

**TRANSPORTS
en AQUITAINE**



« Chapeau multimodal »

Les transports sur le corridor multimodal Atlantique

Constats et perspectives

19 avril 2006



Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
V1-31 août 2005	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V2-10 octobre 2005	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V3-25 octobre 2005	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V4-14 novembre 2005	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V5-1er décembre 2005	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V6-16 mars 2006	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V7-24 mars 2006	CETE DAI/GMDI	

Version	Auteur	Commentaires
V8-07 avril 2006	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V9-10 avril 2006	CETE DAI/GMDI	Relue par DRE Aquitaine

Version	Auteur	Commentaires
V10-13 avril 2006	CETE DAI/GMDI	Relue et validée par DRE Aquitaine

Sommaire

I.	Les corridors européens de transport.....	7
I.1	Les personnes	7
I.2	Les marchandises	7
➤	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	7
➤	Les transports maritimes se concentrent également sur 2 « corridors ».....	7
II.	La situation actuelle des transports à travers la chaîne des Pyrénées.....	8
II.1	Les voyageurs.....	8
II.2	Les marchandises	9
III.	Les principales fonctions du corridor multimodal Atlantique.....	12
III.1	Les données routières	12
➤	Les données globales.....	12
➤	L'agglomération bordelaise, point de passage obligé des flux routiers Nord-Sud	14
➤	Les fonctionnalités du corridor au niveau de l'A63/RN10 entre Bordeaux et Saint-Geours-de-Maremne.....	15
➤	Partie sud basque	15
III.2	Les données ferroviaires et les parts modales pour les modes terrestres	16
III.3	Les données maritimes	19
III.4	Les points faibles du corridor Atlantique	19
IV.	Les perspectives de croissance des transports et déplacements	20
IV.1	À travers les Pyrénées	20
➤	Perspectives marchandises à travers les Pyrénées en 2025	20
➤	Perspectives marchandises sur le seul corridor Atlantique en 2025	21
➤	Perspectives voyageurs à travers les Pyrénées en 2025	22
➤	Perspectives voyageurs routiers sur le seul Corridor Atlantique	22
IV.2	Sur le reste du territoire national	22
IV.3	Le transport routier et ses perspectives de développement au droit de l'agglomération bordelaise.....	23
➤	Le trafic PL.....	23
➤	Le flux Nord Sud VL :	25
V.	Les modalités de rééquilibrage entre les différents modes de transport.....	27
V.1	Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003.....	27
➤	La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV-SEA).....	28
➤	Le projet ferroviaire de corridor de fret Nord-Sud par Bordeaux	28
➤	Le lancement de lignes « d'Autoroutes de la Mer » façade Atlantique	28
➤	Réseau routier aquitain.....	28
V.2	L'essentiel des grands projets de transport du corridor multimodal Atlantique	29

...Des grands corridors européens de transport au corridor multimodal Atlantique...

I. LES CORRIDORS EUROPÉENS DE TRANSPORT

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

Elle touche les personnes et les biens et s'observe désormais partout au sein de l'espace européen.

Cette croissance de la mobilité est liée à divers facteurs parmi lesquels :

- l'élévation générale du niveau de vie,
- le développement des villes,
- la qualité de l'offre de transport individuelle (démocratisation de l'automobile...) ou collective,
- l'essor de l'Europe qui a contribué à accroître les échanges au sein de ce nouvel espace,
- la modification des modes de production.

I.1 Les personnes

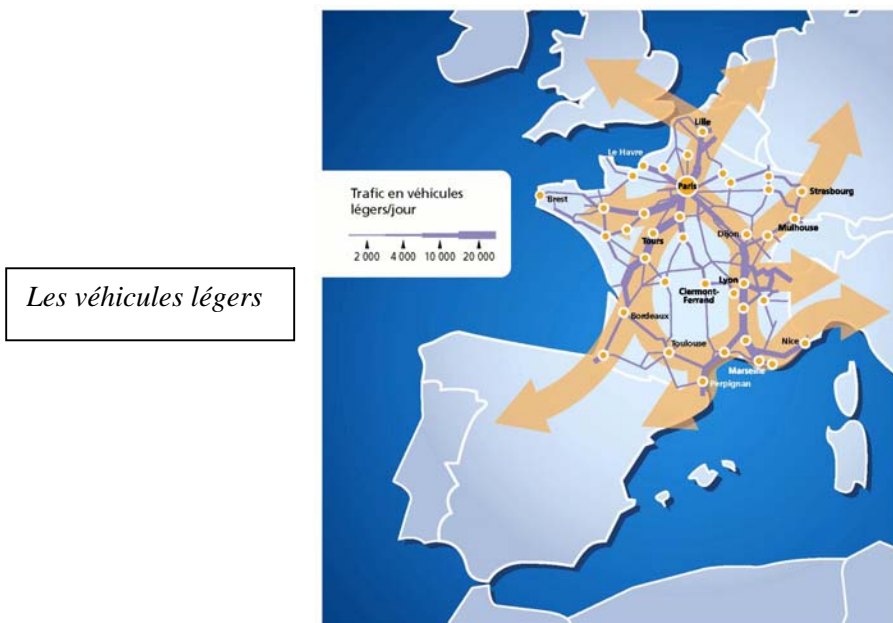
L'observation révèle que les populations se déplacent de plus en plus. En 30 ans, le nombre de kilomètres parcourus annuellement (par route, fer ou air) par l'ensemble des voyageurs a été multiplié par 3 en France.

Au sein des divers modes de transport, la route garde la préférence des voyageurs et la voiture individuelle est très utilisée (80% des déplacements) mais les autres modes de transport progressent aussi.

Globalement, l'observation des trafics sur les divers axes du territoire révèle l'existence de grands couloirs de transport de voyageurs sur lesquels se concentre la majorité des déplacements de longue distance.

Ces grands couloirs sont qualifiés de « corridors ».

À l'échelle nationale, deux corridors principaux sont observés sur les axes atlantique et rhodanien.

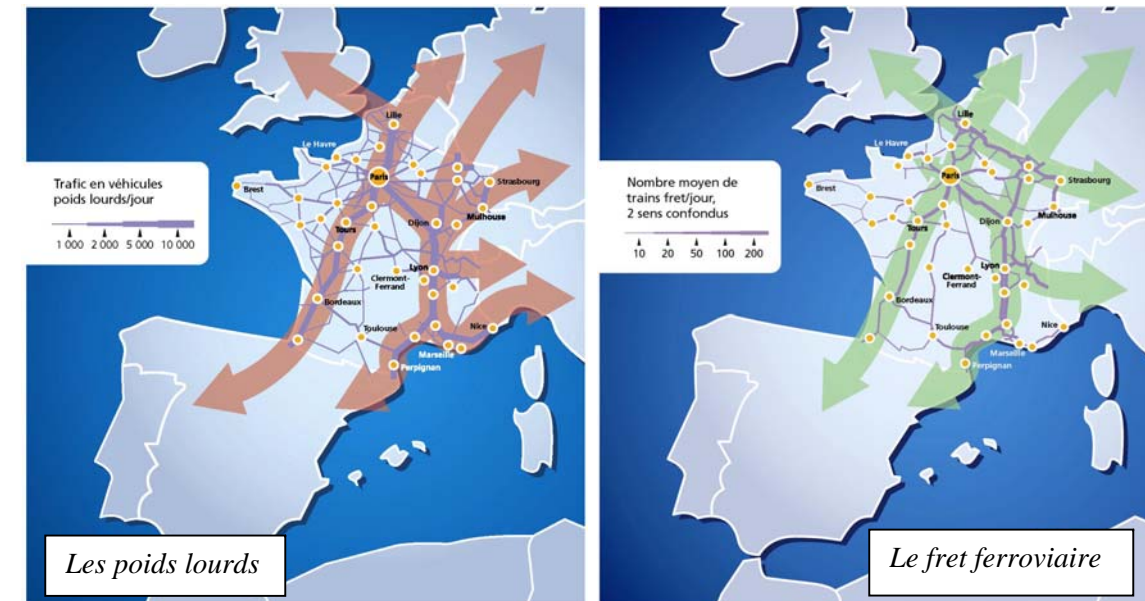


I.2 Les marchandises

Située à la croisée des grands courants d'échange entre l'Europe du Nord, l'Italie et la péninsule ibérique, la France occupe une place importante dans le trafic international de marchandises et plus particulièrement en matière de transit¹.

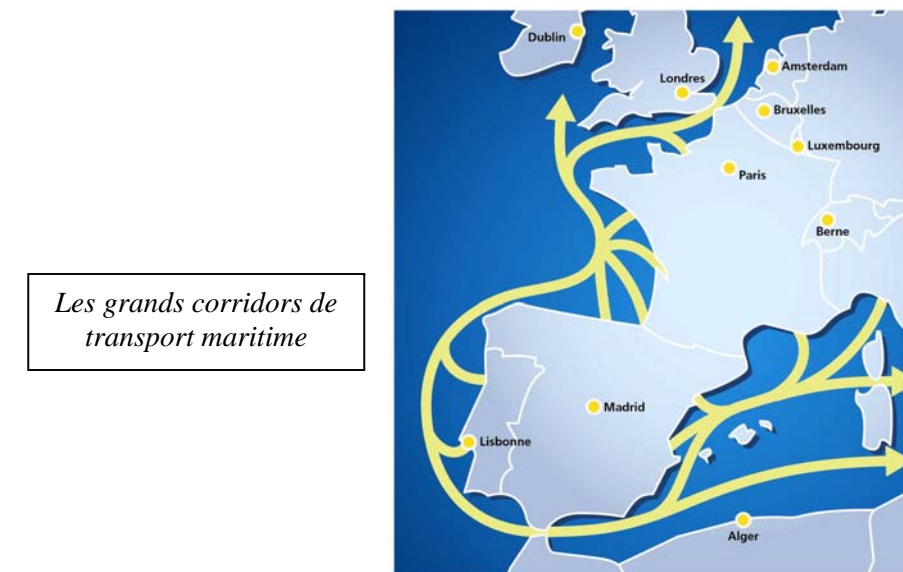
- Les transports terrestres Nord-Sud intérieurs comme internationaux se concentrent aujourd'hui sur deux axes principaux, véritables corridors qui traversent la France, reliant le Nord et le Sud de l'Europe

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 à l'Allemagne en passant par la vallée du Rhône.



- Les transports maritimes se concentrent également sur 2 « corridors »

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.



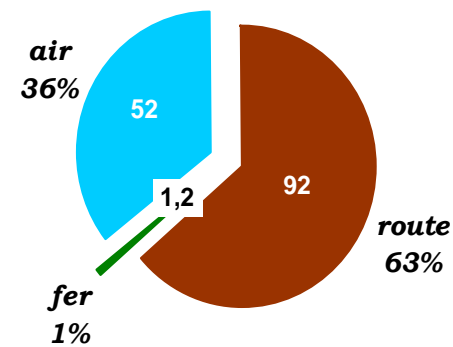
¹ transit : trafic traversant en totalité le territoire français

II. LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS À TRAVERS LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES

II.1 Les voyageurs

Structure des trafics à travers les Pyrénées en 2003

en millions de voyageurs : 145 MV

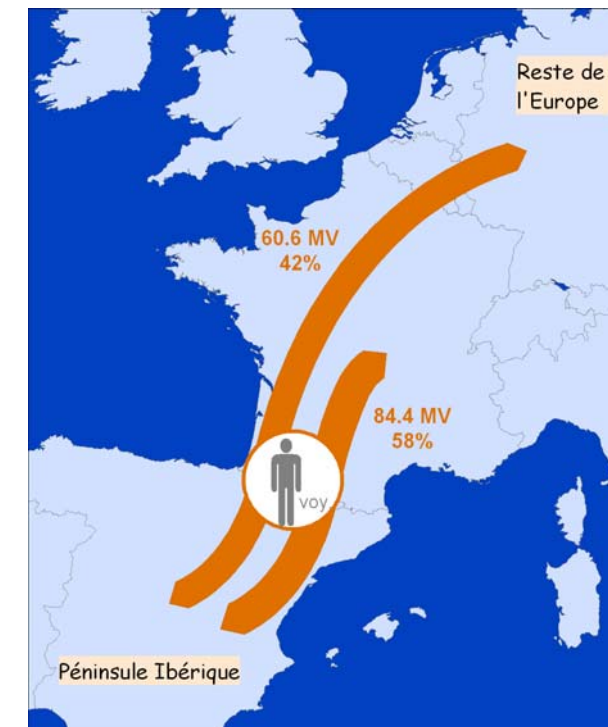


L'attrait touristique de la France et de l'Espagne, deux des destinations préférées des vacanciers européens, contribue à un flux global annuel de 145 millions de voyageurs à travers les Pyrénées², données 2003, dont 63% empruntent la route :

- route : 91,8 MV soit 63% du trafic total
- fer : 1,2 1%
- air : 52,0 36%

Le trafic avec la France représente 58% des mouvements globaux, 84,4 millions de voyageurs. Le trafic en « transit » par rapport à la France est donc de 42% ou 60,6 millions de voyageurs.

Répartition du trafic voyageurs* entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe en 2003



Rappel du nombre de déplacements voyageurs 2003, exprimé en millions de voyageurs par an.

Mode de transport	Échanges avec (millions de voyageurs/an)		
	France	Reste de l'UE 15 + Suisse + Norvège	Total
Route VL	70,6	12,4	83,0
Route autocars	6,6	2,2	8,8
Fer	1,1	0,1	1,2
Air	6,1	45,9	52,0
Total	84,4	60,6	145,0

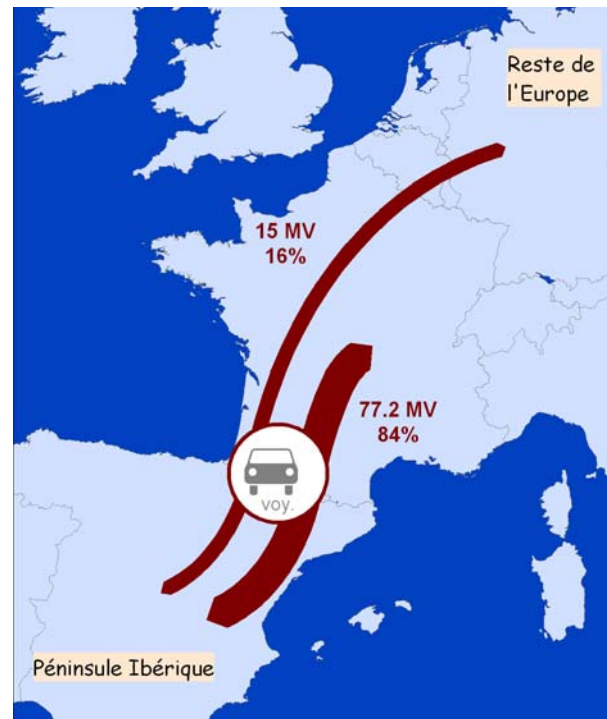
Sources : - route : comptages français
 - fer : SNCF
 - air : Ministerio de fomento de España
 DG de Aviacion Civil
 ENA du Portugal

* route + fer + air

² Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées – Novembre 2004

Le trafic routier est pour 84% de son total en échange avec la France (77,2 millions de voyageurs sur 92 au total).

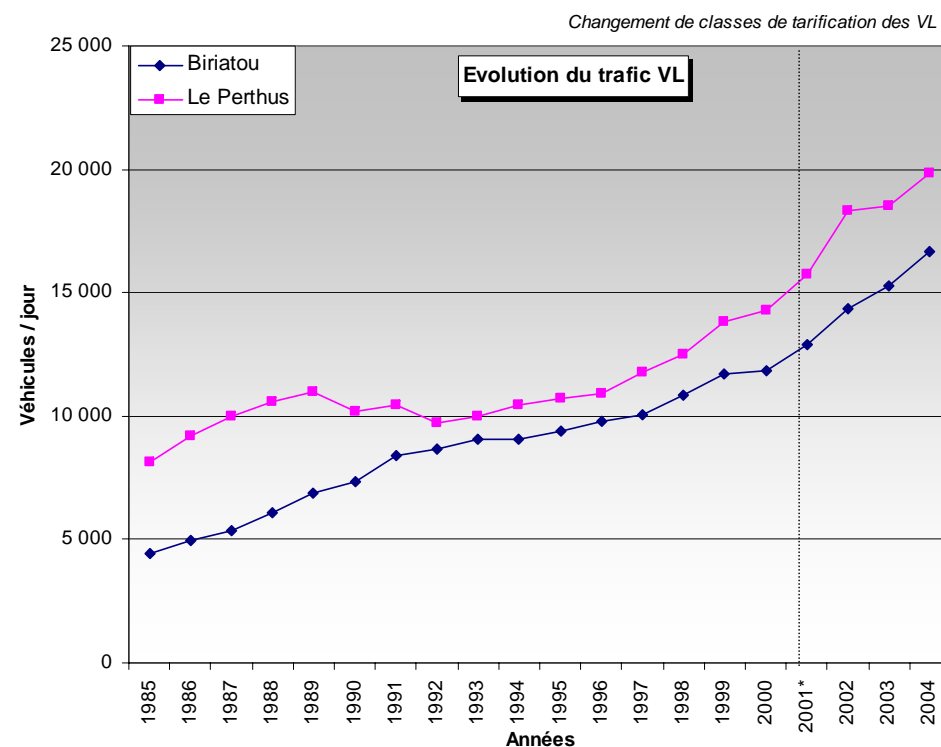
Répartition du trafic voyageurs routier* entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe en 2003



* véhicules légers ou autocars

Le trafic routier de véhicules légers observé sur l'arc Atlantique représente sensiblement 36,4 millions de voyageurs soit environ 40% de l'ensemble des mouvements à travers les Pyrénées. Le graphique ci-après rend compte de l'évolution du trafic de voitures particulières aux passages autoroutiers de Biriadou et du Perthus.

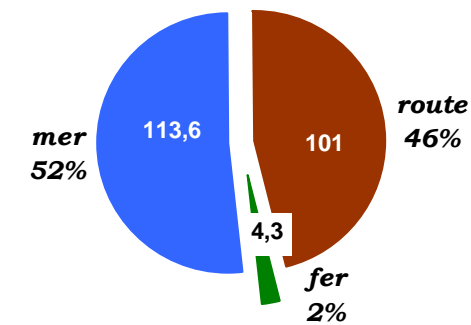
Trafic moyen journalier annuel 2 sens Véhicules Légers



II.2 Les marchandises

L'important développement économique de l'Espagne et du Portugal a provoqué une croissance exceptionnelle du trafic Nord-Sud. En 2003, 219 millions de tonnes de marchandises se sont échangées entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, soit par la façade Atlantique, soit par la façade Méditerranéenne.

Structure des trafics de marchandises à travers les Pyrénées en 2003
en millions de tonnes : 219 MT



Selon les statistiques 2003 de l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, ce trafic se répartit ainsi :

- route : 101 MT soit 46% du trafic total
- fer : 4,3 MT soit 2%
- mer : 113,6 MT soit 52%

Le trafic entre la péninsule ibérique et la France intervient pour 62,1 MT soit 28% du trafic total.

Rappel des flux de marchandises en 2003, exprimé en millions de tonnes par an.

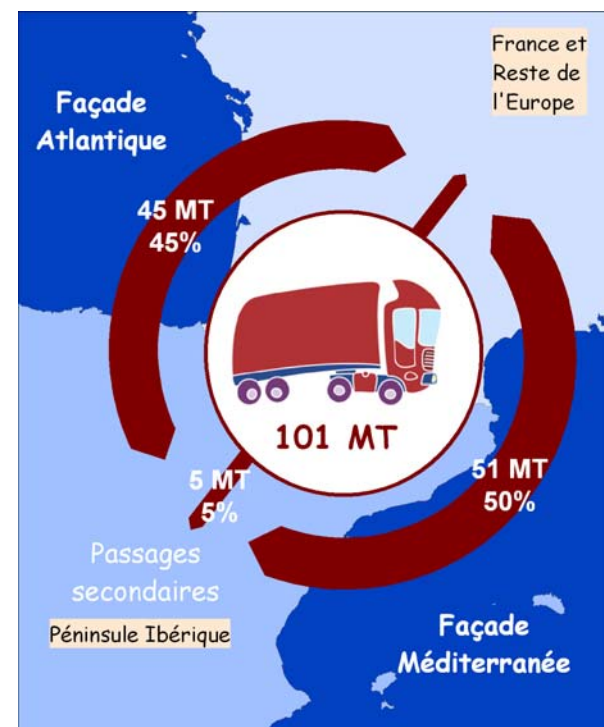
Mode de transport	Échanges avec (millions de tonnes /an)			Total
	France	Reste de l'UE 15	Reste de l'Europe sauf UE 15* (PC13 + Suisse + Norvège + Russie + Ukraine)	
Route	51,1	45,5	4,4	101,0
Fer	1,0	3,2	0,1	4,3
Mer	10,0	63,9	39,7	113,6
Total	62,1	112,6	44,2	218,9

* : pays qui ont généré du trafic PL lors de l'enquête transit de 1999.

PC : pays candidats à l'entrée dans l'UE au 31 décembre 2003

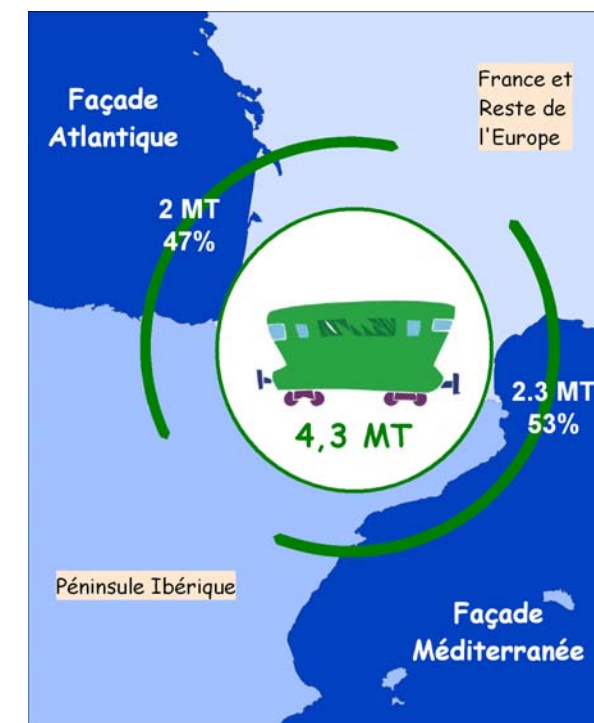
Sources : - route : comptages français
- fer : SNCF
- mer : statistiques portuaires

Le trafic route se répartit pour 45 MT sur le corridor Atlantique, soit 45% de l'ensemble, 51 MT sur le corridor Méditerranéen, soit 50%, le reste se diffuse sur les passages centraux secondaires.



Répartition du trafic routier de marchandises entre les deux corridors en 2003

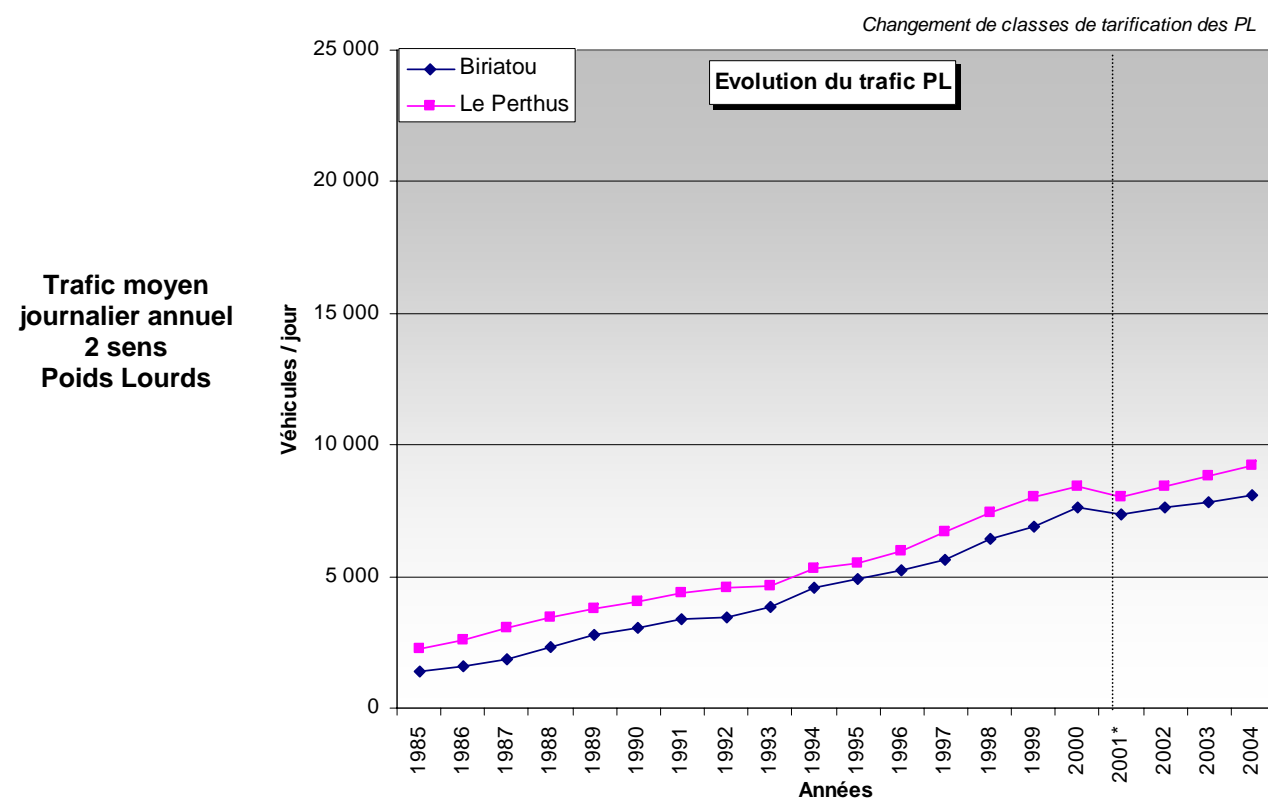
Le trafic fer se répartit pour près de 2 MT (environ 47%) sur le corridor Atlantique et 2,3 MT sur le corridor Méditerranéen (environ 53%).



Répartition du trafic fer de marchandises entre les deux corridors en 2003

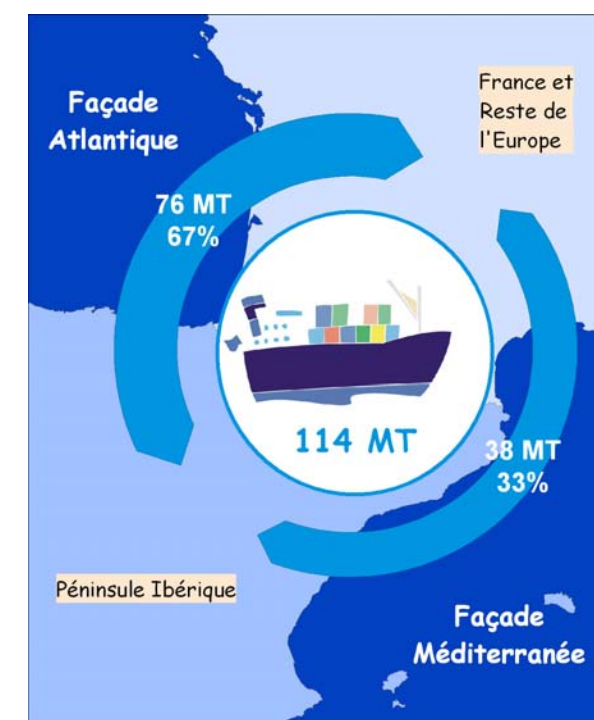
Globalement, le trafic PL à Bariatou est passé de 1 383 PL/jour en 1985 à 8 078 PL/jour en 2004, soit un coefficient multiplicateur de 5,84.

Au Perthus, le trafic PL est passé de 2 228 à 9 209 PL/jour, coefficient multiplicateur 4,13.



Le trafic 2003 de marchandises, empruntant un mode terrestre, est donc de 47 MT sur le corridor Atlantique, dont près de 96% sur la route et 4% sur le fer. Ce trafic est égal à 45% du trafic terrestre observé sur la chaîne des Pyrénées.

Le trafic mer se répartit pour 67% sur la façade Atlantique (76 MT), 33% sur la façade Méditerranéenne (38 MT).



Répartition du trafic mer de marchandises entre les deux corridors en 2003

Au total, les marchandises transportées en 2003 à travers les Pyrénées se répartissent ainsi :

- Trafic total : 218,90 MT
- Corridor Atlantique : 123 MT 56%
- Corridor Méditerranéen : 91 MT 42%
- Passages secondaires : 5 MT 2%

Tonnages transportés en 2003 millions de tonnes	Corridor Atlantique	Corridor Méditerranéen	Passages secondaires	Total
Route	45 MT 45%	51 MT 50%	5 MT 5%	101 MT 100%
Fer	2 MT 47%	2,3 MT 53%	- -	4,3 MT 100%
Mer	75,7 MT 67%	37,9 MT 33%	- -	113,6 MT 100%
Total	122,7 MT	91,2 MT	5 MT	218,9 MT
arrondi à	123 MT 56%	91 MT 42%	5 MT 2%	219 MT 100%

III. LES PRINCIPALES FONCTIONS DU CORRIDOR MULTIMODAL ATLANTIQUE

Au sein des grands corridors européens, le corridor Atlantique est clairement identifié et concerne le Sud-Ouest de la France entre Poitiers et la frontière espagnole.

Au niveau aquitain, le corridor concerne plus particulièrement :

- l'agglomération bordelaise, aujourd'hui point de passage obligé des flux routiers et ferroviaires,
- la traversée des Landes : l'A63 et la RN10 au Sud de Bordeaux fréquentées par un trafic poids lourds international élevé et un trafic VL fort, présentant de surcroît des variations saisonnières extrêmement marquées,
- la traversée de la Côte Basque entre Saint-Geours-de-Maremne et la frontière espagnole (A63 Sud).

III.1 Les données routières

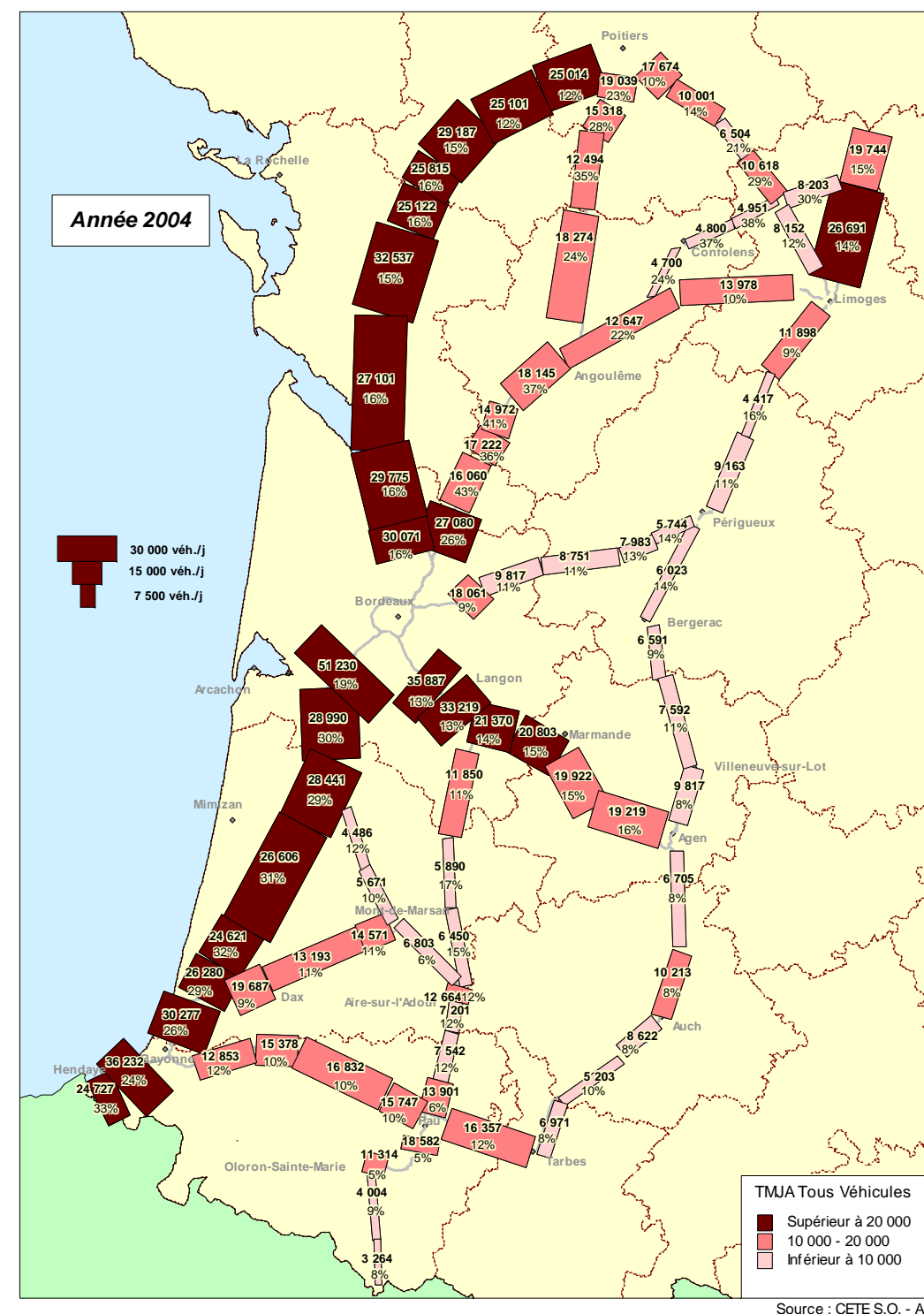
➤ Les données globales

L'examen des trafics VL et PL sur le corridor met en évidence des niveaux de trafics élevés et une part relative de poids lourds, elle-même très forte, d'au moins 20% et souvent supérieure à 30%, notamment dans les Landes.

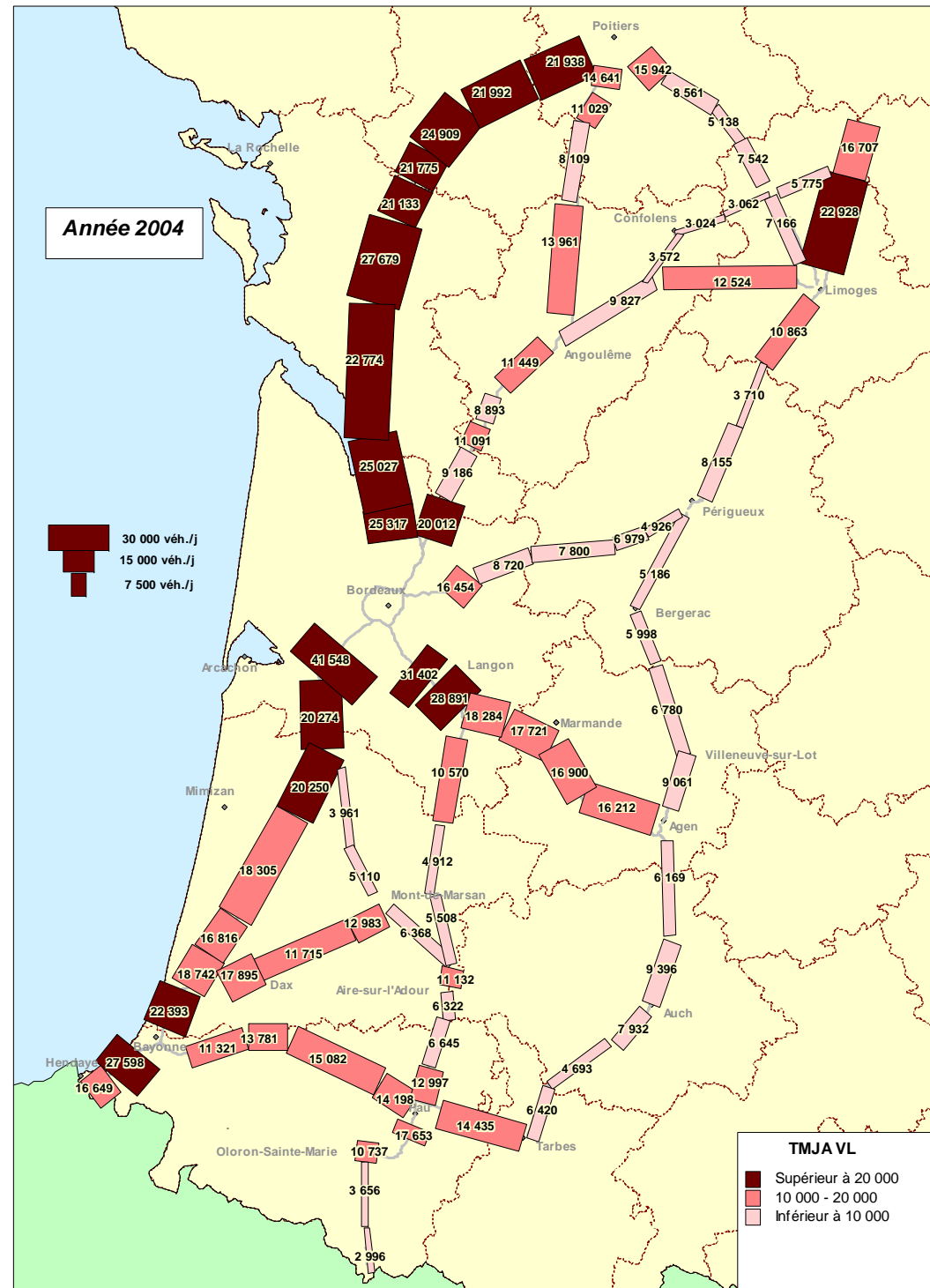
Les différentes cartes ci-après rendent compte des niveaux de trafic routier observé :

- La carte du trafic moyen journalier annuel, 2 sens, observé en 2004, montre que le trafic peut atteindre plus de 57 000 véh./jour en coupure A10-RN10 au Nord de Bordeaux, plus de 50 000 véh./jour sur A63 au Sud de Bordeaux. Dans les Landes, il est de l'ordre de 25 000 à 29 000 véh./jour. Sur la Côte Basque, il peut dépasser 36 000 véh./jour sur A63.
- Les cartes du trafic moyen journalier VL ou PL rendent compte de 3 classes de trafic (trafic inférieur à 10 000 véh./jour VL ou PL, de 10 000 à 20 000, plus de 20 000 VL ou PL).

Trafic moyen journalier annuel (TMJA) Tous Véhicules et pourcentage de Poids Lourds

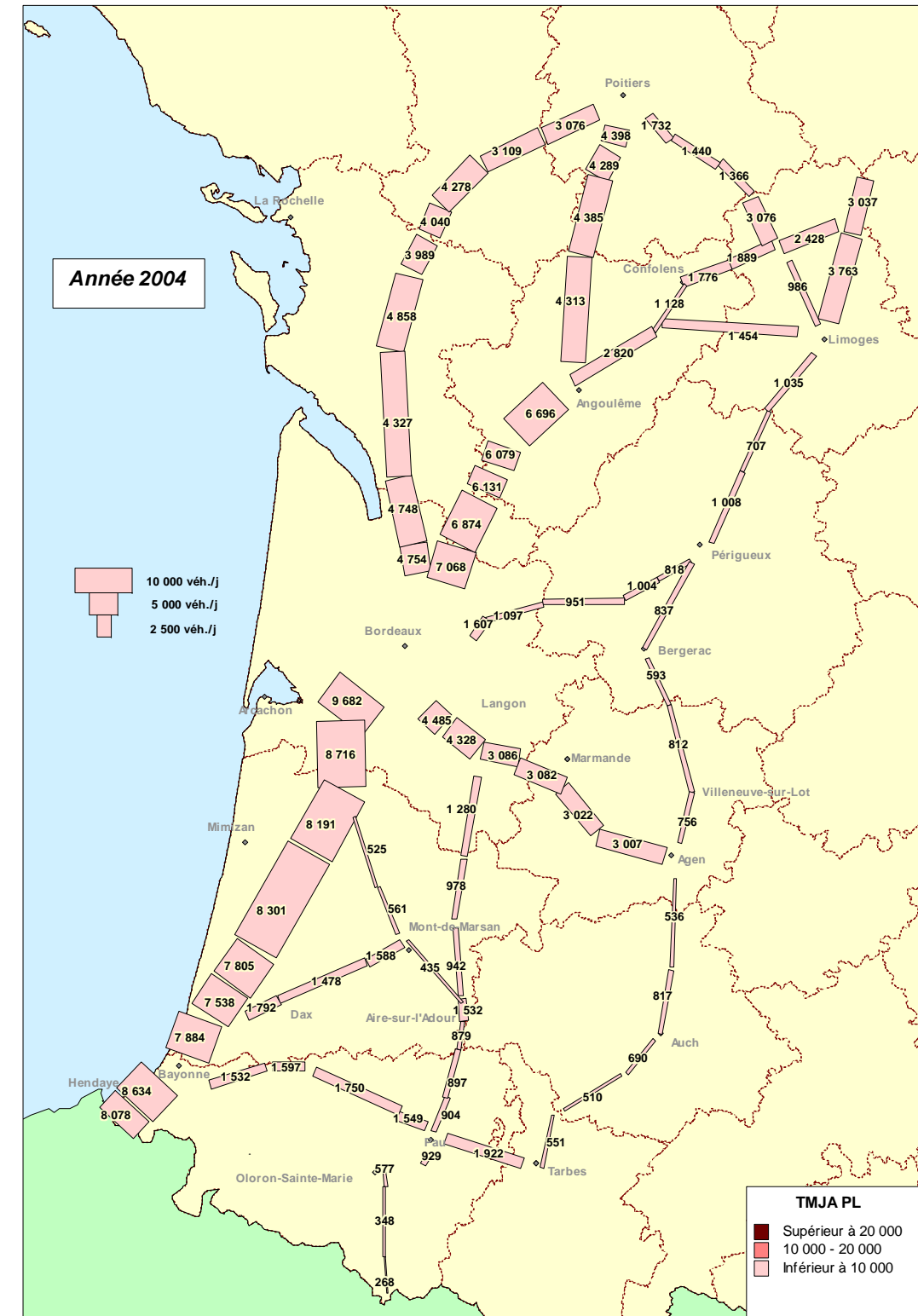


Trafic moyen journalier annuel (TMJA) VL



Source : CETE S.O. - ASF

Trafic moyen journalier annuel (TMJA) PL



Source : CETE S.O. - ASF

➤ L'agglomération bordelaise, point de passage obligé des flux routiers Nord-Sud

Aujourd'hui et compte tenu du volume des flux Nord-Sud, la métropole bordelaise doit chercher à 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.

Les infrastructures routières et plus particulièrement la rocade enregistrent de fait une superposition de trafics de nature différente :

- les trafics quotidiens des Bordelais dans l'agglomération,
- les trafics d'échange ou de desserte de l'agglomération,
- les trafics de voitures particulières et poids lourds en transit par rapport à l'agglomération.

Globalement, ce sont près de 2 300 000 déplacements routiers qui sont enregistrés chaque jour dans l'agglomération, 2 000 000 au titre des déplacements quotidiens, 230 000 au titre de l'échange, 25 000 au titre du transit.

Les sections de trafic concernent la rocade et les principales pénétrantes.

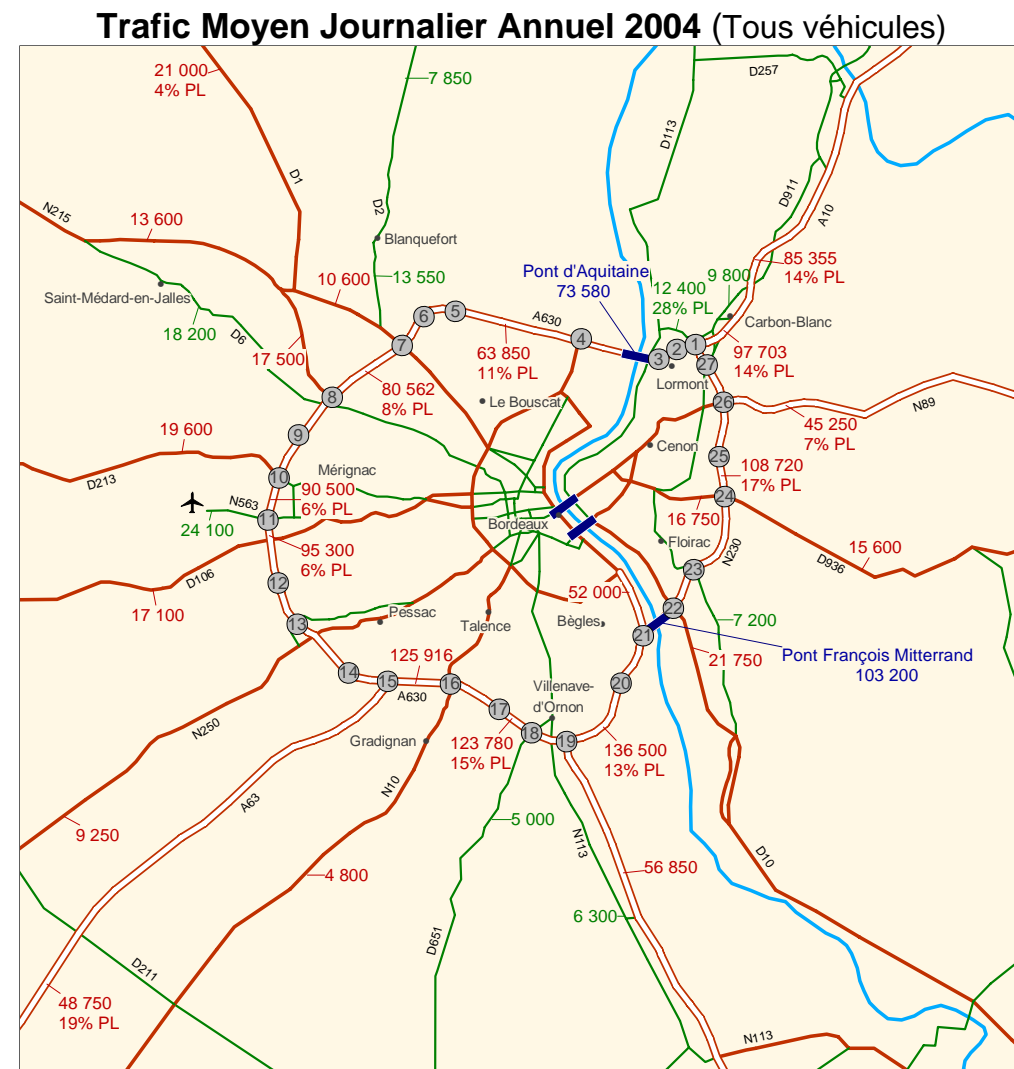
Le trafic sur la rocade en 2004 varie de 64 000 à 95 000 véh./jour sur les sections à 2x2 voies, et peut atteindre 136 500 véh./jour sur les portions à 2x3 voies les plus chargées (section entre A62 et le pont François Mitterrand).

Ces trafics rendent compte des 3 principales fonctions que la rocade assure :

- elle est devenue le grand axe de dégagement du réseau routier de l'agglomération : elle est la seule infrastructure au-delà des boulevards qui assure les déplacements de périphérie à périphérie et qui redistribue sur les radiales les déplacements du centre vers la périphérie (effet dit « baïonnette »),
- elle est empruntée par le trafic des grandes liaisons Nord-Sud et Atlantique-Méditerranée,
- elle a concouru et participe au développement des zones d'activité et d'urbanisation le long de son parcours.

La forte interaction avec le développement économique et urbain de l'agglomération a eu pour conséquence une forte dégradation des conditions de circulation pour les véhicules en transit sur le corridor Atlantique.

La croissance des trafics débouche ainsi sur une congestion quotidienne, un risque d'accident élevé, des temps de trajet extrêmement irréguliers et donc des coûts importants au plan économique et social.



Source : carte de recensement de la circulation 2004 en Gironde

➤ Les fonctionnalités du corridor au niveau de l'A63/RN10 entre Bordeaux et Saint-Geours-de-Maremne

L'A63/RN10 se caractérise par :

- un trafic très élevé jusqu'à la bifurcation avec l'autoroute d'Arcachon(A660), supérieur à 50 000 véh./jour à l'Ouest de Pierroton entre la rocade et la bifurcation,
- une relative homogénéité des trafics au sud de la bifurcation, avec 25 à 29 000 véh./jour, en trafic moyen journalier annuel, suivant les sections,
- une forte saisonnalité des trafics : le trafic été est de 50% supérieur au trafic moyen annuel et de 80% supérieur au trafic moyen hors saison,
- un trafic PL élevé, variant de 7 500 à près de 10 000 PL/jour en moyenne. Ces chiffres sont à majorer d'environ 20% lorsque l'observation porte sur le jour ouvrable. En jour moyen annuel, la part relative des PL par rapport au trafic total varie de 25% à 32% suivant les sections au Sud de la bifurcation avec A660.

➤ Partie sud basque

Au droit de la conurbation basque (Bayonne, Anglet, Biarritz), l'autoroute A63 est un maillon incontournable de l'axe Nord-Sud Atlantique qui accueille les trafics d'échange et de transit, à destination ou en provenance de la péninsule ibérique.

Cette section d'autoroute assure à la fois des fonctions :

- locales en favorisant les échanges locaux,
- régionales en reliant la Côte Basque à Bordeaux ou à Toulouse,
- internationales, comme maillon de l'axe Nord-Sud entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe (de l'ordre de 30% de PL sur l'A63, forte saisonnalité du trafic VL).

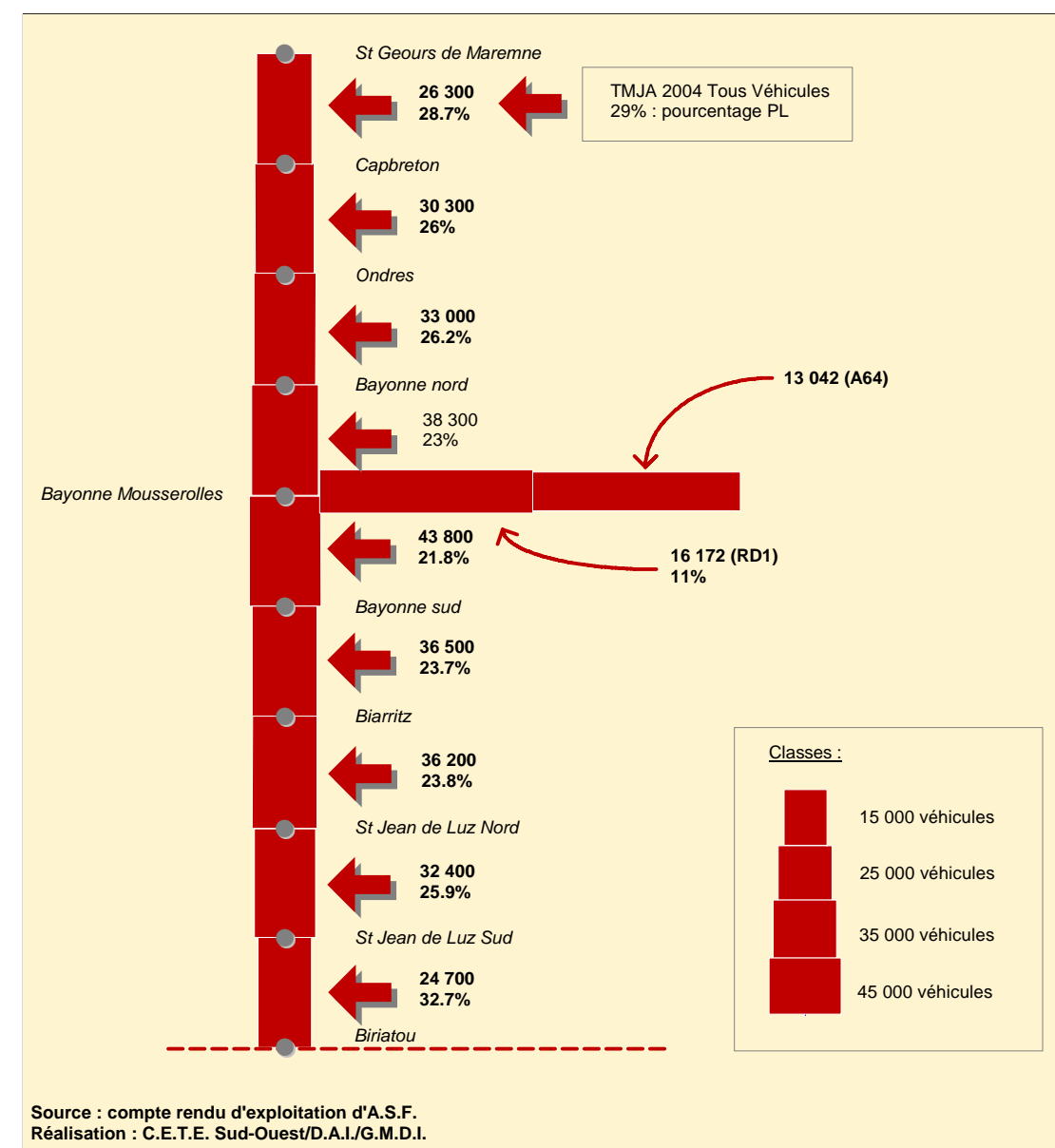
La croissance de ces trafics, notamment celle des trafics internationaux, et leur superposition provoque des difficultés de circulation et des nuisances croissantes qui ont induit des projets d'élargissement à 2x3 voies de cette section d'autoroute.

Les comptages de circulation rendent compte de trafics élevés et de l'impact important des circulations induites par les agglomérations de Bayonne, Anglet, Biarritz et Saint-Jean-de-Luz avec des niveaux de trafic qui sont supérieurs, en moyenne journalière annuelle, de 10 000 véh./jour aux valeurs mesurées aux extrémités.

Considérant l'ensemble de l'autoroute A63, de Saint-Geours-de-Maremne à la frontière, trois grandes catégories de sections apparaissent très nettement :

- les sections interurbaines : Saint-Geours-de-Maremne – Capbreton et Saint-Jean-de-Luz Sud – Biarritou,
- les sections périurbaines : Capbreton – Bayonne Nord et Saint-Jean-de-Luz Nord - Saint-Jean-de-Luz Sud,
- les sections urbaines : Bayonne Nord – Saint-Jean-de-Luz Nord.

Trafic moyen Journalier Annuel 2004
Pourcentage PL



La conurbation basque représente près de 600 000 habitants et se développe linéairement le long du littoral, sur une cinquantaine de kilomètres, depuis Bayonne jusqu'à Saint-Sébastien en Espagne.

Trois noyaux urbains la constituent principalement :

- au Nord l'agglomération de Bayonne, Anglet, Biarritz,
- au centre Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, Urrugne, Hendaye, Irun, Fontarrabie,
- au Sud l'agglomération de Saint-Sébastien et sa périphérie.

Cet ensemble constitue une « eurocité » en pleine expansion, la Côte Basque française connaissant une forte croissance démographique.

Par ailleurs, compte tenu de son caractère touristique et balnéaire très affirmé, ce secteur voit sa population doubler en été.

III.2 Les données ferroviaires et les parts modales pour les modes terrestres

Les simulations effectuées par l'Administration Centrale, le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, à l'aide du modèle Modev permettent d'estimer le trafic voyageurs par section de ligne sur l'axe. En 2003, le trafic voyageurs au Nord de Bordeaux est de l'ordre de 30 000 voyageurs par jour.

Au Sud, il varie de 15 à 18 000 voyageurs entre Dax et la bifurcation avec Arcachon.

Au Sud de Dax, il se répartit sur 2 branches, vers Bayonne, Irun, 5 à 6 000 voyageurs, et vers Pau, Tarbes, environ 7 000 voyageurs.

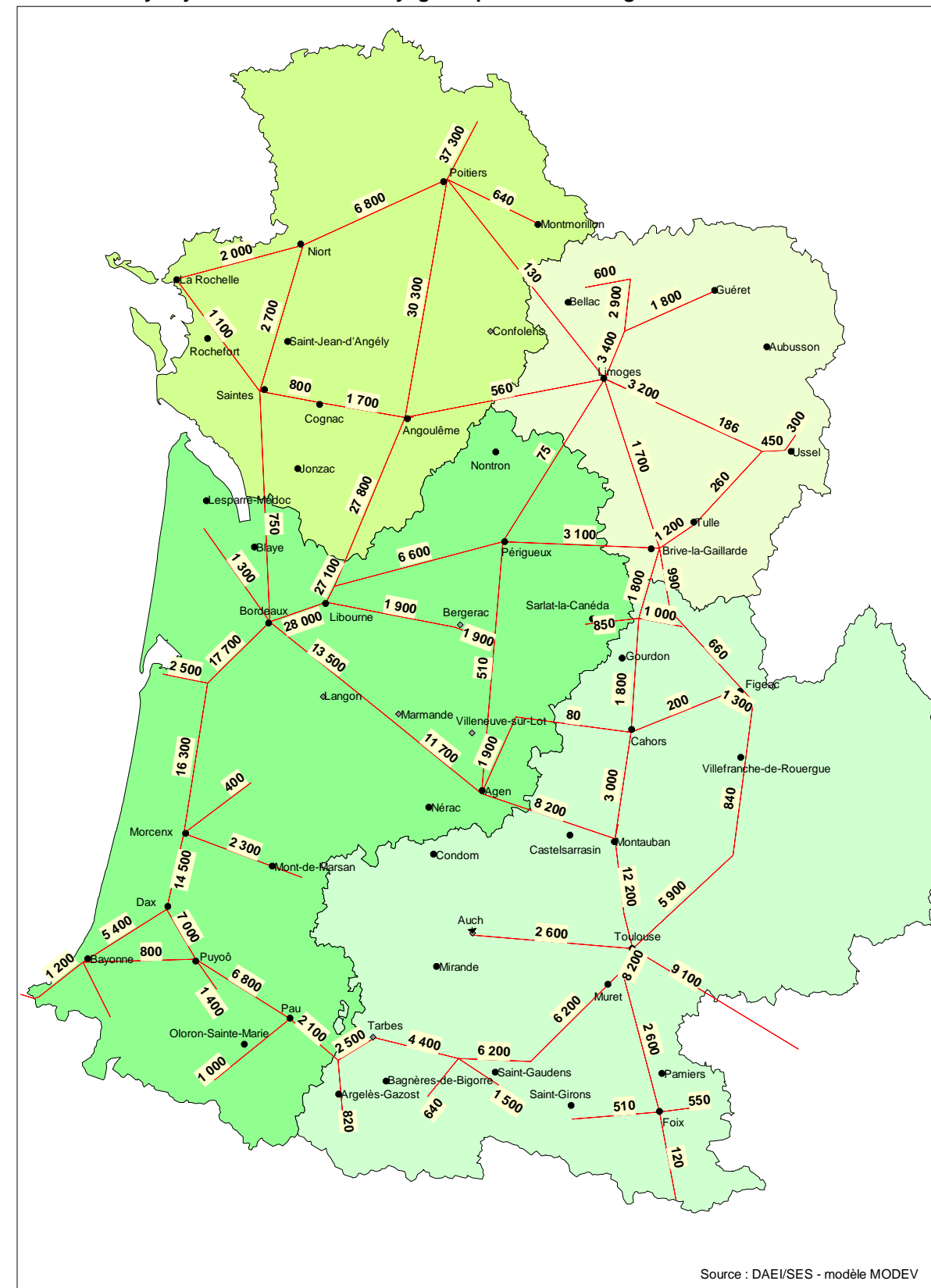
Avec un tel trafic, la part de marché du fer dans les transports terrestres est sensiblement de 30% au Nord de Bordeaux, 36% au Sud jusqu'à Bayonne, mais uniquement de l'ordre de 5% au niveau de la frontière.

Pour le trafic marchandises, les tonnages totaux transportés par le fer sont de l'ordre de 20 000 tonnes par jour au Nord de Bordeaux et 5 500 à 13 000 tonnes par jour au Sud de Bordeaux. Cela correspond sensiblement à une part de marché du fer de l'ordre de 12 à 15% au Nord et 5 à 10% suivant les sections au Sud – environ 5% à la frontière – (source : DAEI/SESP).

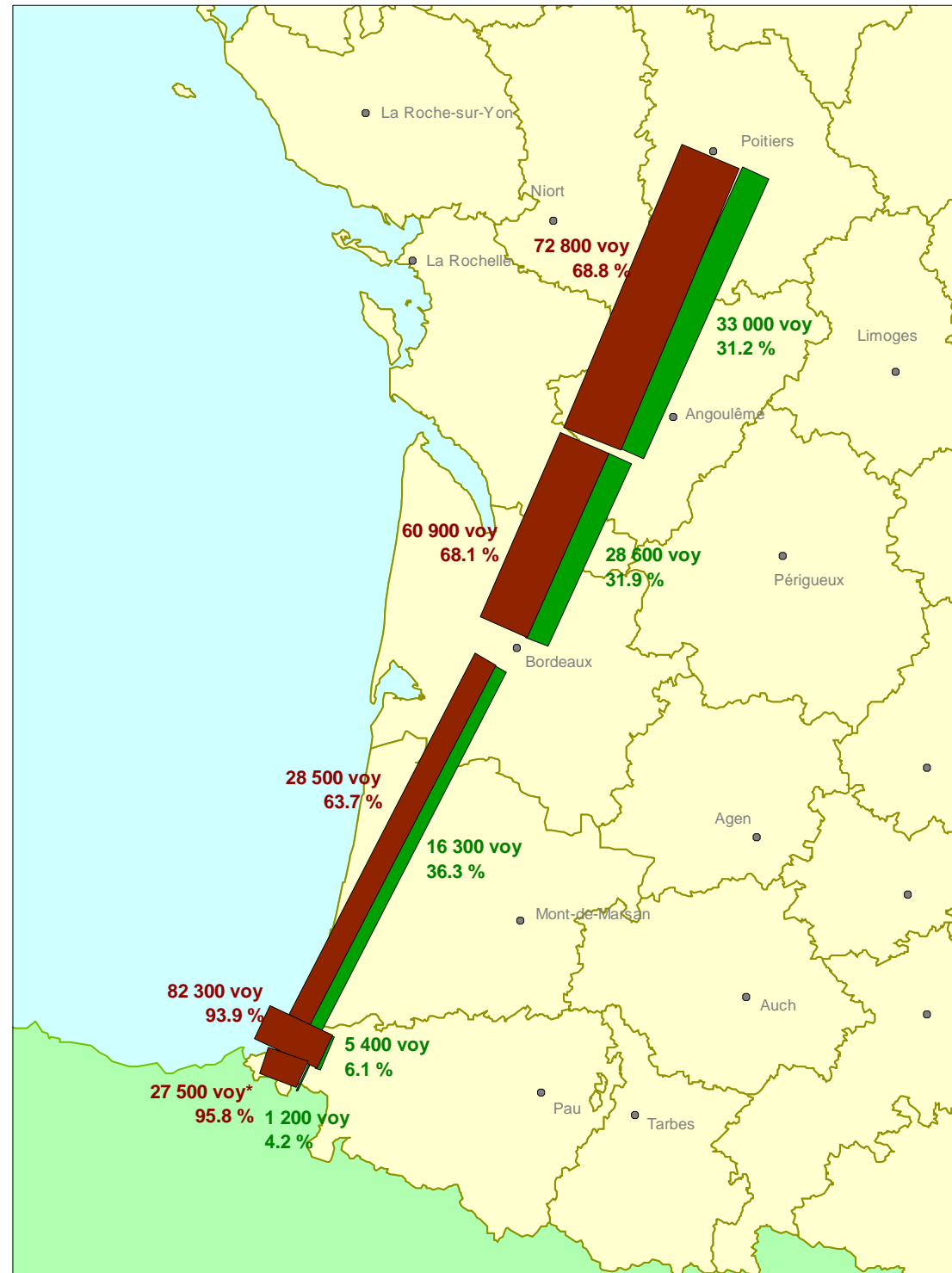
Les cartes ci-après visualisent les principales données.

- Cartes voyageurs
 - Carte d'estimation du nombre de voyageurs par jour et par section de ligne ferroviaire pour l'année 2003.
 - Carte du nombre moyen journalier de voyageurs circulant sur les réseaux routier et ferré en 2003.
 - Carte du nombre journalier de trains de voyageurs en 1998, 2000, 2002 et 2004.
- Cartes marchandises
 - Carte du tonnage moyen de marchandises circulant sur les réseaux routier et ferré en 2002.
 - Carte du nombre journalier de trains de fret en 1998, 2000, 2002 et 2004.

Trafic moyen journalier annuel de voyageurs par section de ligne ferroviaire - Année 2003



Nombre moyen journalier de voyageurs circulant sur les réseaux routier et ferré en 2003

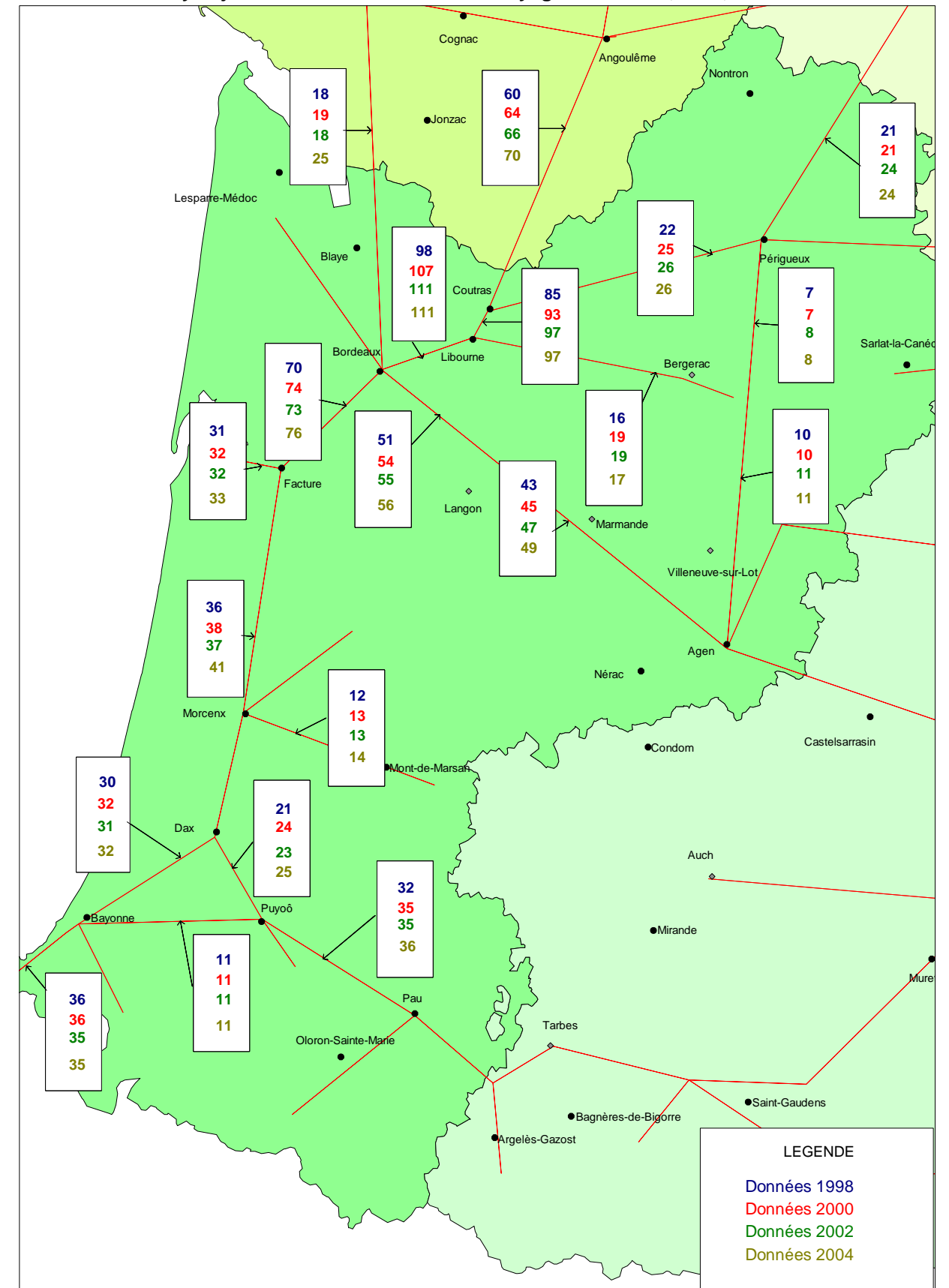


* : au péage A63

Nombre moyen journalier de voyageurs par la route

Nombre moyen journalier de voyageurs par le fer

Trafic moyen journalier annuel de trains de voyageurs en 1998, 2000, 2002 et 2004

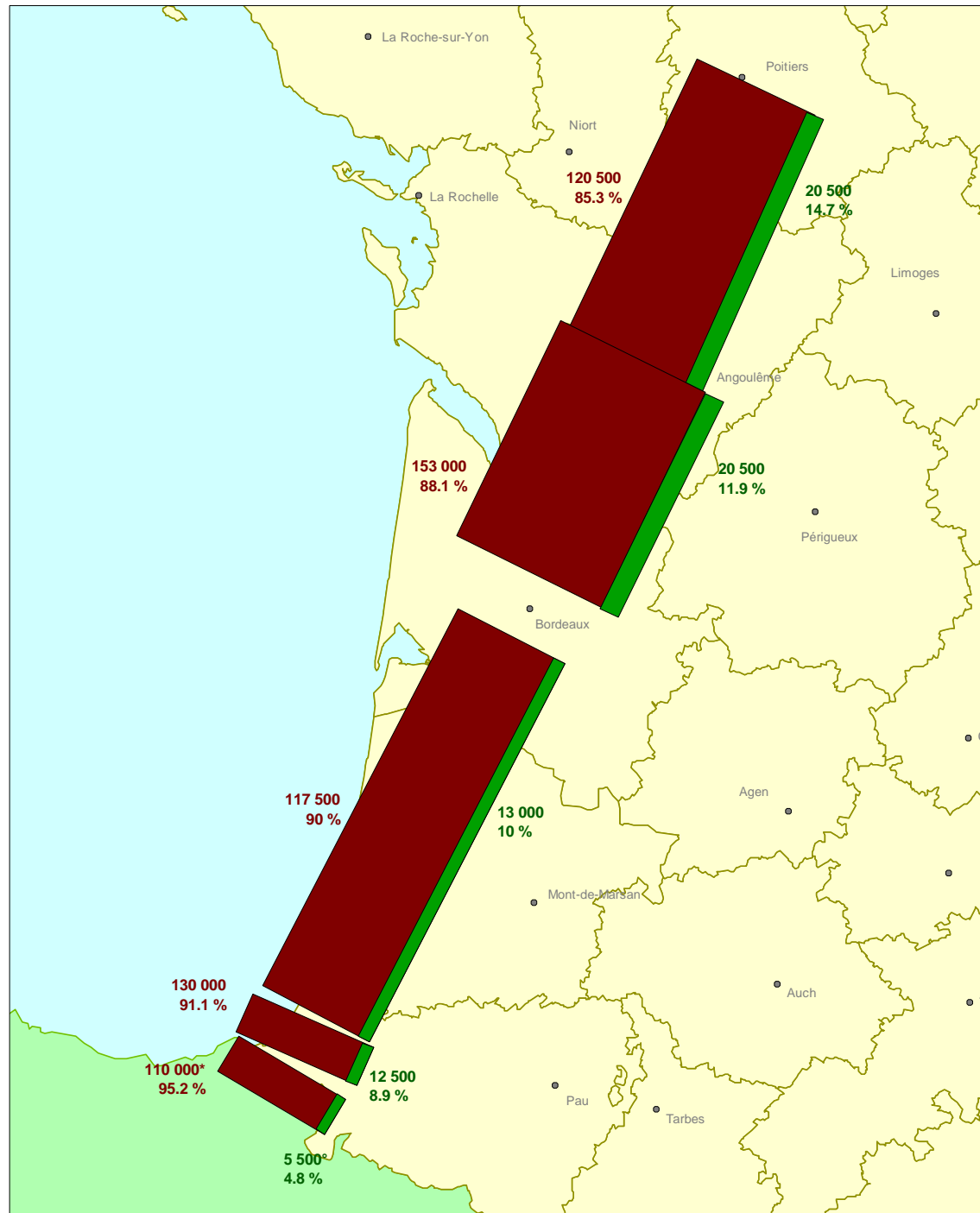


LEGENDE

Données 1998
Données 2000
Données 2002
Données 2004

Source : RFF

Tonnage journalier moyen de marchandises circulant sur les réseaux routier et ferré en 2002



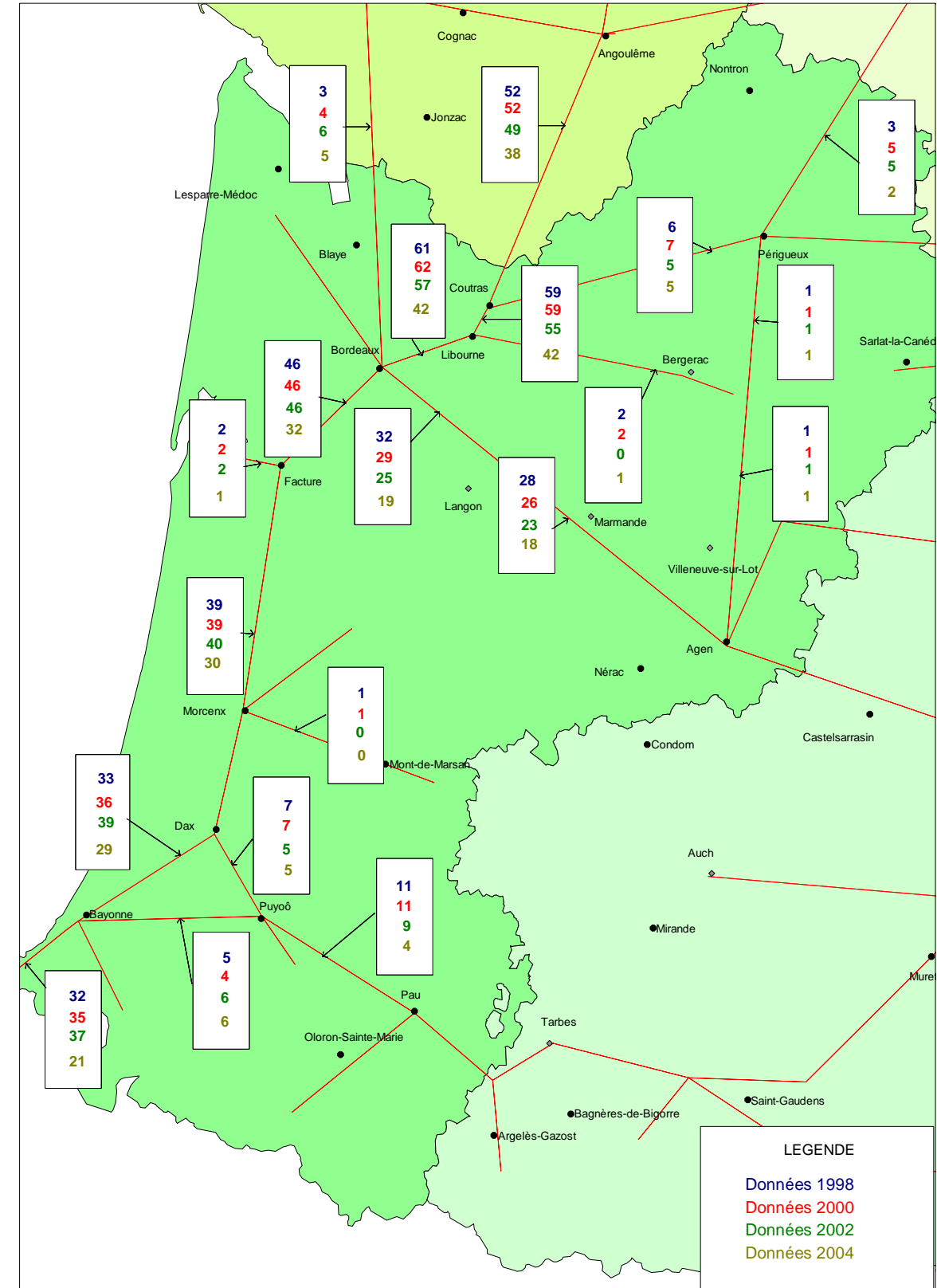
* : au péage A63

° : Source Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

Tonnage moyen journalier routier

Tonnage moyen journalier ferré

Trafic moyen journalier annuel de trains de fret en 1998, 2000, 2002 et 2004



LEGENDE
 Données 1998
 Données 2000
 Données 2002
 Données 2004

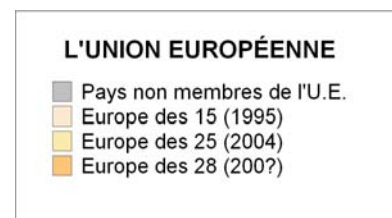
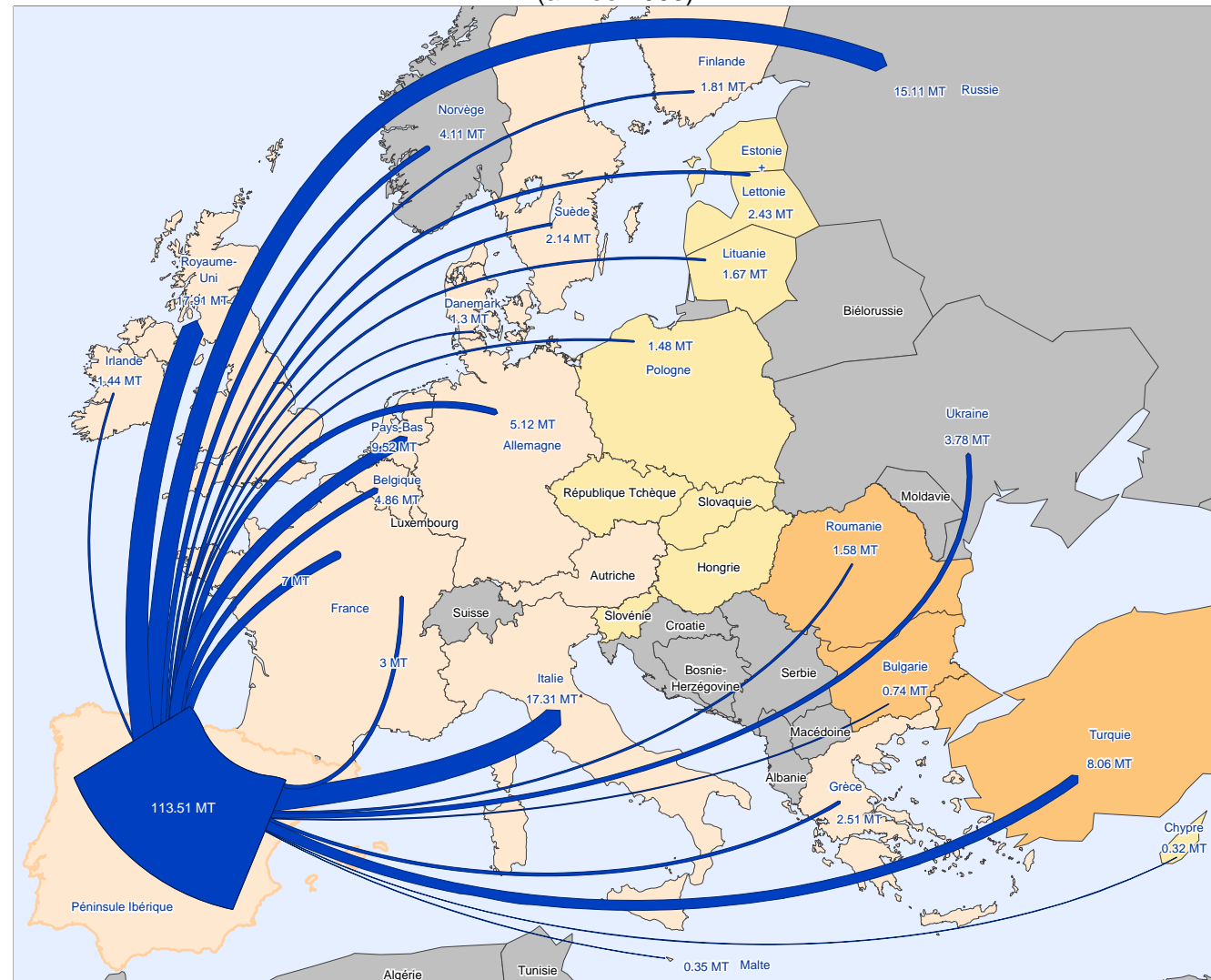
Source : RFF

III.3 Les données maritimes

Le trafic fret emprunte aussi le corridor maritime Atlantique qui représente une part très importante des marchandises transportées au titre des produits exportés ou importés par la péninsule ibérique. Le trafic total à travers les deux corridors empruntant la voie maritime est évalué à près de 114 MT et représente 52% du volume global des marchandises.

Le corridor Atlantique supporte sensiblement les deux tiers des 113,6 MT, soit près de 76 MT.

Les flux maritimes de marchandises en origine ou destination de la péninsule ibérique (année 2003)



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

III.4 Les points faibles du corridor Atlantique

L'analyse des différents trafics observés sur chacun des modes en Aquitaine ainsi que celle du niveau de service offert pour répondre aux besoins des usagers rend compte de plusieurs points faibles sur le corridor.

Ce sont principalement :

- Pour le mode ferroviaire :
 - le « bouchon ferroviaire » de Bordeaux : la traversée de Bordeaux constitue un verrou préjudiciable au développement des trafics Nord-Sud et sa résorption est un préalable indispensable à la réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Le contrat de Plan État Région 2000-2006 prévoit principalement les doublages du pont de franchissement de la Garonne et du plan de voies jusqu'à Cenon, en rive droite, contribuant ainsi au développement des transports péri-urbains et régionaux.
 - la différence d'écartement ferroviaire à la frontière (écartement standard en France, norme UIC, 1,435m, écartement ibérique, 1,668m) qui crée un véritable « effet transfrontalier » à Hendaye – Irun qui, par les coûts et les pertes de temps qu'il entraîne, limite le développement du mode ferroviaire.
- Pour le mode routier :
 - la traversée de l'agglomération bordelaise,
 - le niveau de service de l'A63 / RN10 en Gironde et dans les Landes, non encore totalement autoroutière, et présentant un caractère accidentogène élevé,
 - la traversée de la Côte Basque.

Ces points faibles observés sur l'ensemble des modes posent le problème de la mise en place d'un programme global multimodal d'aménagement du corridor, pour faire face à la croissance prévisible des transports d'ici 2025.

Et cela d'autant plus que toutes les études indiquent que la poursuite indispensable du développement économique sera accompagnée d'une croissance simultanée des transports et des déplacements. Cependant, une croissance du mode routier au rythme de celui qu'il a connu lors de la dernière décennie suscite de fortes inquiétudes.

L'enjeu sera désormais de rééquilibrer de façon significative les « poids » des différents modes de transports, sans les opposer, mais en recherchant au contraire des complémentarités en développant chaque mode dans son champ de pertinence.

Il s'agit donc d'entrer une logique de développement durable et de proposer une « rupture ».

IV. LES PERSPECTIVES DE CROISSANCE DES TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

IV.1 À travers les Pyrénées

Les perspectives proposées à l'horizon 2025 s'appuient sur divers travaux terminés ou en cours :

- les travaux de l'Ingénieur Général Becker qui a publié en Mai 2001 un « Rapport sur les Transports à travers les Pyrénées » permettant de comprendre l'évolution récente des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe,
- les travaux de RFF menés dans le cadre de ses projets d'infrastructures ferroviaires,
- les travaux en cours du Ministère des Transports français et de son homologue espagnol, dans le cadre des réflexions prospectives confiées au BIPE, Bureau international de Prospective et Économie.

En attendant la validation officielle par les Gouvernements français et espagnol des conclusions des divers travaux, le Ministère des Transports français, propose un corps d'hypothèses à l'horizon 2025.

➤ Perspectives marchandises à travers les Pyrénées en 2025

Deux hypothèses sont actuellement envisagées correspondant à des niveaux prévisibles d'évolution différents des échanges à travers les Pyrénées.

- Une hypothèse « basse » débouche en 2025 sur un volume d'échanges à travers les Pyrénées de 353 MT dont 159 MT au titre des modes terrestres. Le volume global des échanges s'accroît de 61% par rapport à 2003. La route croît de +33%, le fer de +481% (il est multiplié par près de 6), le mode maritime augmente de +71%.
- Une hypothèse « haute » dégage en 2025 un volume global des échanges de 498 MT dont 42%, soit 211 MT pour les modes terrestres. Avec cette hypothèse, la route s'accroît de +74%, le fer de +714% (coefficient multiplicateur de 8.14). Le mode maritime augmente de +152%.

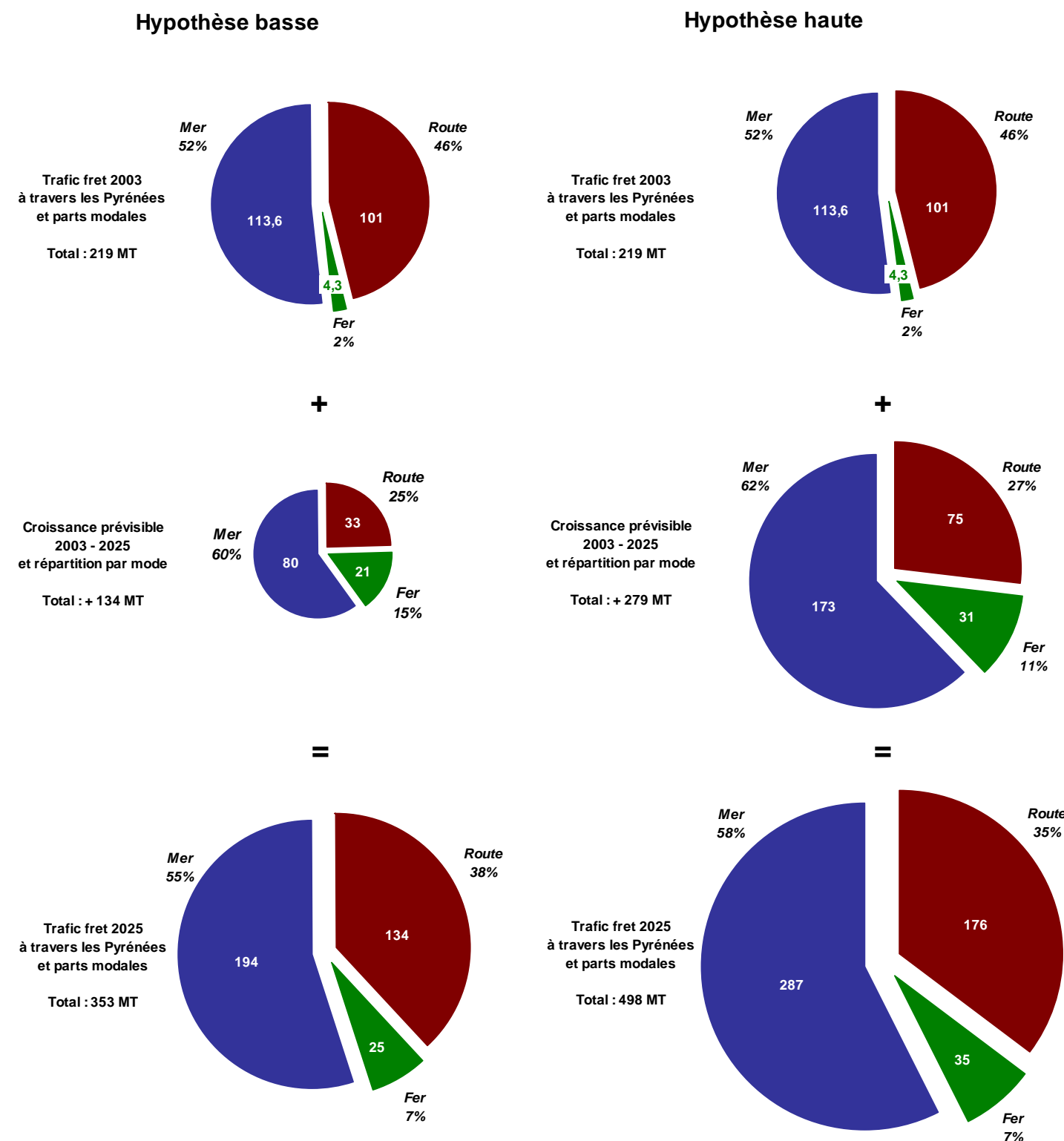
Au total, si les deux hypothèses ressortent contrastées quant à l'évolution prévisible du trafic maritime, elles restent relativement proches au niveau des modes terrestres :

- L'hypothèse basse propose 159 MT et l'hypothèse haute 211 MT.
- Dans les deux cas, la part relative du fer est de l'ordre de 16% en 2025 alors qu'elle n'est que de 2% aujourd'hui.
- La part relative de la route dans les modes terrestres passe de 96% en 2003 à sensiblement 83% en 2025.

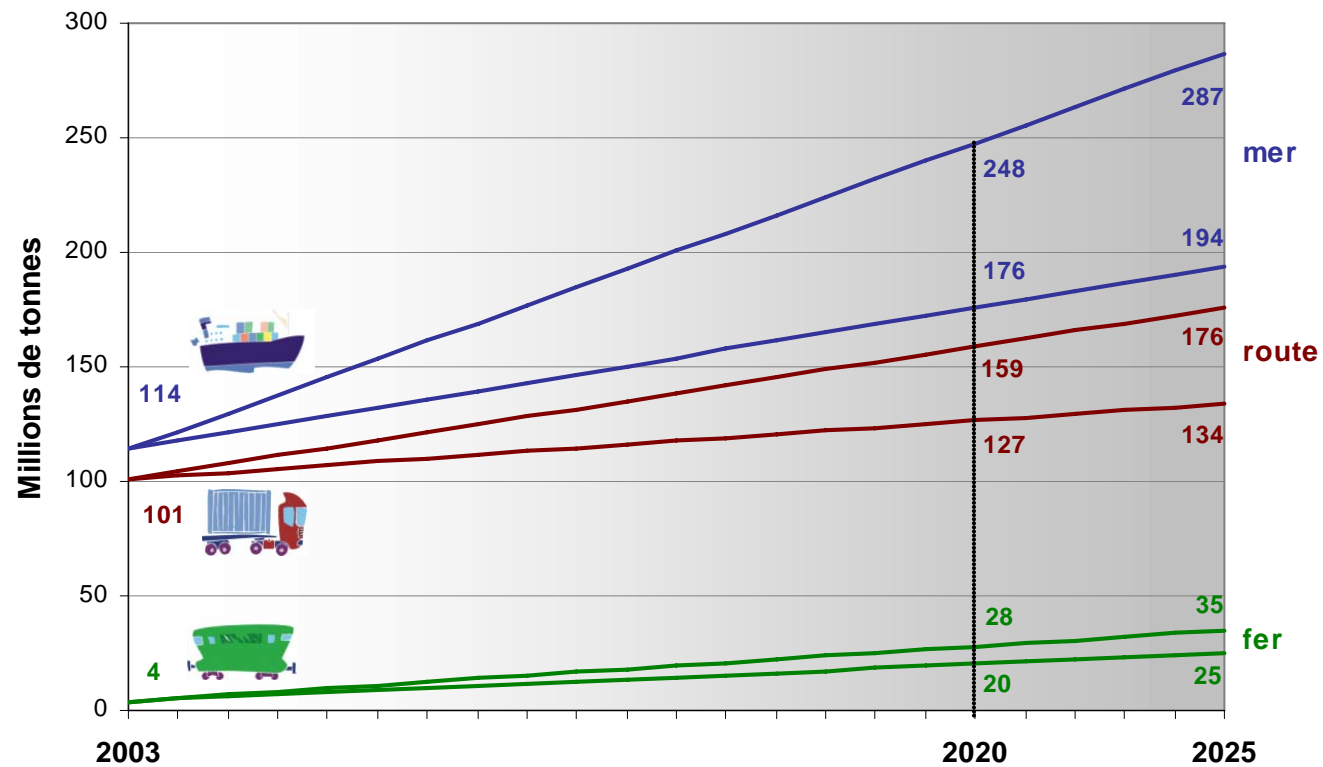
Ces deux hypothèses seront actualisées au fur et à mesure que des éléments nouveaux seront issus des travaux en cours lorsqu'ils seront validés par le Ministère des Transports français et son homologue espagnol.

Notons qu'en l'état actuel, les prévisions pour l'évolution du maritime présentent une plus grande incertitude que pour les modes terrestres.

Scénarios de croissance des transports de marchandises à travers les Pyrénées entre 2003 et 2025 : hypothèse basse et hypothèse haute.



Le graphique ci-après traduit sous une autre forme les scénarios de croissance proposés à travers les Pyrénées :



➤ Perspectives marchandises sur le seul corridor Atlantique en 2025

Sur la base des taux de croissance retenus par le Ministère des Transports entre 2003 et 2025, en faisant l'hypothèse d'un rééquilibrage entre les deux corridors, Atlantique et Méditerranéen, matérialisé par des parts de marché égales, le trafic fret de marchandises sur le corridor Atlantique évoluerait ainsi :

Tonnages transportés	2003	Hypothèse basse 2020	Hypothèse haute 2020	Hypothèse basse 2025	Hypothèse haute 2025
Fer	2 MT (4%)	12 MT (17%)	19 MT (21%)	13 MT (16%)	20 MT (20%)
Route	45 MT (96%)	60 MT (83%)	73 MT (79%)	66 MT (84%)	85 MT (80%)
Total	47 MT (100%)	72 MT (100%)	92 MT (100%)	79 MT (100%)	105 MT (100%)
	1	1.53	1.96	1.68	2.23

Pour 2025, sur l'ensemble des 2 modes terrestres fer et route, les échanges évolueraient de 47 MT à 79 MT en hypothèse basse ou 105 MT en hypothèse haute. Le trafic fer passe de 2 MT en 2003 à 13 MT ou 20 MT en 2025, suivant l'hypothèse. Il est ainsi multiplié par 6.5 (+550%) ou 10 (+900%).

Le trafic route passe de 45 MT à 66 ou 85 MT. Il est multiplié par 1.47 ou 1.89.

L'application de ces hypothèses conduit en 2025 à un trafic PL à la frontière, péage de Biriadou sur A63 de : 11 540 PL à 14840 PL suivant l'hypothèse considérée. Rappel : le trafic PL 2003 est de 7 853 PL. L'enjeu entre l'hypothèse basse et haute concerne ainsi 3 300 PL.

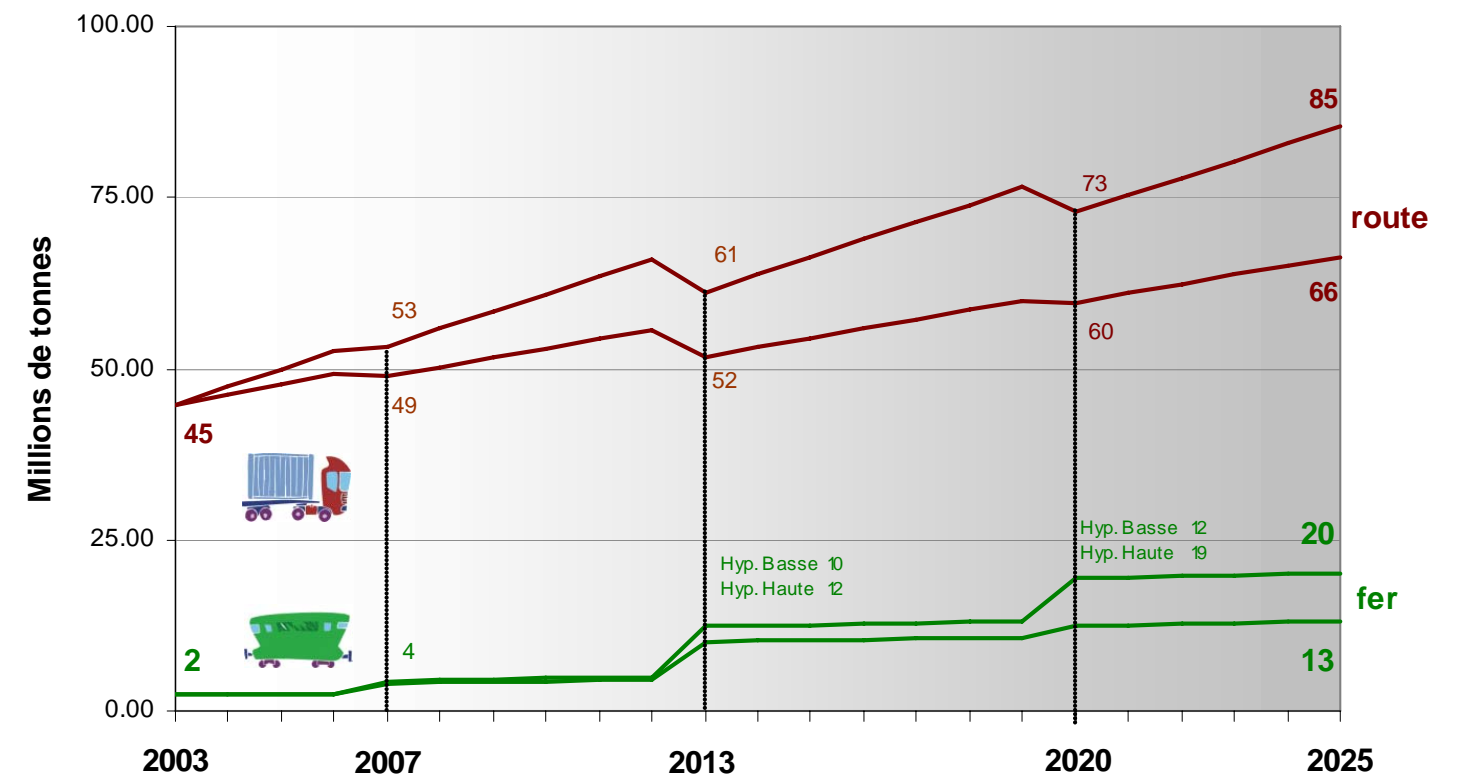
L'évolution prévisible du trafic fer à la frontière à Hendaye intègre les principaux aménagements prévus d'ici 2025 en France ou en Espagne :

- 2007, mise en service d'une offre constitutive d'une autoroute ferroviaire entre Irun, Tours et Lille avec 6 allers retours par jour (soit 12 mouvements).
- 2013, mise en service du Y Basque.
- 2020, mise aux normes UIC côté espagnol, projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne, côté France.

Deux hypothèses sont formulées :

- En hypothèse basse, on suppose une contrainte de capacité fret à 60 sillons sur le Y Basque (dont 40 pour l'autoroute ferroviaire) entre 2013 et 2020. Par ailleurs, le transport sur l'autoroute ferroviaire est composé pour 50% de transport accompagné.
- En hypothèse haute, aucune contrainte de capacité fret sur le réseau espagnol n'est formulée et le transport par autoroute ferroviaire est composé pour 100% de transport non accompagné dès 2007.

Scénarios de croissance des transports de marchandises par voie terrestre entre 2003 et 2025 sur le seul Corridor Atlantique, hypothèse haute, hypothèse basse

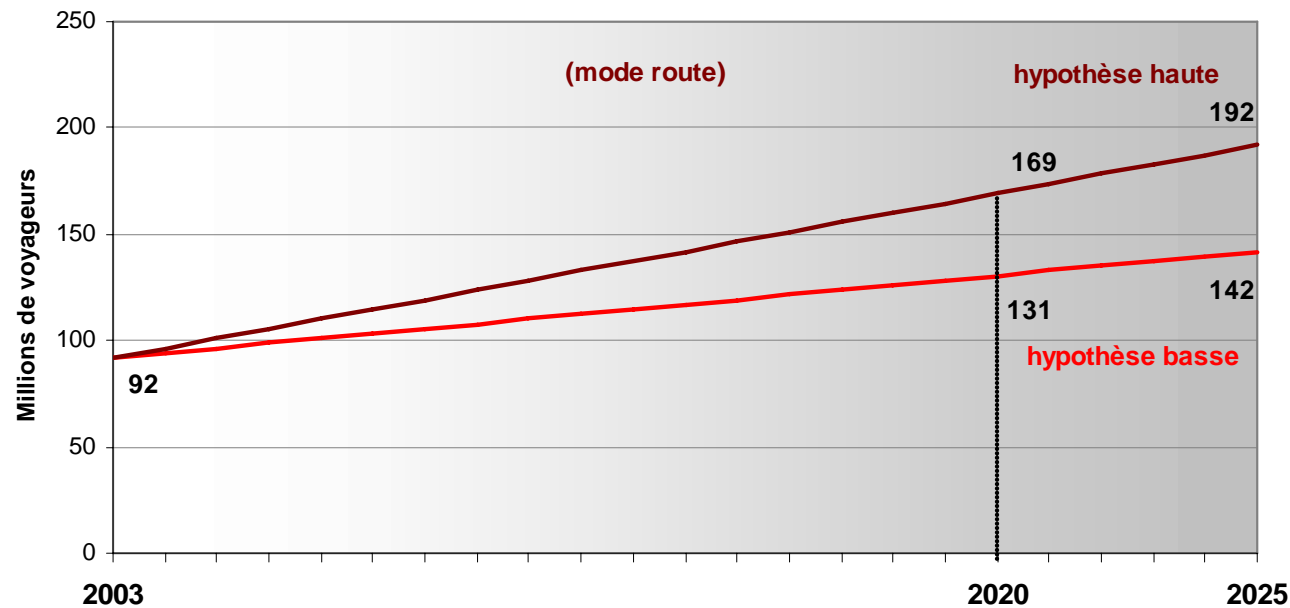


➤ Perspectives voyageurs à travers les Pyrénées en 2025

Deux hypothèses sont émises au niveau routier :

Le Ministère des Transports émet deux hypothèses concernant l'ensemble des Pyrénées. Elles concernent uniquement le mode routier.

Scénarios de croissance des transports de voyageurs à travers les Pyrénées entre 2003 et 2025



- une hypothèse basse prévoyant une croissance de 54% entre 2003 et 2025, soit 2,3 millions de voyageurs de plus chaque année en moyenne, sur l'ensemble des itinéraires à travers les Pyrénées.
- une hypothèse haute prévoyant plus qu'un doublement (+109%) entre 2003 et 2025, soit 4,5 millions de voyageurs de plus chaque année.

L'hypothèse basse routière conduit ainsi à près de 142 millions de voyageurs en 2025.

L'hypothèse haute routière conduit ainsi à près de 192 millions de voyageurs en 2025.

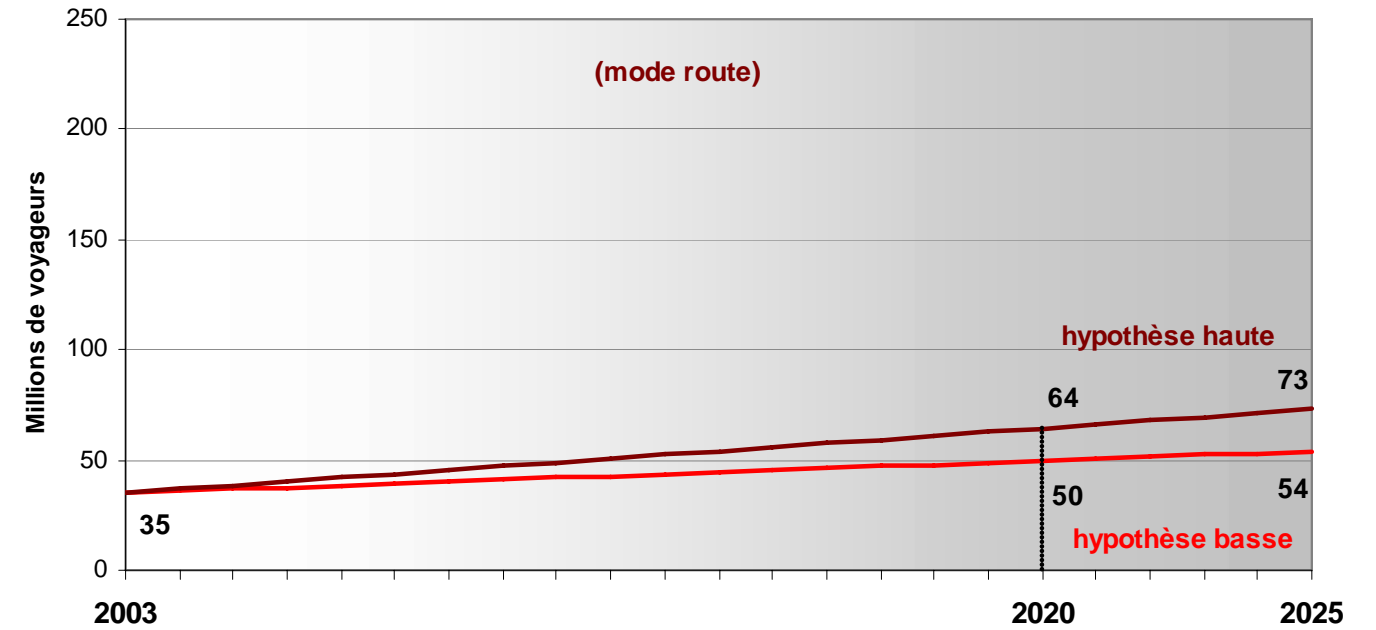
Le coefficient multiplicateur des trafics de la route varie donc de 1,54 à 2,09 suivant l'hypothèse retenue et en supposant que le taux d'occupation des véhicules légers reste constant.

➤ Perspectives voyageurs routiers sur le seul Corridor Atlantique

En supposant que les parts de marché des 2 corridors restent constantes, le trafic voyageurs routier évoluerait de 35 Millions de voyageurs en 2003 à 54 MV ou 73 MV selon l'hypothèse retenue.

Le coefficient multiplicateur pour passer de 2003 à 2025 varie de 1,54 à 2,09.

Scénarios de croissance des transports de voyageurs entre 2003 et 2025 sur le seul Corridor Atlantique



IV.2 Sur le reste du territoire national

Trois hypothèses sont avancées par le Ministère des Transports, calées sur des cadrages macro économiques prévoyant 3 hypothèses de croissance du Produit Intérieur Brut, 1.5%, 1.9%, 2.3%.

Pour la route les taux de croissance annuels linéaires des trafics routiers, VL et PL, base 100 en 2002 sont les suivants, sur la période 2002 – 2025 :

Hypothèse	Taux de croissance annuel géométrique du PIB	Taux de croissance annuel linéaire VL base 100 en 2002	Taux de croissance annuel linéaire PL base 100 en 2002	Rapport des Trafics entre 2025 et 2003, VL	Rapport des Trafics entre 2025 et 2003, PL
Basse	1.5%	1.5%	1.1%	1.33	1.24
Scénario central	1.9%	2.1%	1.5%	1.45	1.33
Haute	2.3%	2.7%	2.5%	1.58	1.54

NB : les VL considérés accomplissent des déplacements de plus de 20 km.

IV.3 Le transport routier et ses perspectives de développement au droit de l'agglomération bordelaise

➤ Le trafic PL

⇒ le transit Nord – Sud au droit de l'agglomération bordelaise :

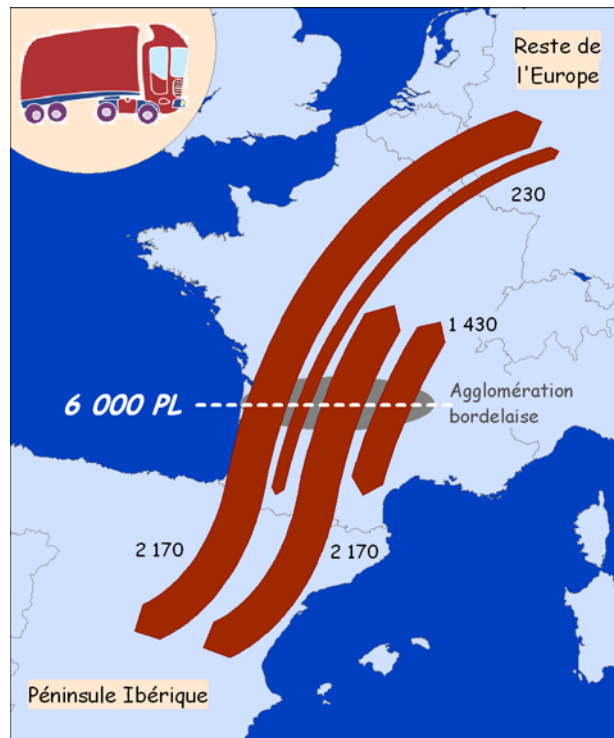
A partir des données 2003 et compte tenu de la structure des trafics PL en transit Nord Sud au droit de l'agglomération bordelaise, il est possible sur la base des hypothèses basse et haute définies pour le trafic de franchissement, l'adoption d'une hypothèse pour les échanges nationaux, celle du scénario central par exemple, de projeter les trafics 2003 en 2020 ou 2025.

Pour l'horizon 2020,

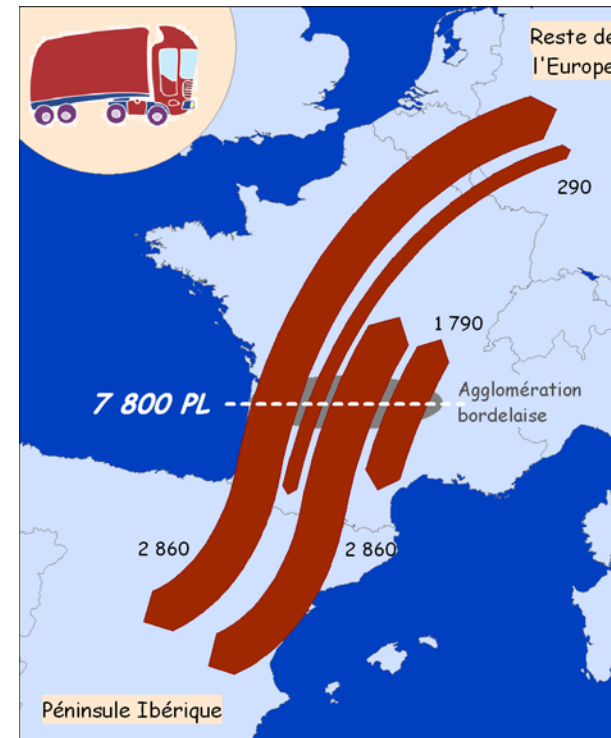
Structure du trafic de transit PL au droit de l'agglomération bordelaise	Trafic 2003, 2 sens, journalier	Rapport 2020/2003, hypothèse basse	Trafic moyen journalier 2020, 2 sens, hypothèse basse.	Rapport 2020/2003, hypothèse haute	Trafic moyen journalier 2020, 2 sens, hypothèse haute.
Transit international	2 170	1.33	2 860	1.62	3 490
Echange international avec la péninsule ibérique	2 170	1.33	2 860	1.62	3 490
Transit national	1 430	1.25	1 790	1.25	1 790
Echange international avec l'Europe de l'Est ou du Nord	230	1.33	290	1.62	360
Total	6 000		7 800		9 130
Arrondi à	6 000		7 800		9 100

Pour l'horizon 2025,

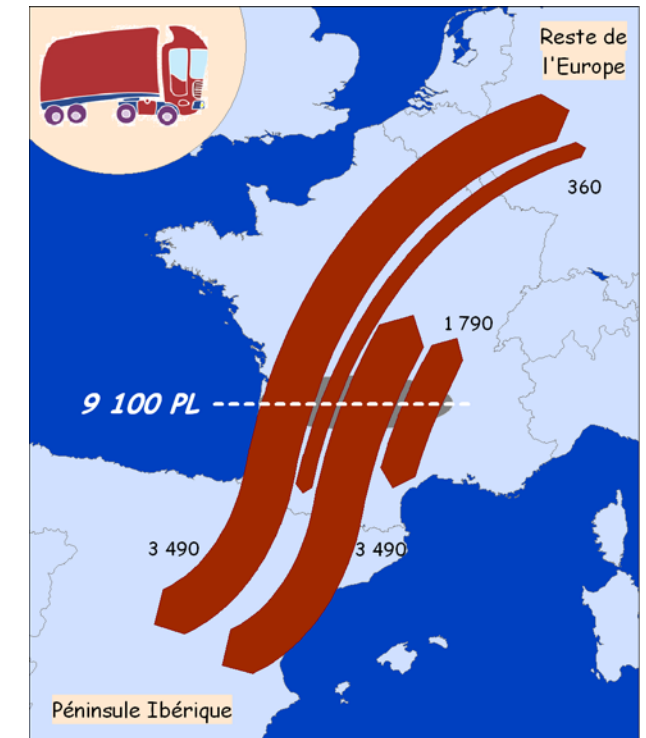
Structure du trafic de transit PL au droit de l'agglomération bordelaise	Trafic 2003, 2 sens, journalier	Rapport 2025/2003, hypothèse basse	Trafic moyen journalier 2025, 2 sens, hypothèse basse.	Rapport 2025/2003, hypothèse haute	Trafic moyen journalier 2025, 2 sens, hypothèse haute.
Transit international	2 170	1.47	3 170	1.89	4 070
Echange international avec la péninsule ibérique	2 170	1.47	3 170	1.89	4 070
Transit national	1 430	1.33	1 900	1.33	1 900
Echange international avec l'Europe de l'Est ou du Nord	230	1.47	330	1.89	420
Total	6 000		8 570		10 460
Arrondi à	6 000		8 600		10 500



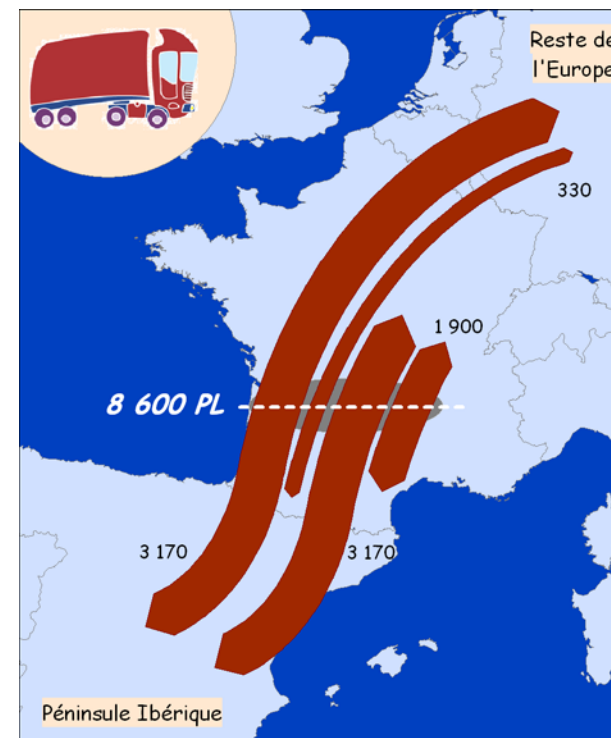
Flux Nord-Sud PL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2003



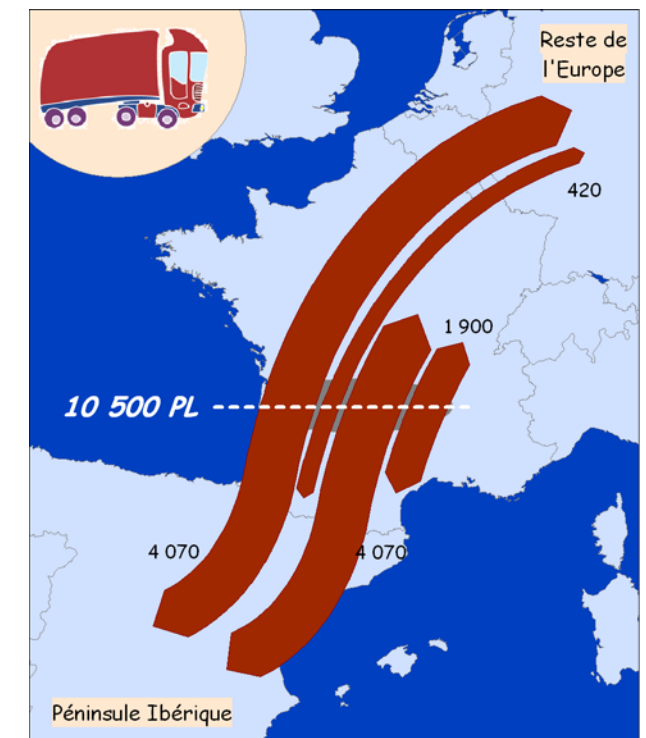
Flux Nord-Sud PL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2020
Hypothèse basse



Flux Nord-Sud PL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2020
Hypothèse haute



Flux Nord-Sud PL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2025
Hypothèse basse

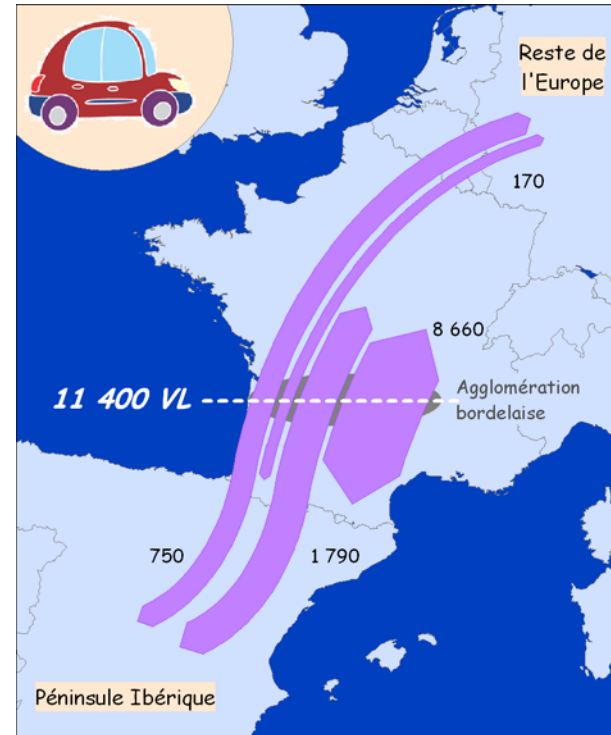


Flux Nord-Sud PL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2025
Hypothèse haute

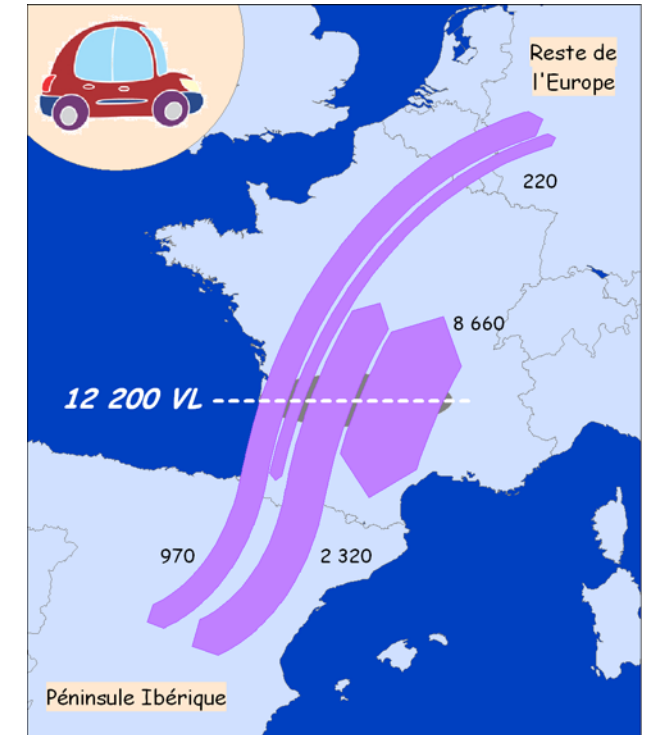
➤ Le flux Nord Sud VL :

Pour l'horizon 2020,

Structure du trafic de transit VL au droit de l'agglomération bordelaise	Trafic 2003, 2 sens, journalier	Rapport 2020/2003, hypothèse basse	Trafic moyen journalier 2020, 2 sens, hypothèse basse.	Rapport 2020/2003, hypothèse haute	Trafic moyen journalier 2020, 2 sens, hypothèse haute.
Transit international	520	1.42	750	1.84	970
Echange international avec la péninsule ibérique	1 250	1.42	1 790	1.84	2 320
Transit national	6 410	1.35	8 660	1.35	8 660
Echange international avec l'Europe de l'Est ou du Nord	120	1.42	170	1.84	220
Total	8 300	1.37	11 370	1.46	12 170
Arrondi à	8 300		11 400		12 200



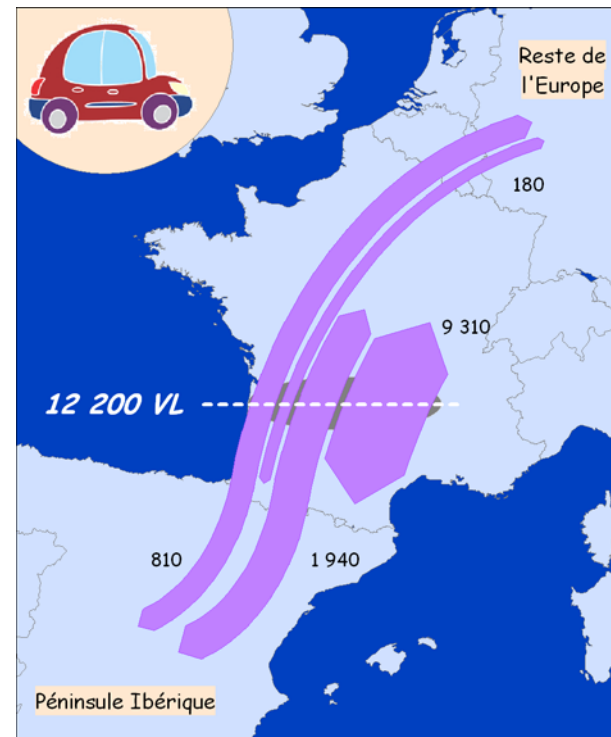
Flux Nord-Sud VL en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2020 Hypothèse basse



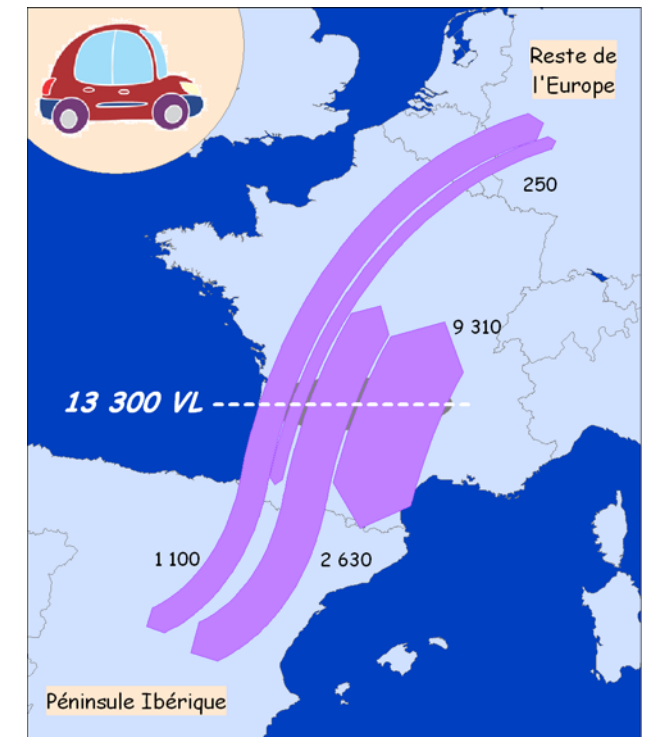
Flux Nord-Sud VL en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2020 Hypothèse haute

Pour l'horizon 2025,

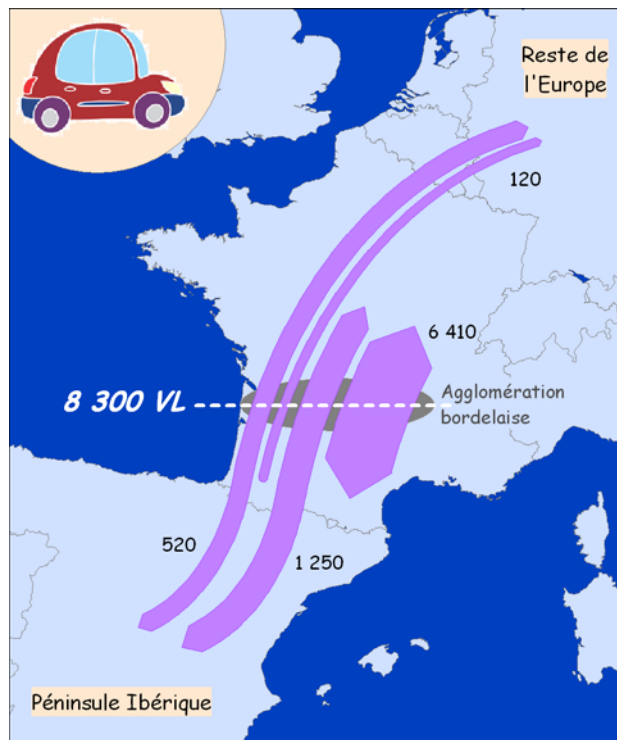
Structure du trafic de transit VL au droit de l'agglomération bordelaise	Trafic 2003, 2 sens, journalier	Rapport 2025/2003, hypothèse basse	Trafic moyen journalier 2025, 2 sens, hypothèse basse.	Rapport 2025/2003, hypothèse haute	Trafic moyen journalier 2025, 2 sens, hypothèse haute.
Transit international	520	1.54	810	2.09	1 100
Echange international avec la péninsule ibérique	1 250	1.54	1 940	2.09	2 630
Transit national	6 410	1.45	9 310	1.45	9 310
Echange international avec l'Europe de l'Est ou du Nord	120	1.54	180	2.09	250
Total	8 300	1.47	12 240	1.60	13 290
Arrondi à	8 300		12 200		13 300



Flux Nord-Sud VL en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2025 Hypothèse basse

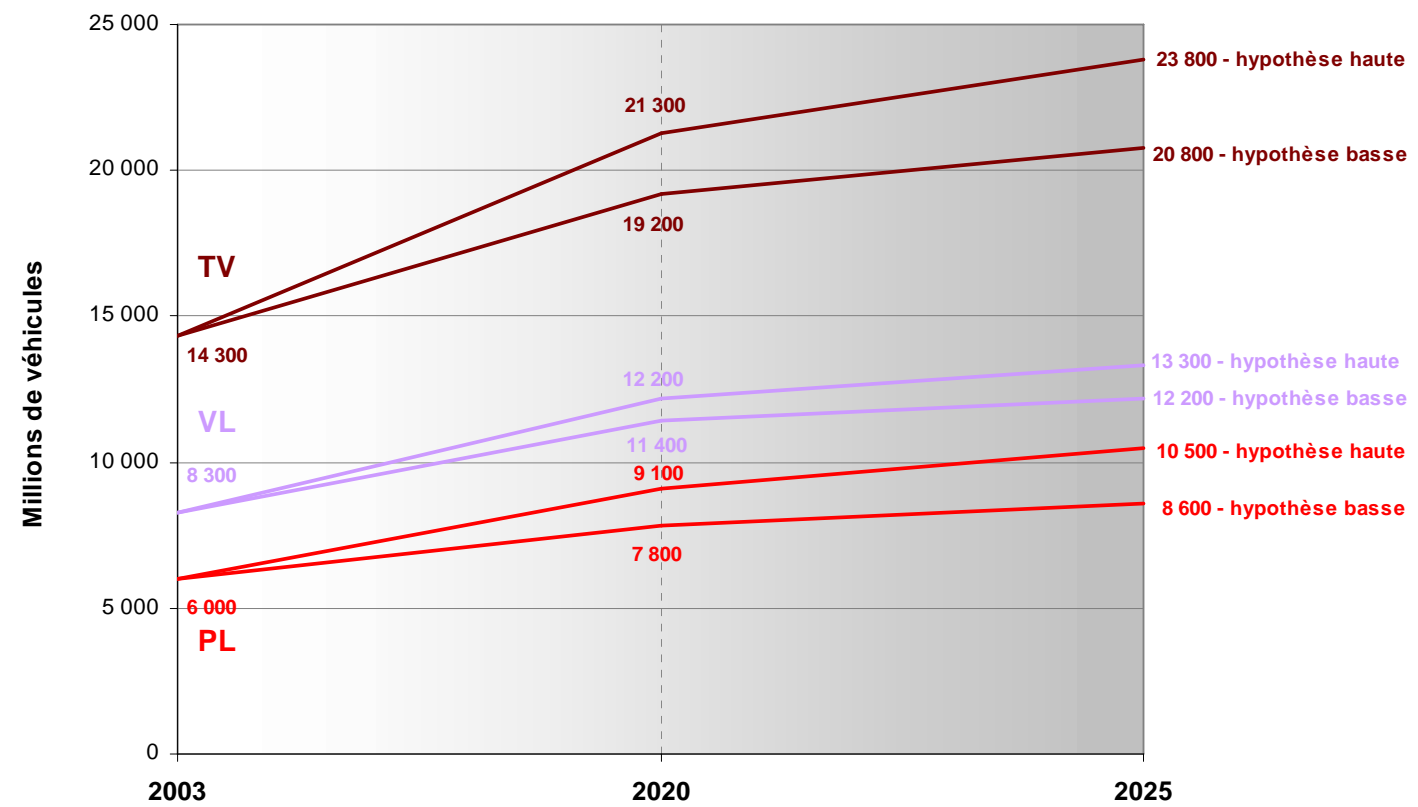


Flux Nord-Sud VL en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2025 Hypothèse haute



Flux Nord-Sud VL
en Trafic Moyen Journalier 2 sens – 2003

Trafic VL, PL du flux Nord-Sud en 2020 et 2025
T.M.J.A. – 2 sens



V. LES MODALITÉS DE RÉÉQUILIBRAGE ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

V.1 Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003

(Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire)

Le CIADT du 18 décembre 2003, en affichant une nouvelle ambition pour la politique des transports conciliant développement économique, attractivité du et des territoires dans une Europe élargie et développement durable, a décidé de divers grands projets routiers, ferroviaires, portuaires, fluviaux et maritimes.

Infrastructures routières en 2025



Les GLAT correspondent à des itinéraires à fort trafic interrégional ou international, soit à des liaisons entre les principales métropoles régionales et les principaux ports ou aéroports français.

Au niveau du corridor multimodal Atlantique les grandes décisions concernent :

Infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme



- Ligne à grande vitesse en service ou en construction
- Améliorations de grands axes existants
- Ligne à grande vitesse en projet
- Projets à étudier
- Grands itinéraires de fret
- Seine-Nord Europe
- Ports maritimes
- Autoroutes de la mer

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

➤ La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV-SEA)

Le CIADT décide la réalisation du projet de ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux et arrête le calendrier permettant la réalisation continue des deux phases du projet, avec un lancement du chantier dans sa première phase en 2008, qui se poursuivra jusqu'à la mise en service du projet complet. Le CIADT décide la poursuite des études du prolongement du TGV vers l'Espagne en vue d'un débat public en 2006.

➤ Le projet ferroviaire de corridor de fret Nord-Sud par Bordeaux

Son objectif est d'améliorer significativement les services ferroviaires de fret entre Bordeaux et l'Espagne.

La création de capacités supplémentaires repose essentiellement sur trois projets :

- la LGV-SEA au Nord de Bordeaux, laquelle va dégager des capacités fret,
- la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux qui libère également de la capacité,
- le prolongement de la LGV vers l'Espagne.

➤ Le lancement de lignes « d'Autoroutes de la Mer » façade Atlantique

Les « autoroutes de la mer³ » apparaissent dans certains cas comme une alternative modale, fiable et crédible, offerte au transport de marchandises pour limiter la croissance de la circulation des poids lourds notamment sur la route.

Dans le prolongement du rapport de Richemont sur le cabotage et du comité interministériel de la mer du 29 avril 2003, le CIADT acte le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général sur la façade Atlantique entre l'Espagne et la France.

La finalité de cette ligne est d'offrir un niveau de service suffisamment attractif en terme de régularité, de fiabilité et de fréquence pour être en mesure de capter durablement du trafic.

L'appel à projet est en cours de mise au point entre les gouvernements français et espagnol.

➤ Réseau routier aquitain

L'axe Bordeaux-Biarritz s'inscrit dans l'un des deux principaux corridors de transport européen Nord-Sud qui structurent le territoire français. Les circulations de transit en provenance de la péninsule ibérique y sont en croissance constante et ont conduit à une forte dégradation du niveau de service offert par cette infrastructure. Le rétablissement de ce niveau de service tout au long de cet axe constitue donc un enjeu majeur.

Dès lors, le CIADT décide de la réalisation du contournement autoroutier de Bordeaux, sous réserve des conclusions du débat public alors en cours⁴.

Plus au Sud, le CIADT décide la mise à 2x3 voies aux normes autoroutières de l'A63 entre Bordeaux et Biarritz dans le cadre d'une concession.

³ lignes maritimes régulières dédiées assurant un nombre élevé de rotations hebdomadaires.

⁴ la décision ministérielle du 14 mai 2004, établie à l'issue du Débat Public a affirmé l'opportunité du projet et lancé les études préliminaires de l'ouvrage.

V.2 L'essentiel des grands projets de transport du corridor multimodal Atlantique

Les objectifs de rééquilibrage à long terme ainsi exposés ne trouveront leur succès que par la mise en œuvre de projets s'enchaînant de façon cohérente dans le temps, tout au long du corridor Atlantique. La nécessité d'un engagement fort en faveur d'un rééquilibrage modal est clairement affirmée, visant à lier le destin des divers modes de transport sur ce corridor dans une logique de complémentarité ou de coordination et non de concurrence.

Pour permettre au rail de multiplier par un coefficient variant de 6,5 à 10 son volume transporté par Hendaye-Irun, et à la mer d'accroître significativement son tonnage, de nombreuses réalisations concrètes doivent accompagner ces objectifs dans les 20 à 30 ans qui viennent.

Le mode maritime s'y engage par le développement des trafics européens et des différents ports de la façade Atlantique, Euskadi comprise, revendiquant la création de lignes nouvelles afin de conquérir un trafic routier de marchandises.

Les modes ferroviaires et routiers développeront aussi de grands projets.

Sans être exhaustif, l'essentiel des grands projets concernant le corridor Atlantique est représenté ci-après.

