

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom : Courtois

Prénom : Bernard

Organisme : ASSOCIATION DES USAGERS DU TRANSPORT AUTO/TRAIN

Coordonnées :

Lieu : Paris

Date : 15 mai 2006

---

**AUTAUT**

Constituée et déclarée conformément à la loi de 1901 – Reconnue d'intérêt général  
Membre de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transport)

Document : Vallée du Rhône et Arc Languedocien  
Débat public sur la politique des transports  
"Pour en savoir plus"

Rubrique : "Le mode ferroviaire"  
"Les trains auto-couchettes" (page 33) , le

Monsieur le Président,

En ajout à notre lettre de portée générale du 24 mars dernier, nous vous présentons des remarques relatives au sous-chapitre "Les trains auto-couchettes" de votre cahier "Pour en savoir plus".

**L'activité du service auto/train**

Il est écrit que le service auto/train assure en moyenne le transport de quelques "dizaines de voitures. Bien qu'il ait perdu en dix ans les deux-tiers de son trafic, le service auto/train a tout de même transporté 80 000 voitures en 2005, avec une forte concentration sur les quatre mois printemps-été, soit, en moyenne pendant cette période, quelques centaines de voitures journallement.

La chute du trafic est essentiellement due aux mesures drastiques appliquées par le service auto/train - réduction du calendrier et du nombre des liaisons, relèvement des tarifs – dans l'espoir de rétablir son équilibre financier. Ces restrictions ont atteint les vacanciers hors saison – notamment les retraités – sans que l'on cherche à accueillir une clientèle non touriste de professionnels chargés de dossier, de matériels et produits de démonstration, etc.

Une stratégie dynamique, à l'instar des homologues de l'auto/train, l'allemand "DB auto/zug" et l'italien "Trenitalia/Auto al seguito", devrait permettre de relever significativement le niveau d'intervention du ferroutage des véhicules de tourisme en toutes saisons et pour toutes positions socio-professionnelles des conducteurs.

**Proposition de navettes entre Beaune et le midi**

Le document "Pour en savoir plus" évoque l'instauration d'une navette ferroviaire auto-couchettes dans le couloir rhodanien pour désengorger l'autoroute notamment en période estivale.

Cette proposition apparaît pertinente et constructive aux yeux des usagers que nous sommes déjà du ferroutage, sous la forme de l'auto/train.

Mais précisément, en tant qu'usagers, nous avons des remarques à formuler sur les modalités du projet telles que présentées dans votre document.

La proposition de fixer à Beaune le point de départ du côté nord est trop restrictive.

Certes, Beaune est le lieu de jonction de plusieurs axes routiers et autoroutiers mais les véhicules qui s'y rejoignent arrivent de plus loin. Pourquoi ne pas aller les prendre en ferroutage à jours et heures fixés à l'avance d'où ils viennent principalement, Paris, Calais et Strasbourg ?

La même remarque vaut pour un autre projet parallèle à celui du couloir rhodanien, le projet Lyon-Turin. Il y est prévu un ferroutage de camions mais il va de soi que les véhicules de tourisme devraient y être admis et que le ferroutage pourrait être allongé, de Paris à Milan comme cela était possible avant que la SNCF supprime drastiquement cette liaison auto/train en 2000.

.../...

Votre document a titré la proposition : "Les trains auto-couchettes".

Nous nous réjouissons que la modalité du train auto-couchettes soit évoquée car la SNCF en a progressivement réduit la pratique ces dernières années faute de rentabilité.

Or le train auto-couchettes présente l'avantage du gain de temps puisque, le transport des véhicules et des personnes s'effectuant de nuit par le même train, le voyageur dispose de son véhicule à l'arrivée dans les meilleurs délais et surtout il gagne pratiquement une journée par rapport au trajet par route ou auto/train. Ce qui est un argument fort à l'égard des vacanciers comme des professionnels.

Il est à souligner que la formule du train auto-couchettes ne semble pas adaptée à des trajets par navette effectués de jour et sur des durées de quatre ou cinq heures. Elle correspondrait à des trajets plus longs, comme au départ de Paris ou Strasbourg, effectués de nuit.

En revanche, pour les liaisons diurnes, il semble indispensable de prévoir à bord des navettes un service de restauration, et peut-être des wagons spéciaux pour les familles et les enfants avec, pour ceux-ci, un espace jeux.

Le succès d'un système de navettes serait conditionné par la satisfaction des usagers sur deux points qui nous paraissent déterminants : le coût et le temps passé.

Le tarif du ferroutage devrait pouvoir supporter la comparaison avec ce que l'automobiliste croit être le coût par autoroute. En effet, pour la plupart, les automobilistes chiffrent le coût autoroutier au carburant plus péage, sans tenir compte de l'entretien et de la perte par usage sur la valeur du véhicule.

Un travail pédagogique permettrait peut-être de faire admettre l'incorporation de tout ou partie de ces derniers éléments dans la tarification de la navette mais rien n'est moins certain.

Le temps de trajet est également une donnée à laquelle les usagers prêteront attention.

Il nous semble indispensable que la durée totale du voyage, y compris la séquence navette, ne soit pas supérieure à un trajet totalement effectué par autoroute.

La vitesse de la navette (140 km/h) serait supérieure à la vitesse sur autoroute (130 km/h sauf ralentissements variés). Mais le système de navette comporte des temps d'embarquement et de déchargement.

C'est pourquoi nous considérons que des convois de 750 m de long, tels qu'évoqués dans le document, comporterait un temps d'embarquement dissuasif et un délai allongé entre deux navettes.

Nous comprenons bien qu'un convoi long économise des frais de personnel par rapport à deux convois moitié moins longs mais, commercialement, nous estimons que la rapidité d'exécution serait la clé du succès.

Donc des convois courts deux fois plus fréquents.

Par ailleurs, afin d'accélérer l'embarquement et le déchargement, il conviendrait de :

- 1 bien organiser au départ le constat des défauts de la carrosserie du véhicule,
- 2 utiliser des porte-autos à chargement latéral, ce qui exclut l'utilisation des types de porte-autos actuellement en service sur l'auto/train, où les véhicules s'embarquent et se déchargent "à la queue-leu-leu".

Tout ceci pose des problèmes de faisabilité et de rentabilité qui sont du domaine de la SNCF et peuvent être décisifs. Nous ne donnons ici qu'un point de vue d'usagers appelant l'attention sur ce qui peut contribuer au succès de la proposition.

Nous espérons qu'à l'occasion de ce débat public la SNCF aura à cœur de développer des propositions de ferroutage sur le couloir rhodanien qui apportent des solutions d'avenir adaptées aux besoins des usagers.

Nous vous prions, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de nos salutations très distinguées.

Le Président,

Bernard COURTOIS

