



Débat public

Contournement
autoroutier de Bordeaux

1 Situation actuelle

Depuis les années 70, la croissance de la mobilité est devenue l'une des caractéristiques essentielles de notre société.

Elle est liée à l'élévation générale du niveau de vie. Elle est également en relation avec le développement des villes, lui-même favorisé par la qualité de l'offre de transport, individuelle ou collective.



Cette mobilité qui touche les personnes concerne également les biens. En supprimant frontières et barrières douanières, l'essor de l'Europe et

"l'Acte unique européen" ont accéléré la croissance des échanges à l'intérieur de ce nouvel espace. Ils ont fait naître une logique de transport dans laquelle la part de la route est devenue largement prépondérante.

Sa compétitivité s'appuie en effet sur une grande souplesse logistique associée à la valeur ajoutée croissante des produits transportés.

Pour relier les villes de l'espace européen, automobiles et camions empruntent désormais à longueur d'année de grands axes routiers, dont certains arrivent à saturation. Dans le contexte actuel, cette situation ne semble pas devoir s'inverser naturellement : le volume des transports et des déplacements devrait continuer de croître en fonction du dynamisme de l'économie.

1

.1

Déplacements et transports les tendances de fond



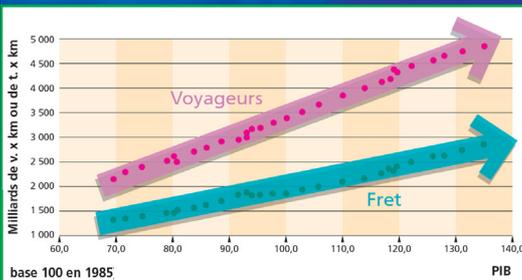
DES POPULATIONS QUI SE DÉPLACENT DE PLUS EN PLUS

En France, depuis 30 ans, la mobilité de la population, tous modes de transport confondus, a été multipliée par près de trois : de 1970 à 2000, le nombre de kilomètres parcourus pendant un an par l'ensemble des voyageurs (le nombre de voyageurs x kilomètres) est passé de 150 milliards à 400 milliards. Cette croissance de la mobilité, plus rapide que celle de l'économie, s'explique autant par l'élévation du niveau de vie et la démocratisation de l'automobile que par les évolutions de notre société.

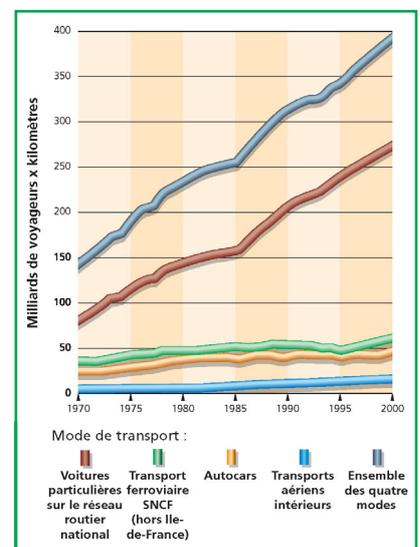


> L'automobile garde la préférence...

En France, la voiture individuelle est utilisée pour 80% des déplacements, quel qu'en soit le motif ou la distance. Cette prédominance de l'automobile, favorisée par la souplesse qu'elle offre, s'explique aussi par un réseau routier dense et de qualité. La création de pénétrantes et de rocades qui améliorent les conditions de circulation en milieu urbain, s'ajoute à l'attractivité de l'offre autoroutière



Evolution de la mobilité des personnes et du fret au sein de l'union européenne depuis 1970, en fonction du produit intérieur brut (PIB).
Rappel : PIB France 2001, environ 1 400 Milliards d'euros
Source : Commission européenne



Evolution des trafics de voyageurs en France depuis 1970 et part des différents modes
Source : DAEI-SES



1

.1

avec un réseau de l'ordre de 10 500 km, comparable à celui de l'Allemagne ou de l'Espagne. Malgré une offre ferroviaire et aérienne de qualité, la majorité des déplacements s'effectue par la route pour des parcours inférieurs à 600 km. Des déplacements supérieurs à 1 000 km, voire 1 500 km sont encore effectués à 22% en voiture. Comparée aux autres pays

européens, la France se situe avec le Royaume Uni dans le peloton de tête pour les déplacements en voiture individuelle. Cette prépondérance de l'automobile ne s'accompagne cependant pas d'une surmotorisation, le taux d'équipement des Français étant sensiblement comparable à celui de ses voisins. Elle relève donc de la géographie du territoire et de son organisation en même temps qu'elle est le reflet de pratiques sociales particulières, tant pour le travail que pour les loisirs.

> ... mais les autres modes de transport progressent aussi

En France, la place prépondérante des déplacements en voiture n'empêche pas les autres modes de transport de progresser. Ainsi, en Europe, les Français sont avec les Allemands parmi les premiers utilisateurs du chemin de fer. Pour les voyages en train, le TGV emporte très largement la préférence des

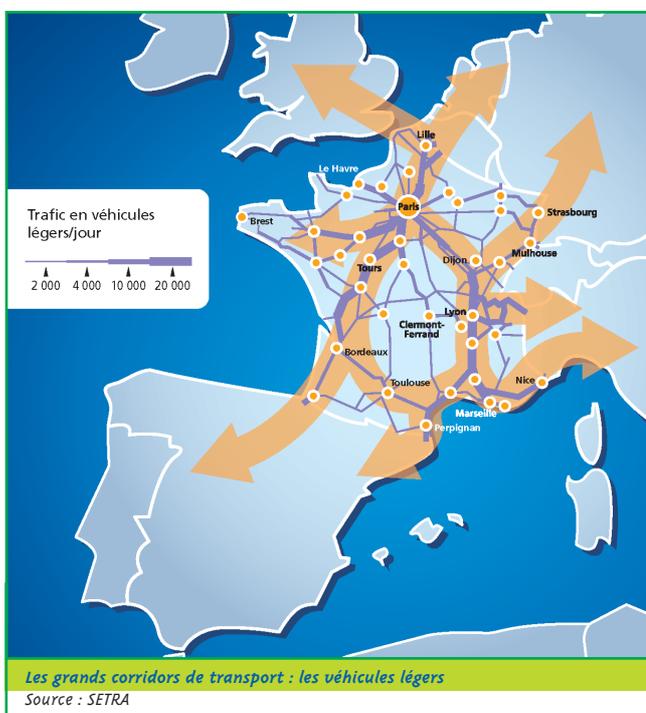
usagers. C'est essentiellement la grande vitesse qui permet au trafic voyageurs de la SNCF de poursuivre sa croissance, car dans le même temps, les lignes conventionnelles ont vu leur fréquentation fortement régresser. La régionalisation récente des TER devrait cependant conduire à leur plus grande utilisation.

Le transport aérien a connu également un rythme de croissance soutenu jusqu'aux événements de septembre 2001. Cependant, pour les déplacements au sein de l'hexagone, il est fortement concurrencé sur certaines lignes intérieures par le TGV.

Son développement actuel se positionne principalement sur les liaisons à grande fréquence, type navette, et sur l'international avec une offre croissante de compagnies à bas tarifs ("low cost").

> Les corridors européens de voyageurs

Au long des axes atlantique et rhodanien, la densité du trafic routier et ferroviaire dessine deux grands couloirs de transport de voyageurs. La France est en effet une des principales destinations de vacances en Europe, notamment pour les habitants du Benelux, de l'Allemagne et du Royaume-Uni. L'hexagone est également traversé par les vacanciers originaires de ces pays qui se rendent en Italie, en Espagne et au Portugal ainsi que dans les pays du Maghreb par la route.



TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN TRAFIC EN CONSTANTE PROGRESSION

Située à la croisée des grands courants d'échanges entre l'Europe du Nord, la péninsule ibérique et l'Italie, la France occupe une place importante dans le transit international de marchandises. Deux grandes tendances caractérisent l'évolution et la croissance de ce trafic :

- une prédominance accrue de la route,
- des distances de plus en plus longues.

> En Europe une prédominance accrue de la route

A l'heure actuelle, la route représente près de 45 % des échanges intracommunautaires mesurés en tonnes, ce qui correspond à 62 % de la valeur des échanges. A l'exception des Pays Bas où les voies navigables sont majoritaires, les marchandises voyagent principalement par camions. En France, en trente ans, le trafic routier de marchandises a été multiplié par 2,5. Dans le même temps, le transport de marchandises par voies ferrées reculait de 25 % et celui par voies navigables de 50 %.

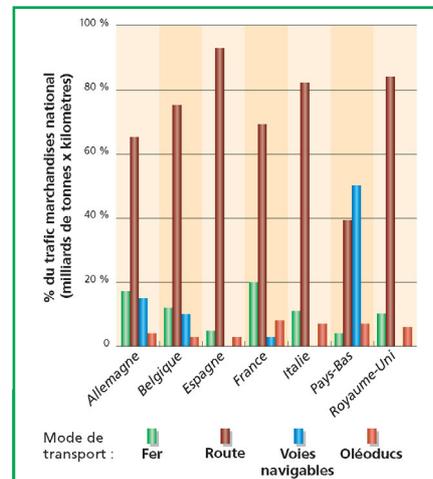
La part très réduite du rail dans les échanges internationaux, en particulier avec les pays du sud européen, tient principalement aux incompatibilités techniques entre réseaux nationaux, qu'il s'agisse de l'écartement des voies, de l'alimentation électrique

ou des systèmes de signalisation. L'autre grande raison est la forte diminution du transport de marchandises lourdes (pondéreux) suite à la fermeture de nombreuses mines et de la crise de la sidérurgie associée à un développement du transport des produits manufacturés à forte valeur ajoutée, attirés par l'efficacité du mode routier.

> Des distances de plus en plus longues

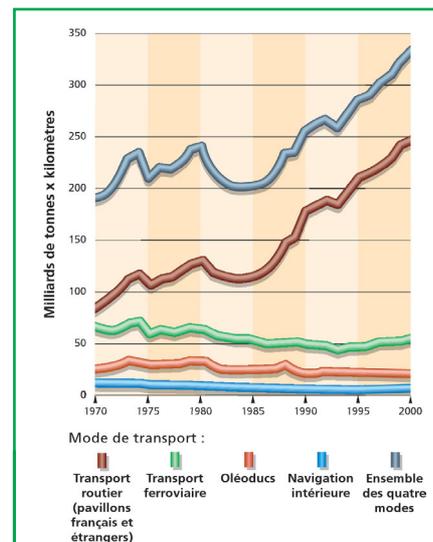
L'internationalisation des échanges et des logiques de production et l'impératif de compétitivité ont entraîné une forte diminution des coûts de transport. En conséquence, on observe un allongement constant des distances moyennes de transport, en particulier pour les produits à forte valeur ajoutée.

Cet allongement des distances concerne au premier plan les échanges avec la péninsule ibérique où la route et la voie maritime sont aujourd'hui les moyens de transport les plus fiables et les plus compétitifs.



Répartition du trafic de marchandises par mode de transport en Europe, en 1999.

Source : CEMT DAEI-SES



Evolution par mode du trafic de marchandises en France depuis 1970

Source : DAEI-SES





1

.1

LES GRANDS "CORRIDORS" EUROPÉENS DE FRET

> Les corridors terrestres

Les transports terrestres Nord-Sud, intérieurs comme internationaux, se concentrent aujourd'hui sur deux axes principaux,

véritables "corridors" qui traversent la France, reliant le Nord et le Sud de l'Europe. L'un, sur l'arc Atlantique, joint la péninsule ibérique au Benelux et à la Grande-Bretagne, via Bordeaux et Paris ; l'autre va de l'arc Méditerranéen (Espagne et Italie) à l'Allemagne en passant par la vallée du Rhône, la Suisse et l'Autriche.

En matière d'échanges internationaux intra et extra communautaires, le rail assure 5 % du tonnage transporté et 4 % des valeurs des marchandises.

maritime assure 28% des échanges en termes de tonnages, représentant 22 % de la valeur totale du commerce intra-communautaire. La mer joue d'ores et déjà un rôle très important.

> Bordeaux au sein du corridor Atlantique

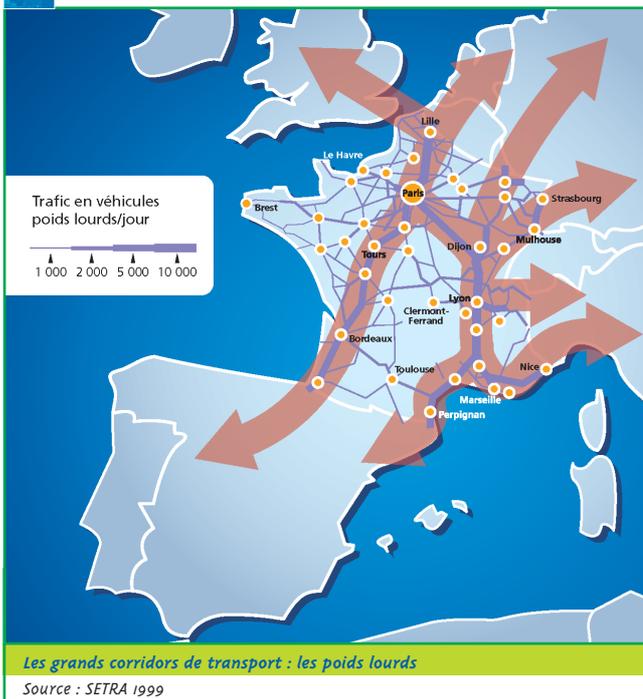
Au sein des grands corridors européens, le corridor terrestre Atlantique est clairement identifié et Bordeaux en est devenu un point de passage obligé.

Ce corridor concentre une forte part du trafic international de poids lourds dans notre pays. Dans les Landes par exemple, chaque jour, le trafic PL Nord-Sud représente à lui seul le tiers du trafic total (véhicules légers, VL et poids lourds, PL).

De la même manière, Bordeaux est situé sur l'un des principaux corridors européens de fret ferroviaire. Sur les 4,2 millions de tonnes (MT) en transit à la gare de Bordeaux, les deux tiers

> Les corridors maritimes

Les "corridors" maritimes sont également au nombre de deux. L'un relie la péninsule ibérique à la façade Atlantique française et à l'Europe du Nord. L'autre se concentre sur l'arc Méditerranéen, entre Espagne et Italie. Rappelons qu'à l'intérieur de l'Union Européenne, le transport



du trafic fret sont à destination ou en provenance de la péninsule ibérique.

Le trafic fret se concentre aussi sur le corridor maritime Atlantique qui représente 40 MT de marchandises transportées au seul titre des produits exportés ou importés par la péninsule ibérique.

Parmi ces 40 MT, 1MT a une origine ou extrémité en Aquitaine. Quatre autres millions de tonnes sont échangés avec les ports français. Les échanges péninsule ibérique - reste de l'Europe, hors France, représentent donc 35 MT.



Analyse des échanges intracommunautaires par mode de transport

Mode	% tonnage	% valeur
Route	45	62
Fer	5	4
Mer	28	22
Air	0,1	4
Voies d'eau	12	0,8
Autres	9,9	7,2
TOTAL	100	100

Source : Rapport DATAR, 2003

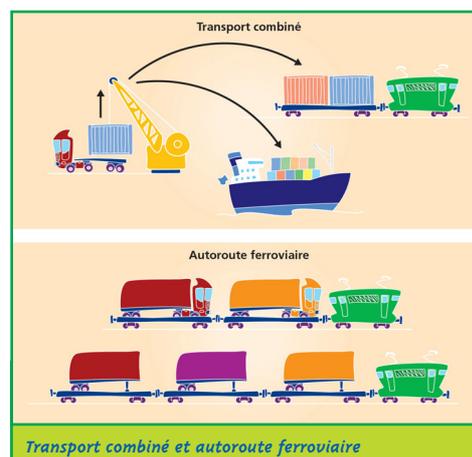
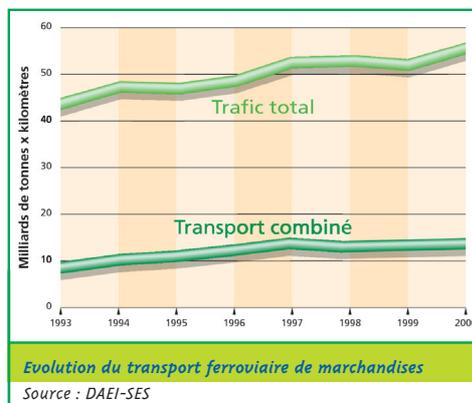
LE TRANSPORT COMBINÉ

Au plan national, le transport combiné représente sensiblement 25 % du transport ferroviaire de marchandises. Cette technique combinant divers modes de transports revêt plusieurs formes. Par exemple, une caisse mobile ou conteneur peut être transféré d'un poids lourd sur un train ou un navire.

De la même manière, un semi-remorque sans son tracteur peut être posé sur un wagon. Avec l'autoroute ferroviaire, autre technique de transport combiné, le camion complet ou semi-remorque est placé sur le train. En France, le système Modalohr va être expérimenté dans les Alpes.

D'une manière générale, ces techniques supposent la mise en place de chantiers adaptés ou la création de plates-formes d'autoroutes ferroviaires. "En réduisant l'usage du transport routier aux pré et post acheminements terminaux, le transport combiné en réduit les nuisances à la portion inévitable, tout en mettant à profit la productivité et les qualités environnementales et de sécurité du rail."

(extrait rapport DATAR mai 2003).



1

.2

Les flux Nord-Sud

L'important développement économique de l'Espagne et du Portugal a provoqué une croissance exceptionnelle du trafic Nord-Sud. Aujourd'hui, plus de 120 millions de tonnes de marchandises s'échangent chaque année entre la péninsule ibérique et la



France ou le reste de l'Europe, soit par la façade

Méditerranéenne, soit par la façade Atlantique. De même, l'attrait touristique de la France et de l'Espagne, deux des destinations préférées des vacanciers européens, contribue à un flux global annuel de 104 millions de voyageurs dont près de 66% empruntent la route.

LA SITUATION DES TRANSPORTS À TRAVERS LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES

> Les voyageurs

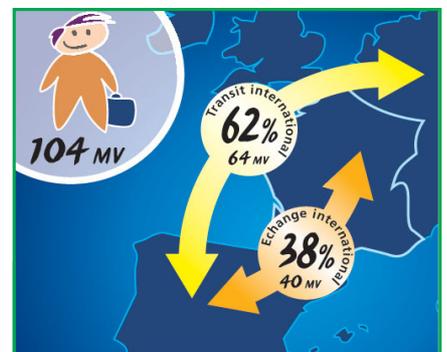
A travers l'ensemble des Pyrénées, la route est le choix de 66% des voyageurs, en voitures particulières ou en autocars.

Sur les 104 millions de voyageurs (MV) par an qui se déplacent entre la péninsule ibérique et l'Europe, 33 M (32 %) empruntent la voie aérienne, 69 M (66 %) choisissent la route (autocars ou véhicules individuels) et seulement 2 M (2 %) utilisent la voie ferrée.

40 M (38 %) de voyageurs ont une extrémité de leur déplacement en France, 64 M (62 %) dans le reste de l'Europe. Sur le seul corridor Atlantique, le trafic routier a été multiplié par 2 au cours des dix dernières années. Il représente aujourd'hui un flux moyen de plus de 30 000 voyageurs par jour, sur la seule autoroute A63. En été, ce flux peut être multiplié par deux ou par trois les jours de pointe.

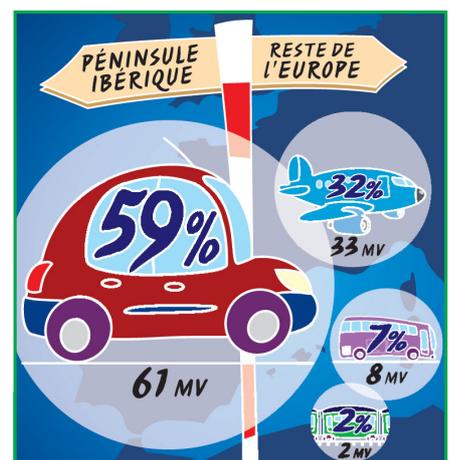
L'origine des véhicules varie également. Hors saison, 72 % des voitures proviennent des régions proches des deux côtés

des Pyrénées, contre 45 % en été, période qui voit un afflux d'automobiles provenant du reste de l'Europe.



Répartition du trafic voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, par rapport à la France, en 1998. (MV = Millions de voyageurs)

Source : DRE Midi-Pyrénées



Répartition modale des flux de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en 1998.

Source : DRE Midi-Pyrénées



Transit et échange international

Un déplacement dont l'une des extrémités est la péninsule ibérique et l'autre, la France, est dit en échange international. Lorsque l'utilisateur traverse notre territoire, il est en transit international.

➤ Les marchandises

En 1998, 120 MT traversaient l'ensemble de la chaîne pyrénéenne : la route assurait le transport de 63 MT par an (52 %), le maritime 53 MT (44 %), le fer 4 MT (4 %).

Pour la route, cela correspondait à un trafic PL de 14 000 PL/jour au total sur les 2 passages autoroutiers de Biriadou, côté Atlantique, et du Perthus, côté Méditerranée. Le tonnage moyen transporté par un PL, était donc de 12,5 T.

Les marchandises transportées entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sont transportées pour 70 MT (soit 58 %) par la façade Atlantique et 50 MT (soit 42 %) par la façade Méditerranéenne.

En 2002, le trafic routier de marchandises représente près de 20 000 PL/jour sur l'ensemble des passages routiers, à travers les Pyrénées, dont plus de 16 000 sur les deux autoroutes d'extrémité.

Le trafic des poids lourds franchissant par la route les Pyrénées est sensiblement le même que celui observé à travers les Alpes, entre Vintimille, à la frontière franco-italienne et Le Brenner, en Autriche (environ 6 M de PL en 2001).

Par contre, le trafic PL franchissant les Pyrénées représente près de 2 fois celui traversant la frontière franco-italienne à Vintimille, Fréjus ou au tunnel du Mont-Blanc (en 2001,

15 000 PL sur Biriadou et Perthus, 8 400 sur les trois passages franco-italiens).

Sur la période 1989-1998, la croissance des flux de poids lourds est en moyenne trois fois plus élevée sur la frontière pyrénéenne que sur les Alpes Françaises.

Les marchandises transportées à travers les Pyrénées par la route concernent principalement quatre secteurs de produits qui totalisent à eux seuls plus de 80% de l'ensemble transporté.

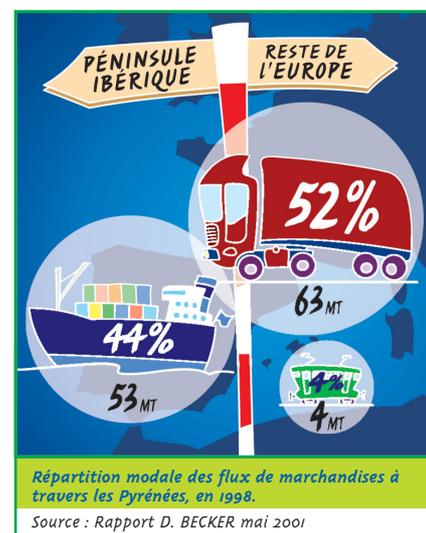
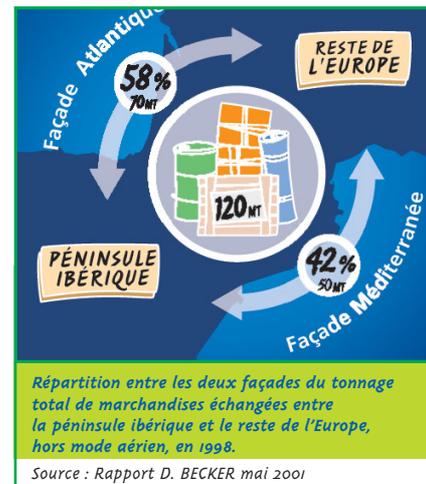
Ils se décomposent ainsi :

- les produits agricoles pour 22%,
- les produits alimentaires pour 13%,
- les produits manufacturés pour 30%,
- les produits chimiques pour 18%.

Au sein des produits manufacturés, le secteur de l'industrie automobile génère à lui seul près de 20% du trafic total des poids lourds à la frontière. Par son importance et ses caractéristiques, ce secteur est un exemple de filière susceptible d'être attiré par d'autres modes.

Pour les produits chimiques, le mode ferroviaire est très peu utilisé :

- 66% des flux d'échanges franco-ibérique empruntent la voie routière, le reste la mer,
- les autres flux, flux de transit internationaux, se répartissent en moyenne par moitié entre la mer et la route. Deux excep-



tions : entre la péninsule et l'Allemagne, 80% empruntent la route et entre la péninsule et la Grande-Bretagne, 75% la mer.

Les deux autoroutes assurant les communications entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe supportent actuellement la quasi totalité des trafics de marchandises utilisant le mode routier. Elles passent de part et d'autre de la chaîne en deux passages remarquablement localisés au regard des principaux courants d'échange actuels entre la péninsule et le reste de l'Europe.



L'évolution des flux transportés à travers les Pyrénées, sur les dix dernières années, est évaluée à 44 MT. Elle rend compte de la prédominance croissante du mode routier, d'une croissance relative soutenue du mode ferré dont le volume reste encore faible et d'une quasi stagnation du mode maritime.

Entre 1989 et 1998, à travers les Pyrénées :

- le mode maritime a connu une progression des tonnages transportés de 18%, en passant de 45 MT à 53 MT. Il a absorbé 18,2% de la croissance totale des échanges (44 MT).
- le transport routier a connu une très forte progression, + 120%. Il a ainsi supporté

77,3% (34 MT) de la croissance des échanges.

Il est ainsi passé de 29 MT à 63 MT en 1998.

- la progression du mode ferroviaire en tonnage est de 87%.

Il représente 4,5% de la croissance des échanges, soit 2,05 MT. Il est ainsi passé de 2,35 MT en 1989 à 4,4 MT en 1998.

> La répartition modale des 120 MT de marchandises entre les deux façades



LA FAÇADE ATLANTIQUE : 70 MT PAR AN

En 1998, 70 MT de marchandises ont franchi les Pyrénées sur la façade Atlantique : 40 MT par la voie maritime (près de 57 %), 28 MT par la route (près de 40 %), près de 2 MT par le fer (3 %).

> Le mode maritime : une voie privilégiée entre péninsule ibérique et Europe du Nord

Les échanges commerciaux par la mer représentent en 1998, 40 MT sur la façade Atlantique. 35 MT s'effectuent directement entre la péninsule ibérique d'une part, le Royaume-Uni, le Benelux et les pays de l'Europe du Nord, d'autre part. Les échanges maritimes entre la péninsule ibérique et la France

portent seulement sur 5 millions de tonnes, dont un million pour l'Aquitaine.

> Le mode routier : prédominance de l'échange international

En 1998, 28 MT de marchandises ont emprunté le corridor Atlantique, représentant 15 MT en échange international et 13 MT en transit international.

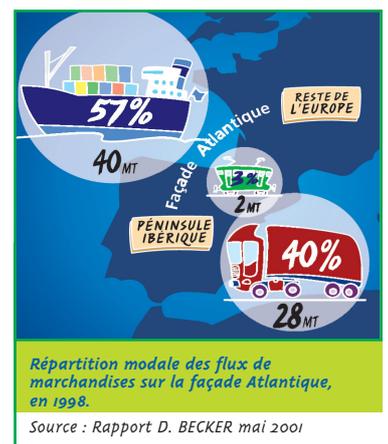
Le trafic en échange international s'effectue majoritairement entre le Portugal, le Pays Basque espagnol et la région de Madrid, d'une part, l'Aquitaine, le Poitou-Charentes, l'Ouest Atlantique et l'Île de France, d'autre part.

Pour le transit international,

l'Allemagne, le Benelux et le Royaume-Uni sont les principales origines et destinations de ces flux.

> Le mode ferroviaire : 3% de part de marché

Le trafic fret représentait en 1998 près de 2 MT à Hendaye en frontière.



1

.3

L'agglomération bordelaise, point de passage obligé des flux routiers

Au Sud du plus grand estuaire de France, les franchissements de la Dordogne et de la Garonne font de l'agglomération bordelaise le point de passage historique de tous les flux routiers entre le Nord et



le Sud Atlantique. La métropole doit donc concilier la

réalité d'un axe de transit essentiel avec les besoins croissants d'échanges et de mobilité urbaine nécessaires à son dynamisme et à son développement.

> Poids lourds et voitures en transit sur le corridor Atlantique

On estime que 70% des marchandises franchissant la frontière routière de Biriattou transitent ensuite par l'agglomération bordelaise afin de poursuivre leur voyage vers le Nord. Cela correspond à un flux de 4 000 PL chaque jour en transit au droit de Bordeaux.

D'autres flux PL sont également en transit Nord-Sud par rapport à l'agglomération sans pour autant franchir les Pyrénées : ils sont évalués à 1 600 PL/jour. Le flux Nord-Sud PL ressort ainsi égal à 5 600 PL/jour.

Son équivalent VL est de 8 000/jour. Au total, au droit de Bordeaux, le seul flux de transit Nord-Sud VL et PL représente donc 13 600 véhicules/jour, c'est-à-dire plus de la moitié du transit par rapport à l'agglomération. Ce transit total

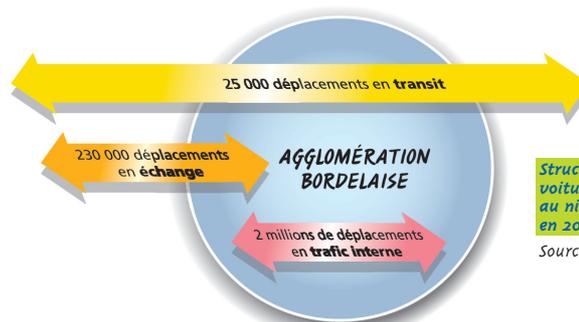
représente en effet 25 000 déplacements par jour et intègre d'autres mouvements, par exemple, du type Val de Garonne-Nord Bordeaux (près de 6 000 déplacements/jour) ou liaison Est-Ouest par A89.

> Échanges et desserte de l'agglomération bordelaise

Les véhicules, de toutes provenances, dont le point de départ ou d'arrivée se situe dans l'agglomération bordelaise, représentent chaque jour 230 000 déplacements dont 10% environ en poids lourds circulant de façon diffuse sur l'ensemble du réseau routier et urbain de l'agglomération.

> Les déplacements quotidiens dans l'agglomération

Des rives de la Garonne à la périphérie des 91 communes intégrées dans son schéma directeur, l'agglomération



Structure des déplacements routiers, voitures particulières ou poids lourds au niveau de l'agglomération bordelaise en 2001

Source : CETE Sud Ouest



1

.3

bordelaise génère chaque jour plus de 2 millions de déplacements internes motorisés. Au cœur de ce vaste périmètre, la voiture particulière est la solution de transport adoptée pour 9 déplacements motorisés sur 10. La part des transports collectifs - 10% en moyenne pour l'agglomération - évolue en fonction de la longueur et de la localisation du trajet. Très forte dans le centre de Bordeaux - 26% - et dans le périmètre délimité par l'intérieur de la rocade, elle décroît régulièrement au-delà et ne représente que 4% à l'extrême périphérie de l'agglomération. La mise en service prochaine du tramway va contribuer à développer l'utilisation des transports collectifs.

➤ La situation de la rocade de Bordeaux

La rocade est la seule infrastructure au-delà des boulevards assurant les déplacements de périphérie à périphérie et redistribuant sur les radiales les déplacements du centre vers la périphérie. Mise en chantier au début des années 1970, la rocade de Bordeaux constitue le grand axe de dégauchement du réseau routier de l'agglomération. Au fur et à mesure de sa réalisation, elle a été empruntée par le trafic des grandes liaisons Nord-Sud et Atlantique-Méditerranée. D'autre part, elle a concouru au développement de nouvelles zones d'activités et d'urbanisation de part et d'autre de son parcours.

Les sections de trafic les plus chargées concernent la rocade et les principales pénétrantes

Le trafic sur la rocade en 2001 est de l'ordre de 80 000 véhicules/jour sur les portions à 2x2 voies et peut atteindre 130 000 véhicules/jour sur les portions à 2x3 voies les plus chargées (section entre A62 et le Pont François Mitterrand). L'autoroute A10, au Nord de la rocade, supporte de 80 à plus de 100 000 véhicules/jour, suivant les sections considérées.



Carte des densités de trafic jour moyen annuel en 2001
Source : DDE 33





1

.3

> Les impacts

La superposition des flux routiers de transit et urbains se traduit par des coûts importants au plan économique et social. En augmentant fortement les temps de traversée de l'agglomération mais aussi la durée des trajets et des déplacements locaux, la congestion régulière de la rocade pénalise à la fois les entreprises et la collectivité.

Le nombre d'heures de travail ou d'activités perdues est élevé. A titre illustratif, une moyenne de 15 minutes seulement de ralentissement quotidien par véhicule empruntant la rocade représente 9 millions d'heures de travail par an, soit plus de 100 millions d'euros, lorsque l'on attribue au temps une valeur monétaire. Cette valeur résulte d'analyses économiques ;

c'est celle qui permet le mieux d'expliquer les comportements des usagers.

Les allongements des temps de parcours pour tous les types de transport ou de rotations logistiques impliquent des coûts supplémentaires en matière de personnel, d'arrêts ou de nuitées rendues obligatoires par la réglementation.

La congestion supprime toute garantie ou fiabilité de temps de parcours pour accéder aux principales plates-formes logistiques (aéroport de Bordeaux-Mérignac, port de Bordeaux, Bassens, presqu'île d'Ambès, Bruges, Hourcade, gare SNCF) ou aux grands équipements publics (hôpitaux, centres administratifs...) et autres zones d'activités (zone aéroport...).

La consommation énergétique sur le réseau et les émissions de

gaz à effet de serre se trouvent sensiblement accrues.

L'insécurité routière grandit : la rocade est une boucle fortement "accidentogène".

Entre 1997 et 2001, il y a eu 644 accidents sur la rocade qui ont engendré 38 morts, 73 blessés graves, 829 blessés légers et un coût estimé à 70 millions d'euros.

Les populations riveraines subissent des nuisances.

L'évolution des trafics a engendré une augmentation des nuisances sonores nécessitant la mise en place de protections phoniques complémentaires. Dans ces zones fortement urbanisées, l'importance du trafic poids lourds et les bouchons contribuent à la hausse des émissions de polluants atmosphériques.



Les points faibles du corridor Atlantique

Que ce soit pour la route ou le fer, les handicaps du corridor sont :

- la différence d'écartement ferroviaire (1.435 m écartement standard UIC en France, 1.668 m écartement ibérique),
- le "bouchon ferroviaire" de Bordeaux,
- le passage de la côte basque et la traversée de l'agglomération bordelaise.

Cela entraîne des parts de marchés fer-route contrastées entre le passage en frontière et le reste du corridor.

La part de marché du fret ferroviaire (calculée sur les tonnages transportés) dans les modes terrestres est de 7 % à la frontière, 15 % au Sud de Bordeaux, 20 % au Nord de Bordeaux.

Celle du ferroviaire voyageur est de 4 % à la frontière, 37 % au Sud de Bordeaux, 30 % au Nord.

Ces pourcentages témoignent d'un véritable "effet frontière" au niveau d'Hendaye-Irun. Au Sud et au Nord de Bordeaux, la part de marché du ferroviaire est plus conséquente : elle est au niveau de la moyenne nationale.