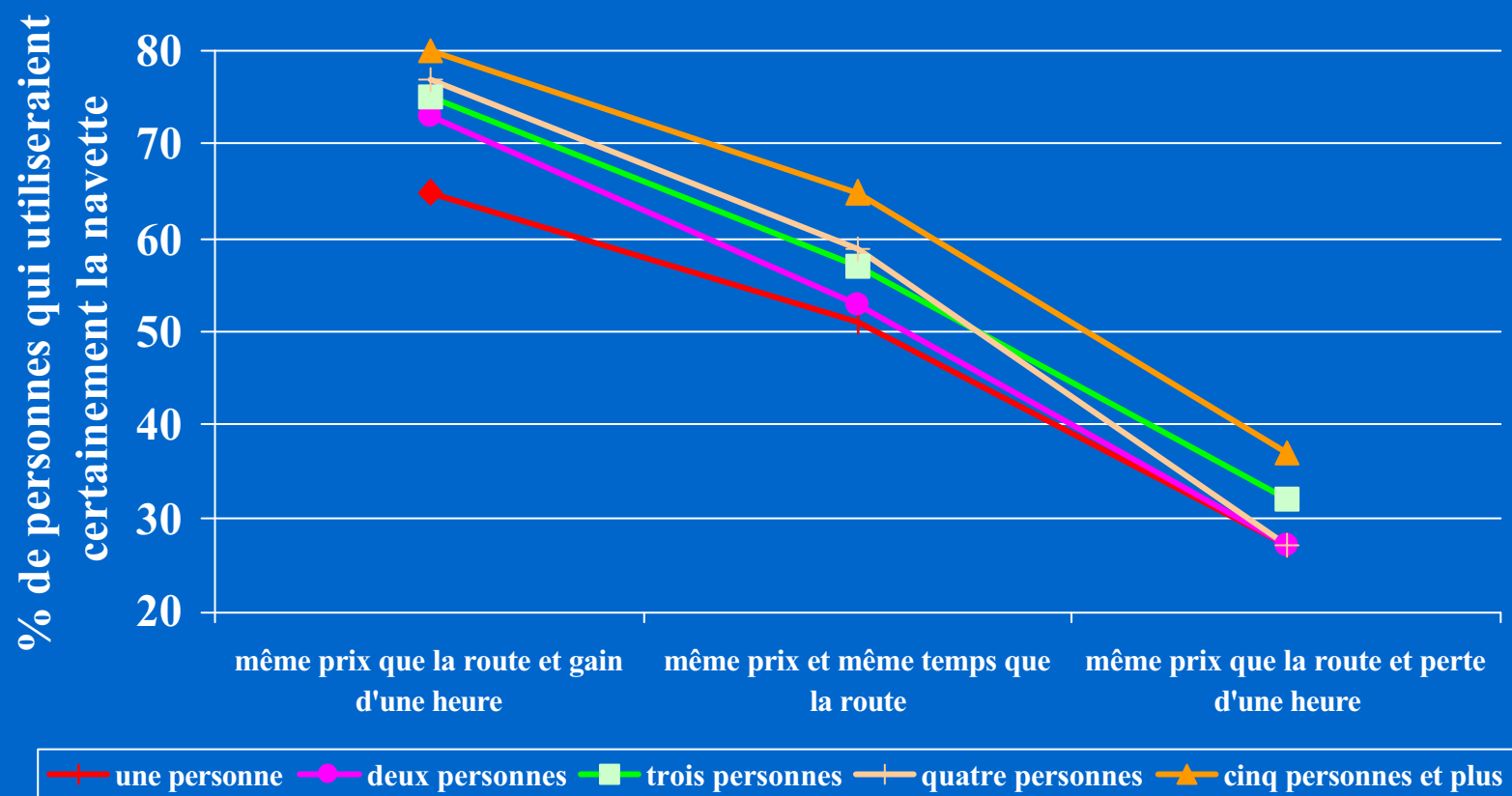


# Enquête auprès des automobilistes... résultats

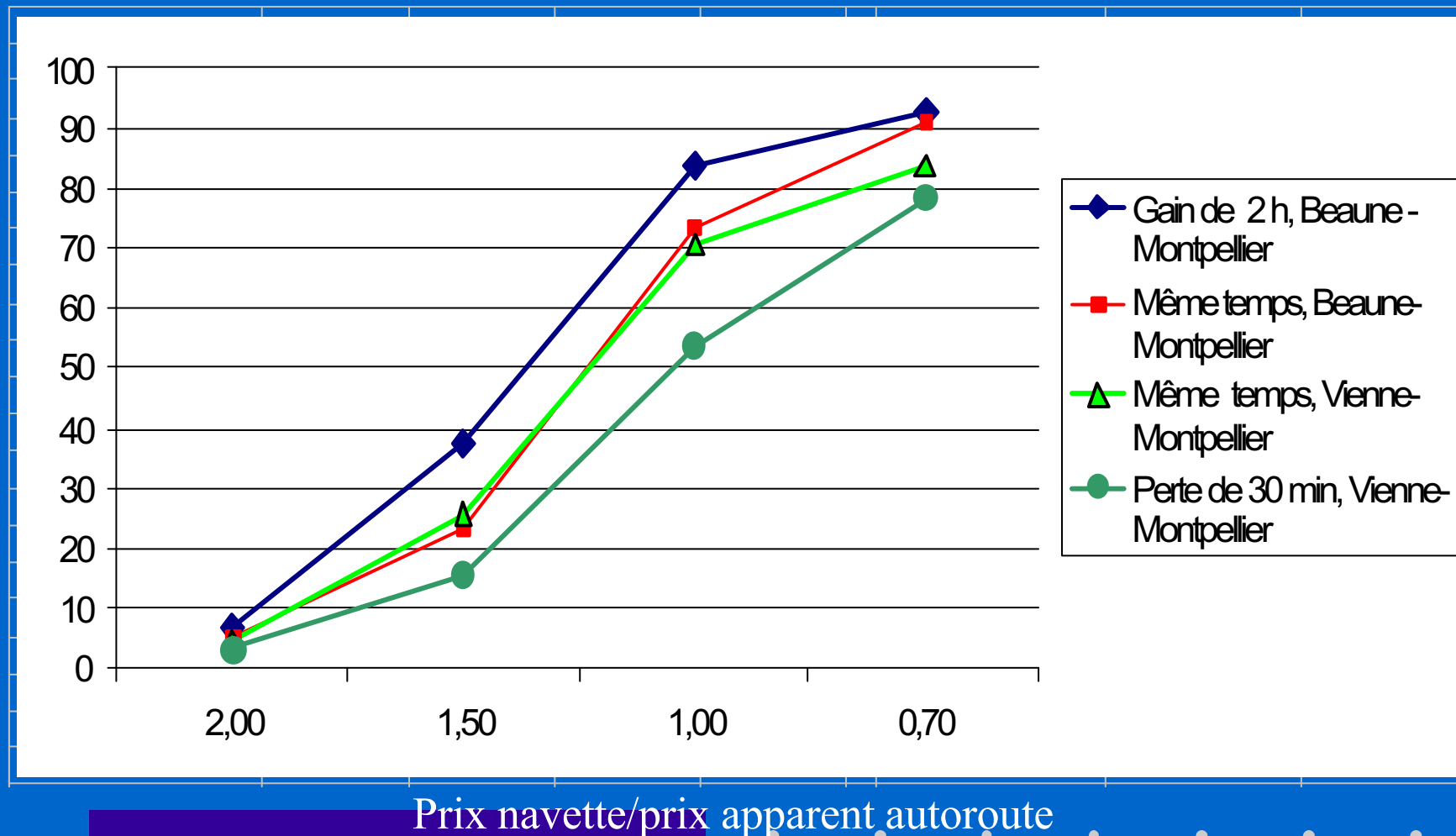
## L'intérêt pour la navette croît avec la taille du groupe



# Enquête auprès des automobilistes... résultats

## Des réponses cohérentes selon les scénarios

% de oui à l'utilisation de la navette



# Enquête auprès des automobilistes...

## ...synthèse des résultats

- Une enquête représentative de la **pointe estivale**
- Un **accueil très favorable** par une population « homogène » de vacanciers
- Une part importante de **véhicules d'un gabarit supérieur à la normale**
- Une **sensibilité très forte au prix** (potentiel divisé par 2 à 3 quand le prix est supérieur de 50% au prix apparent de la route)
- et **au temps** (on perd un tiers de potentiel en perdant une heure de temps de parcours)
- Ce qui compte c'est le temps par rapport à la route, mais pas ou **moins la longueur de la liaison** . . . . .

# Enquête auprès des automobilistes...

## ... ..synthèse des résultats (suite)

- La **fréquence influence sensiblement** l'attrait du système (on divise par deux le potentiel de trafic en offrant un service à l'heure plutôt qu'à la demi-heure)
- Globalement : « Plus cher et moins vite » réduit très largement le potentiel
- Du point de vue du matériel, **l'accès aux véhicules pendant le trajet n'est pas une priorité** pour les automobilistes
- Une large majorité souhaite **réserver avant le départ**

- 
- 
- 

## Le matériel roulant

Les navettes doivent :

- répondre aux attentes des automobilistes,
- respecter les contraintes techniques et d'exploitation du système ferroviaire actuel (gabarit, sécurité, vitesse...),
- présenter des coûts d'investissement et d'exploitation acceptables

# Le matériel roulant...

## Offre de base :

wagons plats continus +  
voitures V2N à 140 km/h  
- variante à 160 – 200 km/h -



	<i>Locomotives</i>	<i>Nb éléments porte véhicules</i>	<i>Nb éléments voyageurs</i>	<i>Longueur totale (m)</i>	<i>Capacité véhicules</i>	<i>Capacité voyageurs</i>	<i>Coûts d'acquisition (k€) *</i>	<i>Coûts de maintenance (€ / km) *</i>
Porte véhicules ouverts à 140 km/h	2 locs fret (ex: BB 27000)	29	4	1005	145	480	13005	4,6
Porte véhicules couverts à 160 – 200 km/h	2 BB 26000	29	4	1005	145	480	25120	4,7

\* voitures voyageurs + wagons porte autos + locomotives

## Le matériel roulant... l'offre de base

(wagons plats continus + V2N)

- *Avantages*

- Chargement et déchargement par les clients → réduction du coût d'exploitation.
- Possibilité de prévoir des modules alternant voitures voyageurs et wagons pour véhicules → réduction du délai de chargement
- Simplicité du terminal → réduction du coût d'investissement
- Aucune incertitude technique sur la rame.

- *Inconvénients*

- Capacité réduite.
- Impossibilité d'accès aux véhicules pendant le transport.

# Le matériel roulant...

## Offre innovante :

concept de rame du futur 1N / 2N à 200 km/h

*Partie 1 niveau pour véhicules sur 300 m*



*Partie 2 niveaux sur 700 m*



	<i>Nb éléments porte véhicules</i>	<i>Nb éléments voyageurs</i>	<i>Longueur totale (m)</i>	<i>Capacité véhicules</i>	<i>Capacité voyageurs</i>	<i>Coûts d'acquisition (k€) *</i>	<i>Coûts de maintenance (€ / km) *</i>
RAME			1007	222	704	39520	5,36
Partie 2N	24	16	650	168	512		
Partie 1N	18	4	358	54	192		

\* éléments voyageurs + éléments porte autos + locomotives type BB 26000 incluses



# Le matériel roulant...l'offre innovante

(rame du futur 1N / 2N à 200 km/h)

- *Avantages*

- Chargement et déchargement par les clients
- Proximité des espaces véhicules et voyageurs
- Accès possible aux véhicules (mais dans conditions toutefois dégradées)
- Forte capacité
- Voitures protégées pendant le transport
- Absence de contrôle de gabarit au départ

- *Inconvénients*

- Complexité plus importante du terminal (deux niveaux de quai pour permettre l'accès simultané à la rame).
- Coût d'investissement assez élevé.
- Risque technologique

- 
- 
- 

## Le trafic sur autoroute

- entre Valence et Orange (section la + chargée) :
  - 60 000 VL/j en moyenne
  - 90 000 à 100 000 VL/j en juillet/août
- entre Beaune et Montpellier en 2000 :
  - 4 175 VL/j en TMJA
  - 11 740 VL/j en TMJE

- 
- 
- 

## Marché navette entre Beaune et Montpellier (temps de parcours navette : 4h30 à 5h)

- Trafic autoroute en 2020 : 2 millions de véhicules/an
- Part de marché estimée pour la navette à 30% pour l'offre de base V140 et 36% pour l'offre du futur  
soit un marché de 612 000 à 732 000 véhicules par an
- mais faible taux d'occupation de la navette : 30% pour l'offre de base en moyenne, 45% en périodes de pointe

- 
- 
- 

## Marché navette entre Beaune et Orange (temps de parcours navette : 3h45 à 4h)

- Trafic autoroute en 2020 : 5 millions de véhicules/an
- Part de marché estimée pour la navette à 24% pour l'offre de base V140 et 27% pour l'offre du futur  
soit un marché de 1 170 000 à 1 338 000 véhicules par an
- Taux d'occupation de la navette : 50% pour l'offre de base en moyenne, 90% en périodes de pointe

- 
- 
- 

## Conclusion

- Un accueil très favorable de la part des automobilistes à un service de navettes
- Meilleure efficacité économique = 1 'offre de base (wagons plats + V2N) sur Beaune -Orange
- Cette navette permettrait de capter environ 1,3 million de voitures par an (7500 par jour en périodes de pointe) sur la relation Beaune-Orange
- Coordination indispensable entre l 'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d 'autoroutes pour offrir un service intégré (communication, distribution, tarification,...)