le coût du trajet en voiture est donc ici équivalent au coût du trajet en auto/train + train de nuit.

En revanche si l'utilisateur ne perçoit que les coûts de carburant et de péages (et ne prend pas en compte les coûts d'assurance et d'entretien), le trajet en voiture peut lui apparaître comme moins cher que l'auto/train + train de nuit.

Au contraire, s'il tient compte, au-delà des seuls coûts d'usage, d'une quote-part des frais fixes de la voiture (à savoir coûts d'acquisition de la voiture, frais financiers et frais de garage pour 400 €), la solution routière lui apparaîtra beaucoup plus chère.

⁹ Ce poste recouvre les coûts kilométriques d'assurance et d'entretien tels qu'appréciés par l'Automobile Club Association pour un véhicule roulant 9 000 km par an.

Nous utilisons ici une ventilation des coûts de l'automobile en 3 blocs :

- Les coûts marginaux : carburant et péages,
- Les autres coûts d'usage : assurance et entretien,
- Les coûts fixes : propriété ou location longue durée, garage

Choisir l'auto/train aura en outre l'avantage d'être moins fatigant, plus sûr et de permettre de remplir la voiture de bagages que l'on retrouvera à l'arrivée.

2^{ème} cas : une famille de quatre personnes sur Paris-Nice, propriétaire d'une voiture thermique

Cette famille possède une Peugeot 308 diesel.

Dans le cas où elle réalise le trajet Paris-Nice en utilisant le service auto/train pour la voiture et TGV Ouigo pour les quatre voyageurs le coût est de :

Billet auto/train	191 € (hypothèse de 20 cts/véh-km)
4 billets TGV Ouigo	<u>229 €</u> (hypothèse de 6 cts/voy-km)
Coût total	420 €

Si elle réalise le trajet en voiture par l'autoroute, le coût est de :

Carburant	96 € (à 1,65 € par litre et une consommation de 6,2 litres/100 km)
Péage	89 €
Autres coûts d'usage	<u>211 €</u>
Coût total	396 €

Sur ce deuxième exemple, la solution du train apparaît également économiquement concurrentielle et ne représente ici qu'un surcoût de l'ordre de 6 % par rapport au voyage en voiture. Le temps gagné sur le trajet et l'économie de fatigue pourraient donc faire basculer cette famille sur la solution train.

3^{ème} cas : la même famille de quatre personnes, toujours sur Paris-Nice, propriétaire d'une voiture électrique

Cette famille possède maintenant un SUV électrique de type Renault Megane E-Tech.

Dans le cas où elle réalise le trajet Paris-Nice en utilisant le service auto/train pour la voiture et TGV Ouigo pour les quatre voyageurs le coût est de 420 €

Pour le trajet en voiture par l'autoroute, le coût est de :

Energie	110 € (à 0,59 € du kWh ¹⁰ et une consommation de 20 kWh/100 km)
Péage	89 €
Autres coûts d'usage	<u>161 €</u>
Coût total	360 €

On note que le plein d'électricité coûte ici plus cher que le plein de gazole de l'exemple précédent. Cela est dû au tarif des bornes de recharge rapide sur autoroute (le kWh est 3 fois plus cher que pour la recharge à la maison) et à la consommation plus élevée quand on roule à 130 km/h.

Les autres coûts d'usage du véhicule sont en revanche plus bas, en vertu d'une hypothèse de coûts d'entretien inférieurs de 25 % pour le véhicule électrique par rapport au thermique.

¹⁰ Prix moyen de la recharge sur les bornes de puissance >50 kWh selon Total Energies

L'existence du service auto/train pourrait présenter un autre avantage, non valorisé ici, celui de permettre à cette famille d'opter pour un plus petit véhicule, plus léger et doté d'une plus petite batterie.

Ce véhicule calibré sur les besoins de déplacement du quotidien sera moins cher à l'achat et moins cher à l'usage.

5. MODÈLE ECONOMIQUE DE L'OPÉRATEUR, VIABILITÉ DU SERVICE

5.1. MODÈLE DE COUT

Afin d'apprécier la profitabilité possible du service, nous avons réalisé une modélisation des recettes et des coûts de l'opérateur.

Toutes les charges ont été chiffrées de manière large, dans une optique de prudence et pour ne pas minimiser un éventuel déficit du service.

Les méthodes d'appréciation, unités d'œuvre et valeurs unitaires sont synthétisées ci-dessous :

Recettes

Recettes du trafic	Produit moyen au véh-km	0,20 €/véh-km 108 000 éq-véh annuels pour ATN 162 000 éq-véh annuels pour ATA	
--------------------	-------------------------	---	--

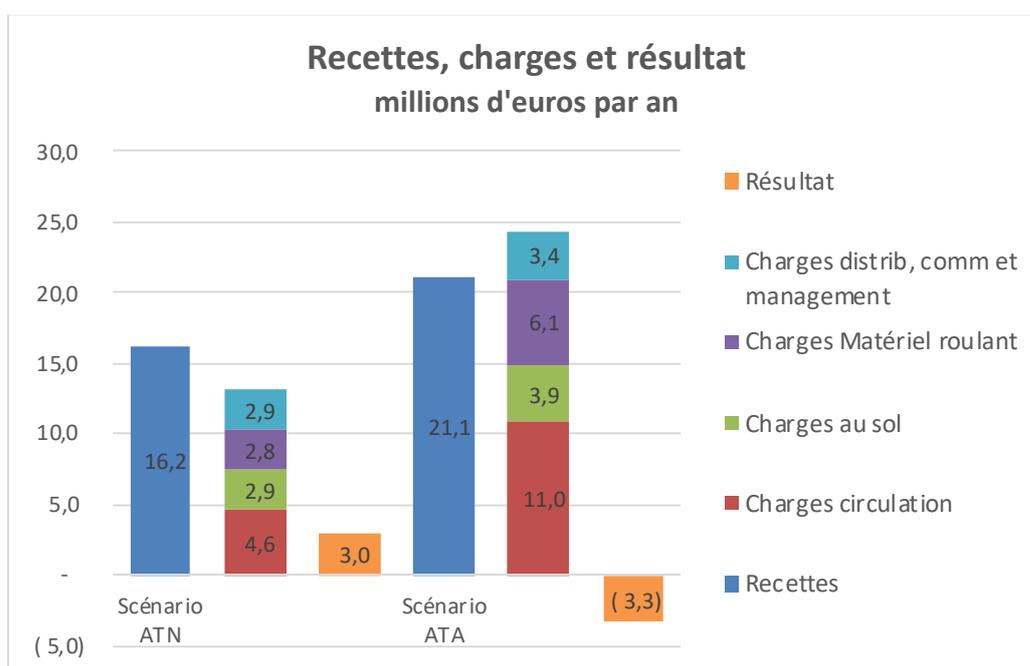
Coûts

Conduite	Au train-km	2,5 €/train-km	Gratuit pour le train auto-couchettes car le conducteur est déjà présent
Energie	Au poids du train (tonnes km brutes)	Tarif Redevance Fourniture de l'Energie du DRR 2024 : 0,18653 €/kWh	
Péage d'infrastructure	En application du Document de Référence du Réseau	Redevance de Circulation au tonnage (kilo tonne brute complète) ou au train-km Redevance de Circulation Electrique (RCE), RCTE	En fonction du poids rajouté pour les trains auto-couchettes Tarif spécifique proposé au DRR pour la catégorie auto/train
Redevance gare	Supposée nulle		
Charges au sol – chargement/déchargement des véhicules	Au véhicule transporté	½ h de temps agent par véhicule. 45 €/h	
Manœuvre des locomotives et wagons	A la circulation	1 h de temps agent par circulation. 60 €/h	
Entretien des locomotives	Selon personnel nécessaire		Gratuit pour le train auto-couchettes car la locomotive est déjà présente

Entretien des wagons porte-autos	Selon personnel nécessaire		
Entretien des ateliers	Au forfait		
Loyer des locomotives	Selon valeur à neuf	Coût de 5,5 M€ par locomotive. Locomotive hybride	Gratuit pour le train auto-couchettes car la locomotive est déjà présente
Loyer des wagons	Selon valeur à neuf	60 wagons à 350 k€ par wagon	
Commercialisation et management		3 dirigeants 1 M€ de budget annuel marketing/pub 10% de commissions vente	

5.2. RESULTATS POUR LES DEUX SCENARIOS

Les résultats économiques annuels prévisionnels de nos deux scénarios, Appui au train de nuit (ATN) et auto/train autonome (ATA) sont résumés dans le graphique ci-dessous :



On note que le scénario ATN dégage une marge, ce qui signifie que le service auto-couchettes améliore l'économie des trains de nuit. L'effet d'attraction de nouveaux voyageurs au train de nuit (= la vente de billets supplémentaires) pourrait également être valorisé et renforcerait encore l'intérêt à adjoindre des wagons porte-autos aux trains de nuit.

6. BILAN DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET AUTRES EFFETS EXTERNES

L'auto/train présente de forts avantages environnementaux.

Nous valorisons ci-dessous trois avantages particulièrement marquants :

- *L'économie d'énergie,*
- *La baisse des émissions de gaz à effet de serre,*
- *La baisse de l'insécurité routière.*

D'autres bénéfices socio-économiques auraient également pu être estimés, comme la baisse de la pollution locale routière ou les impacts sur le bruit. Néanmoins, s'agissant d'un service de transport de longue distance, ces effets sont généralement considérés comme peu significatifs.

6.1. L'ECONOMIE D'ENERGIE

Quelles sont les économies d'énergie à attendre d'un service de transport des voitures et motos par le train ?

Notamment, dans un contexte marqué par l'électrification progressive du parc automobile, il convient de se demander s'il y a vraiment intérêt à faire transporter des voitures électriques par des trains électriques.

La question est purement technique et ramène à l'intérêt du contact roue/rail, acier contre acier, et à la grande sobriété énergétique associée.

Le calcul qui suit est nécessairement simplificateur, la consommation d'énergie d'un véhicule (train ou voiture) dépendant de nombreux paramètres.

Il tend néanmoins à dégager un ordre de grandeur : **passer à l'auto/train divise par 2 les consommations d'énergie.**

Détail du calcul :

On compare la consommation d'énergie d'un train porte-auto de 6 wagons chargé de 54 voitures à celle d'une flotte de 54 voitures voyageant par la route.

Hypothèses de poids :

Locomotive : 76 tonnes

Wagon porte-auto : 27 tonnes (à vide), chargé chacun de 9 voitures

Voiture : 2 tonnes

Sur une distance de 800 km, le train consomme environ 4 400 kWh, la flotte de voitures consomme quant à elle 8 600 kWh (à 20 kWh/100 km).

La consommation du train est donc moitié moindre que celle de la flotte de voitures sur autoroute.

6.2. LA BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES)

Nos chiffrages sont basés sur les données de la base empreinte de l'ADEME.

Ces données permettent de chiffrer les émissions directes liées à la combustion des carburants mais également les émissions indirectes de production de l'énergie (ou amont) et celles liées à la fabrication des véhicules.

Comparons sur Paris-Nice, pour un couple de voyageurs, les solutions train et route.

Solution train

Emissions d'une voiture transportée par le train	7,8 kg CO ₂ eq (source SNCF)
+ émissions de 2 voyageurs transportés par TGV	5,6 kg CO ₂ eq (source SNCF et ADEME, à 2,93g CO ₂ eq par voyageur et par km parcouru, couvrant les émissions amont et la fabrication du train)
Total pour la solution train	13 kg CO ₂ eq

Solution route avec véhicule diesel

Emissions d'une voiture part./cœur de gamme/diesel	203 kg CO ₂ eq (source ADEME, émissions amont + combustion + fabrication)
--	--

L'écart entre les deux solutions est donc de 190 kg CO₂eq.

Pour passer d'une voiture transportée par an à notre potentiel commercial estimé de 100 000 éq-voitures transportées par an, nous multiplions par 100 000 et estimons donc l'économie potentielle d'émissions de gaz à effet de serre à **19 000 tonnes par an**.¹¹

Si la voiture est électrique, le bilan de la solution route devient :

Solution route avec véhicule électrique

Emissions d'une voiture part./cœur de gamme/élec	: 96 kg CO ₂ eq (source ADEME)
--	---

L'écart entre les deux solutions n'est plus que de 83 kg CO₂eq.

Sur cette base l'économie annuelle d'émissions de GES serait de **8300 tonnes par an**.

On voit donc que l'effet de l'électrification progressive du parc automobile serait de diminuer l'économie d'émissions de GES permise par le projet auto/train.

Compte tenu de la part actuelle de la voiture électrique dans le parc de véhicules particuliers en France, à savoir 1 million sur 39 millions, soit un peu moins de 3%, l'économie d'émissions de GES à attendre d'une mise en service aujourd'hui de

¹¹ Cette économie peut paraître assez modeste. Elle n'est pourtant pas négligeable. A titre d'exemple, selon certaines études, une taxation de l'aviation d'affaire aboutissant à une baisse de 10% des vols représenterait une baisse de 36500 tCO₂/an, soit environ le double de ce que nous envisageons ici pour l'auto/train. Autre point de repère : Cette économie de 19 000 tonnes représente 0,05% des 41 millions de tonnes de CO₂eq émises par la mobilité de longue distance des Français (estimation de The Shift Project pour le Plan de Transformation de l'Economie Française).

l'auto/train est beaucoup plus proche du calcul basé sur la voiture à moteur thermique que de celui basé sur son équivalent électrique.

De plus, pour que l'électrification diminue l'intérêt écologique de l'auto/train dans les proportions du calcul ci-dessus, il faudrait que ce passage à l'électrique n'aille pas de pair avec une augmentation de la puissance et du poids des automobiles. A défaut une bonne part de l'avantage écologique du véhicule électrique sera gommée.

L'auto/train constitue justement un argument pour éviter de dimensionner le gabarit des véhicules sur les rares parcours longs annuels.

Si, par exemple, un automobiliste décide de se doter d'un véhicule électrique léger (la « voiture particulière/entrée de gamme-véhicule léger électrique » de la base ADEME) plutôt que de la voiture « haut de gamme berline électrique », l'économie annuelle de GES sera de 500 kg CO₂eq (pour 10 000 km réalisés par an) et, donc, potentiellement 5 000 tonnes de CO₂eq si 10 000 automobilistes faisaient ce même choix.

Pour une structure du parc automobile constituée de 90% de véhicules thermiques et 10% de véhicules électriques (situation qui pourrait prévaloir en 2030) et sur la base d'une hypothèse d'un prix de 100 € la tonne de CO₂, **l'économie moyenne de CO₂ serait de 180 kg CO₂ pour un Paris-Nice, avec une valeur estimée de 18 euros.**

Pour nos deux scénarios, le chiffrage, basé sur les mêmes hypothèses de structure du parc et de valeur de la tonne de CO₂, est :

Le scénario Appui au Train de Nuit permet une économie annuelle de 1,5 M€,

Le scénario Auto/train autonome permet une économie annuelle de 2 M€

6.3. LA BAISSÉ DE L'INSECURITE ROUTIERE

La baisse de l'insécurité routière est un argument fondamental de l'auto/train.

Nous appuyons nos calculs sur les coûts moyens socio-économiques établis par le Ministère de la Transition Ecologique (note publiée en décembre 2020).

Les barèmes de coûts proposés par le MTE montrent notamment que les parcours interurbains génèrent relativement peu d'externalités (beaucoup moins en tout cas qu'en milieu urbain). Ces parcours interurbains sont surtout caractérisés par une forte insécurité routière, les statistiques de l'accidentalité routière montrant que les accidents graves restent nombreux sur ce segment des déplacements.

Le barème de valorisation proposé est en particulier très élevé pour les motos.

Barèmes Insécurité, longue distance en cts € 2015/pass.km

	VP essence (2,2 pass)	VP diesel (2,2 pass)	VP électrique (2,2 pass)	Motocycle (1,15 pass)	Autocar (30 pass)	TGV (388 pass)	TET. (199 pass)	court et moyen courriers (93 pass)	Long courrier (239 pass)
Coût d'Insécurité	1,55	1,55	1,55	31,6	0,24	0,13	0,26	0,07	0

Source : coûts moyens socio-économiques, MTE, page 19

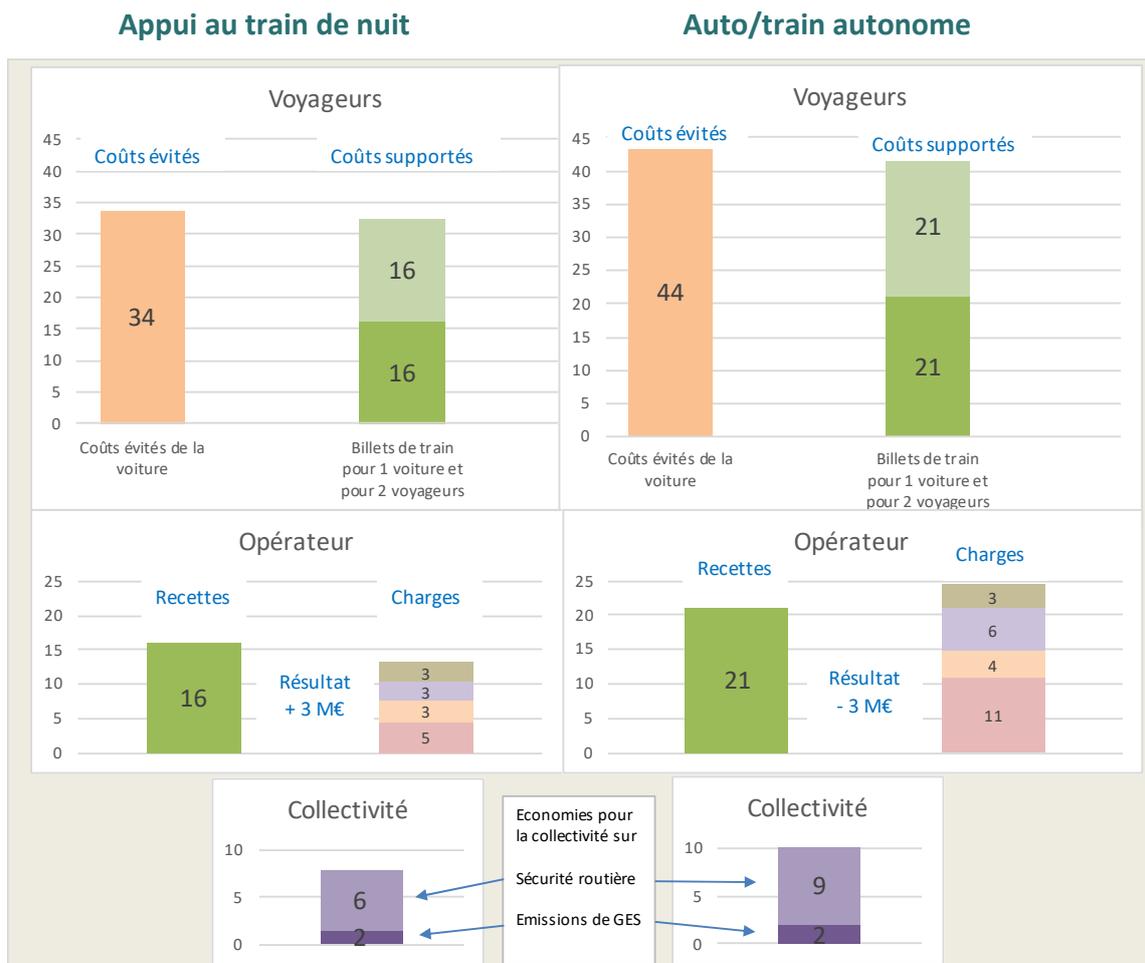
7. CONCLUSIONS ET PISTES POUR UNE MISE EN ŒUVRE

7.1. SYNTHÈSE DES RESULTATS

L'exploitation de services auto/train en France présenterait de nombreux bénéfices.

- *L'utilisateur gagne en confort de voyage et ne dépense pas plus. Le prix du service ferroviaire est équivalent au coût d'usage du véhicule automobile.*
- *Pour l'opérateur, l'équilibre financier semble atteignable. Dans nos simulations, l'exploitant est légèrement bénéficiaire ou légèrement déficitaire selon les hypothèses retenues.*
- *La collectivité tire un avantage très net de la baisse d'insécurité (moins d'accidents de la route) et de l'économie de gaz à effet de serre.*

Le graphique ci-dessous résume nos chiffrages, exprimés en millions d'€ annuels :



7.2. PISTES POUR UNE MISE EN ŒUVRE

Compte tenu des avantages socio-économiques valorisés ici, le degré élevé d'intérêt pour la collectivité peut plaider pour un soutien public au projet.

Une voie naturelle de relance de services auto/train serait donc de passer par la convention Trains d'Equilibre du Territoire. Un avenant pourrait permettre de convenir entre Etat et SNCF Voyageurs de l'ajout de wagons porte-autos à certaines circulations de trains de nuit.

Si nous avons caractérisé deux scénarios, l'un de type trains auto-couchettes, l'autre basé sur la circulation d'autos/trains déconnectés du train de nuit, la mixité entre les deux formules d'exploitation est également envisageable. Ce troisième type de scénario pourrait prendre par exemple la forme d'un engagement d'OSLO, filiale de SNCF Voyageurs dédiée au développement et à l'exploitation de nouvelles dessertes sur lignes classiques. La filiale trouverait son équilibre financier en louant son matériel à l'activité Trains d'Equilibre du Territoire certains jours de l'année et en l'exploitant en propre le reste du temps. SNCF Voyageurs en tant qu'exploitant très majoritaire des services de transport de voyageurs en France trouverait également son compte au travers de la vente de billets à de nouveaux voyageurs, induits par l'existence du service auto/train.

Se doter d'une flotte de wagons porte-autos est un point délicat du projet ; le fret ferroviaire manque actuellement de tels wagons ; l'acquisition de wagons neufs pour l'auto/train paraît donc un investissement indispensable. Elle suppose par nature d'accepter des délais de mise en œuvre.

Trouver des wagons d'occasion permettrait d'expérimenter le service à un plus proche horizon.