

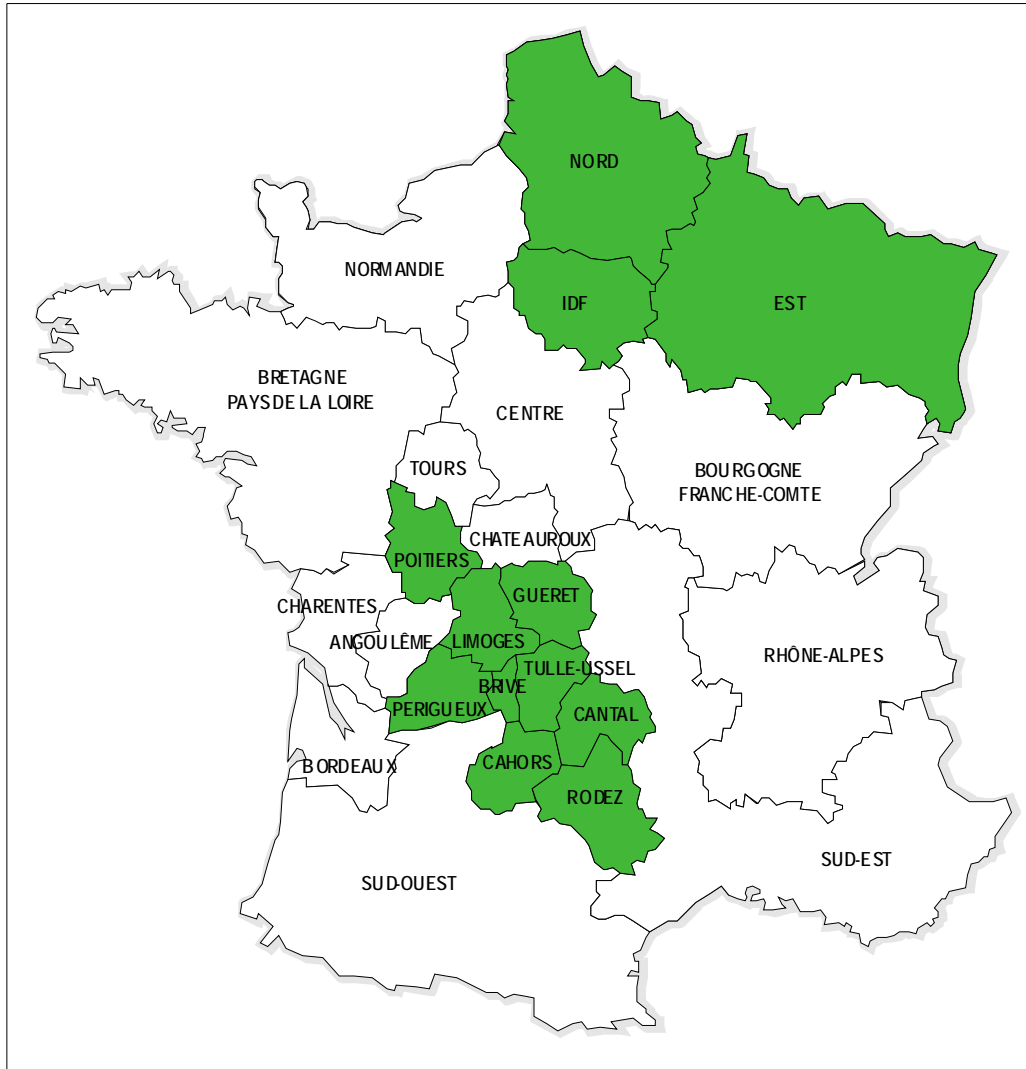
Projet de LGV Poitiers Limoges

Prévision des trafics

Prévisions de trafic

1. Définition de l'aire d'étude
2. Conception du modèle de trafic
3. Reconstitution de la situation actuelle
4. Projection de la demande à l'horizon de la mise en service du projet (situation de référence)
5. Prévision de trafic pour chaque option de passage

Définition de l'aire d'étude du projet



Notion de coût généralisé de transport

CG (route) : Péage + coût ressenti : utilisation voiture
+ temps de trajet x valeur du temps

CG (fer) : prix billet + coût accès gare (taxi, métro) +
temps trajet x valeur du temps + pénibilité
monétarisé des correspondances

Temps trajet fer : temps accès à la gare de départ +
temps précaution avant départ du train + temps trajet
du train + temps trajet entre gare d'arrivée et
destination finale

Quand on ne connaît pas le trafic actuel entre deux points, on utilise des modèles gravitaires

Par expérience, le nombre de déplacements entre deux villes A et B est fonction de:

- la population (ou le nombre d'emplois) de chaque ville
- coût généralisé de déplacement entre les villes A et B

Aire d'influence des gares

- Elle correspond au territoire dans lequel on enregistre le point origine ou destination final du déplacement
- On la mesure au travers d'enquêtes auprès des voyageurs qui reflètent leur comportement réel de déplacement
- RFF conduit ce type d'enquêtes au cours des deux dernières années dans le cadre des études de LGV (Bretagne Pays de la Loire, SEA, Rhin Rhône Est)

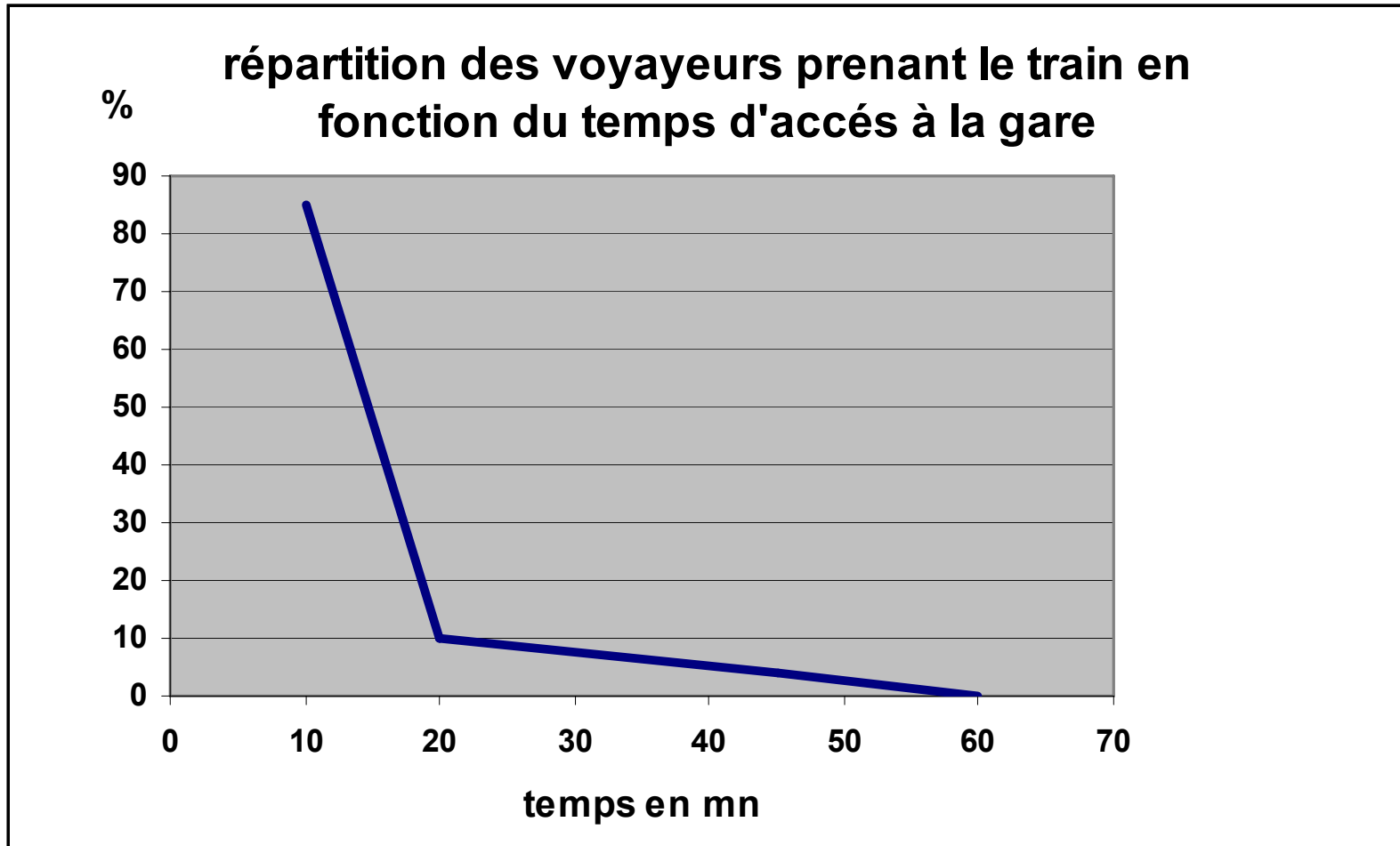
Aire d'influence des gares

Les enquêtes sur LGV BPL montrent:

- Environ 90% des pré et post acheminement à la gare sont réalisés en voiture

- L'aire d'influence décroît avec le temps de parcours (ou la distance d'accès à la gare)
 - 85 % des voyageurs du train vont ou viennent d'un point à moins de 10 mn de la gare
 - 95 % des voyageurs du train vont ou viennent d'un point à moins de 20 mn de la gare
 - Seuls 5 % des voyageurs du train vont ou viennent d'un point compris entre 20 mn et 45 mn de la gare

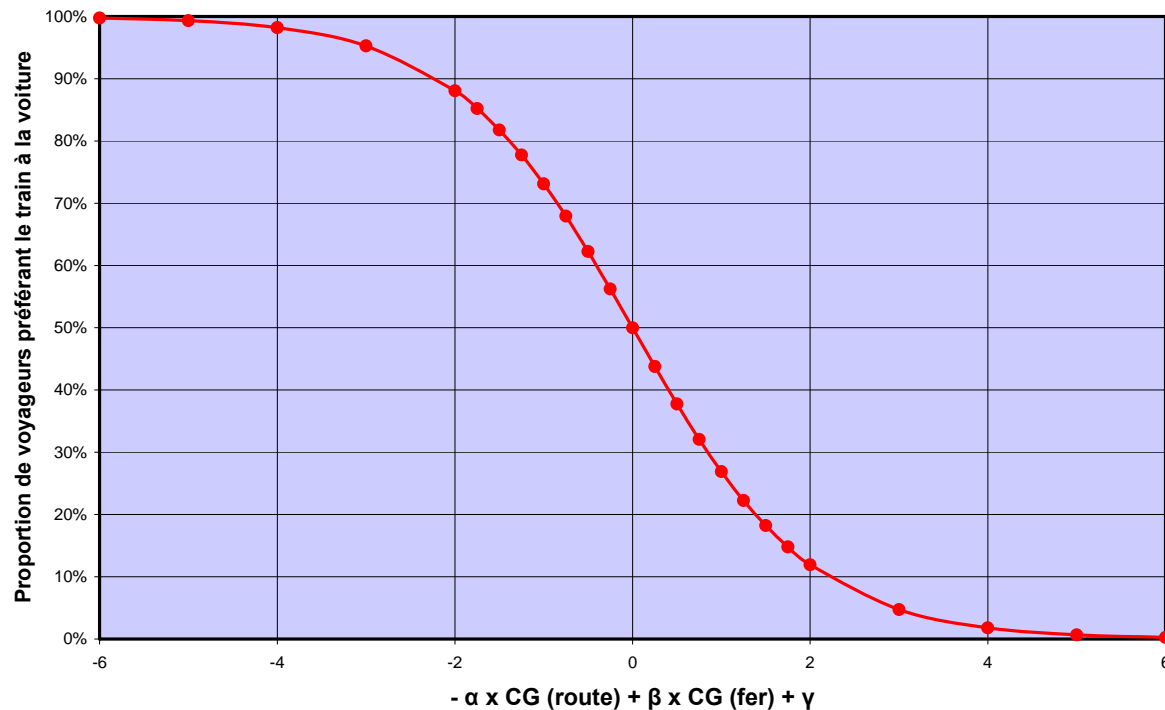
Aire d'influence des gares



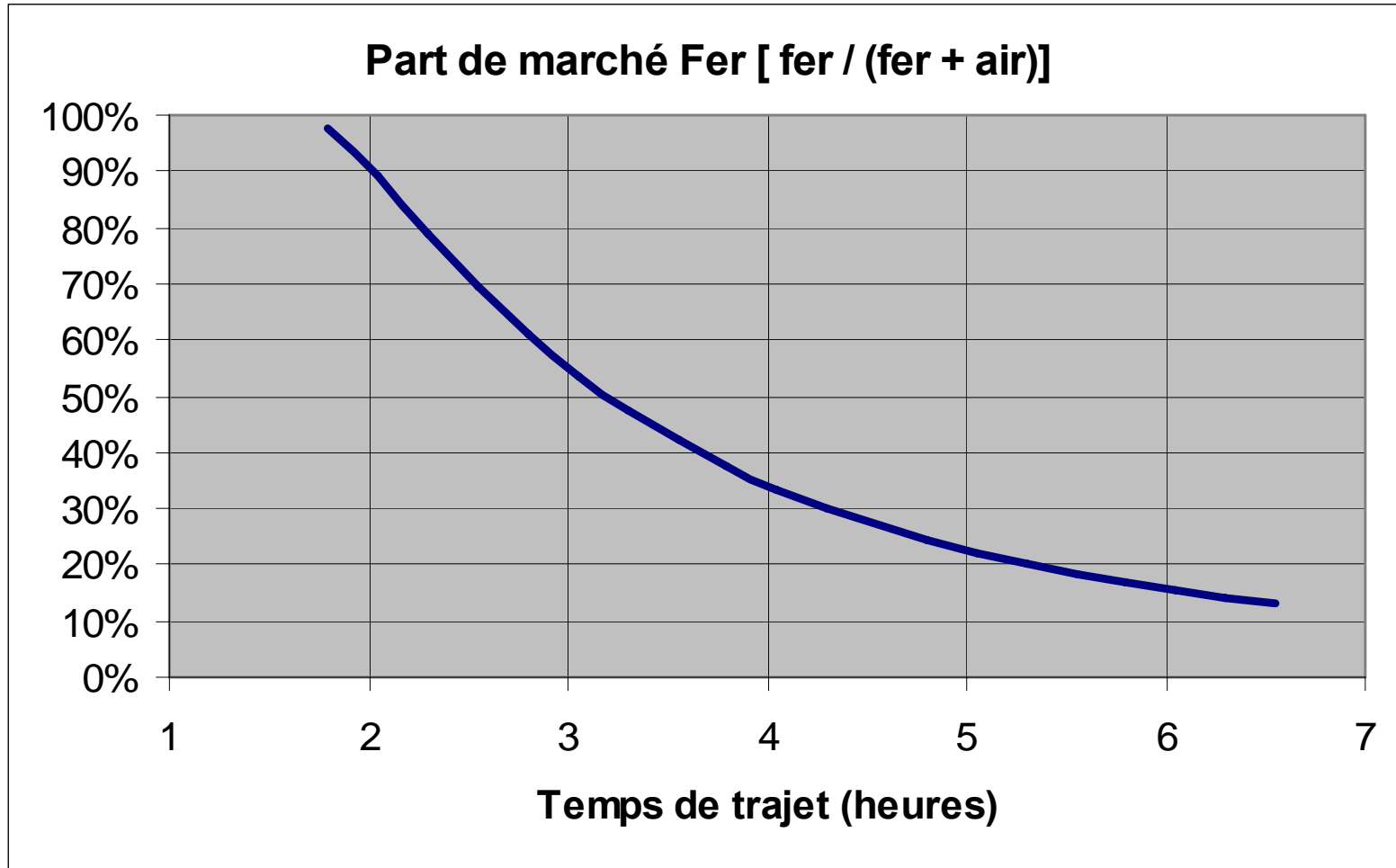
Aire d'influence des gares et population desservies

- **L'aire d'influence des gares permet de déterminer la population réellement desservie**
- **La population réellement desservie est celle qui est concernée par le projet c'est-à-dire celle qui est susceptible d'utiliser le train**
- **Cette population est principalement située dans les aires urbaines (pôles urbains + couronne périurbaine) et en moindre mesure en zones plus lointaines**

Concurrence rail / route



Concurrence air / fer

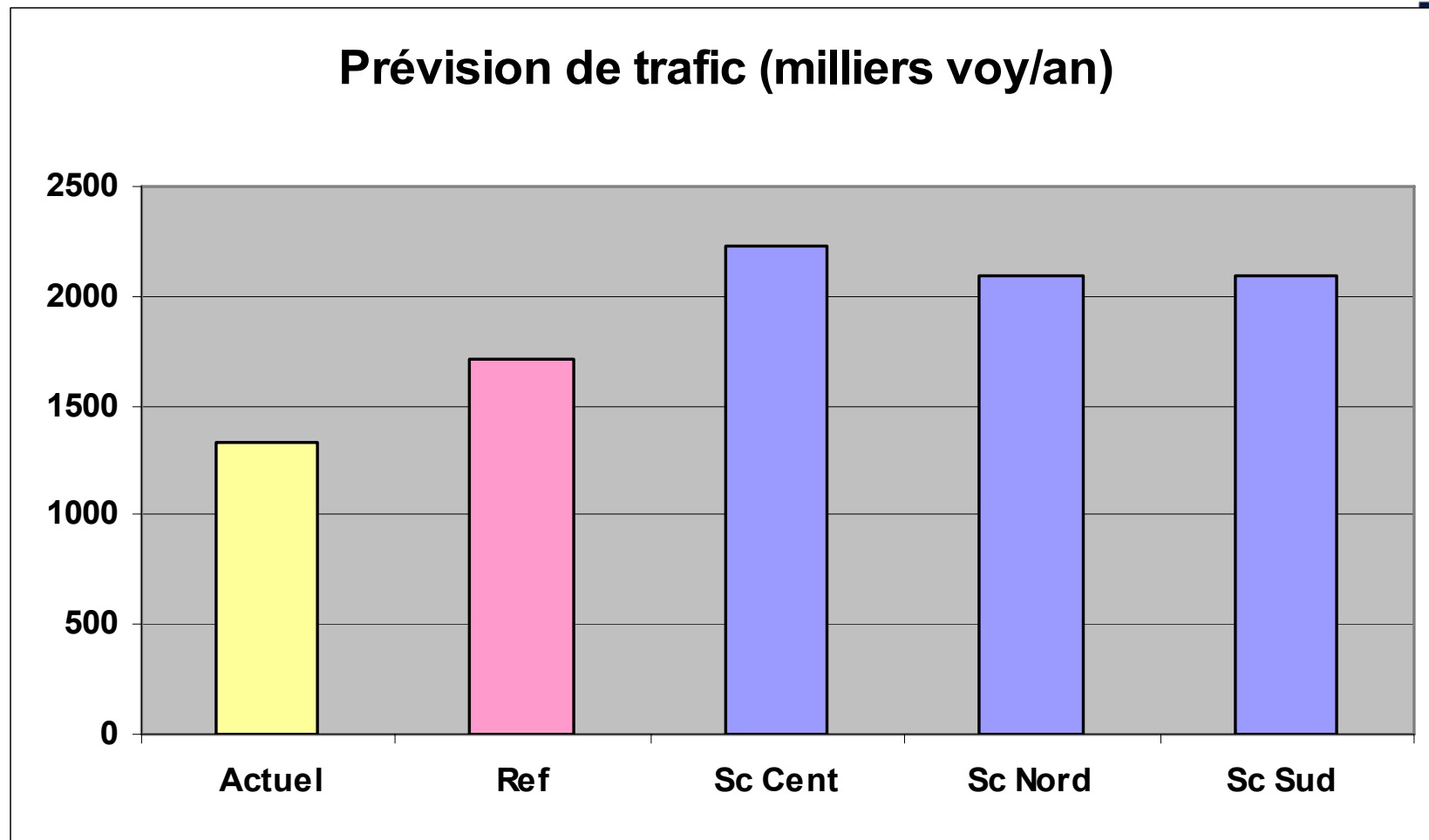


Induction de trafic

- Induction de trafic= augmentation du nombre de personnes se déplaçant déjà et / ou nouveaux voyageurs qui ne se déplaçaient pas avant
- Est favorisée quand le temps de parcours baisse, ou quand le coût généralisé baisse
- Induction appréciée par élasticité du trafic au prix ou au temps de parcours

- **Hypothèse de croissance du PIB : Sc central
SESP : + 1,9% par an jusqu'en 2025**
- **Elasticité de la mobilité au PIB : + 1**
- **Prise en compte des prévisions d'évolution
démographique de chaque zone**
- **Croissance globale des trafics tout mode
comprise entre = 20 % et + 30 %**

Résultats prévisions de trafic



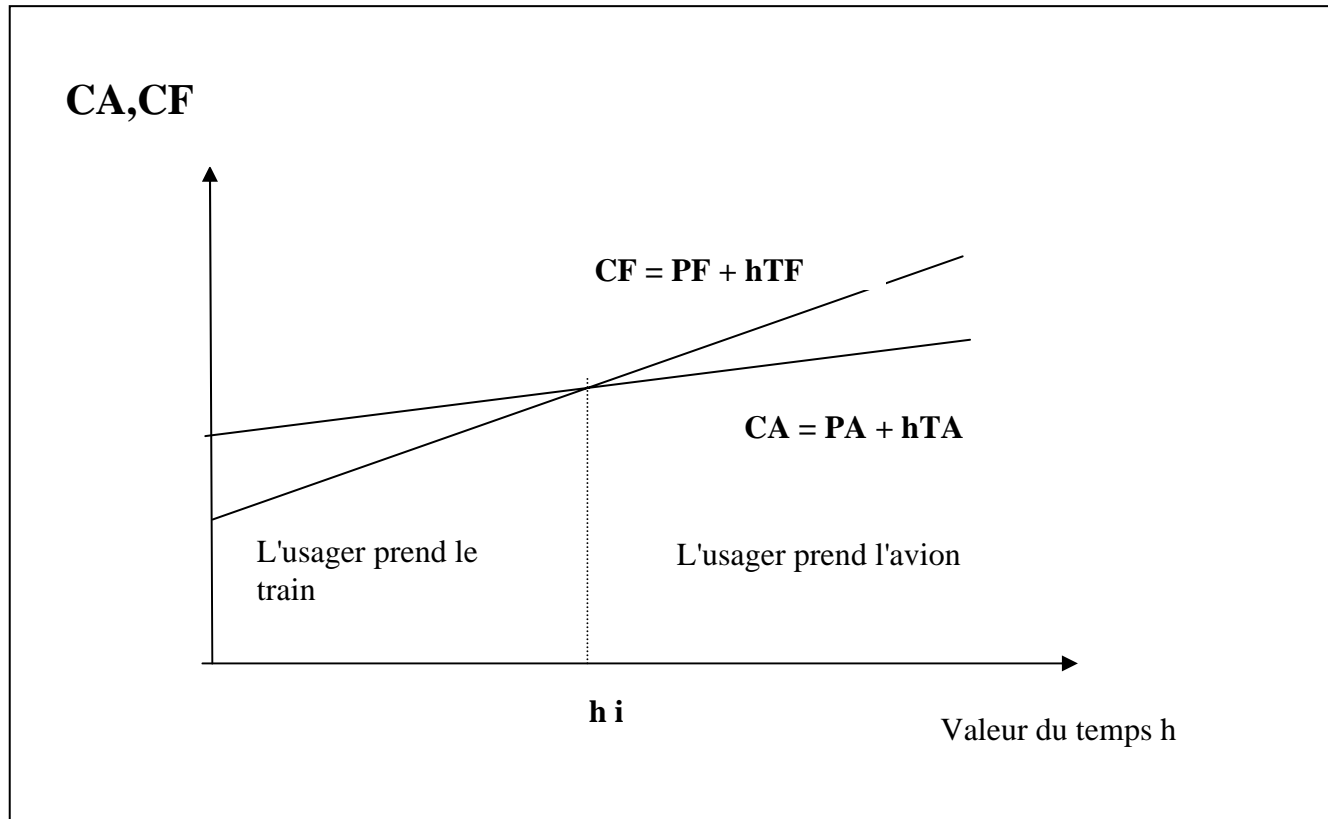
Annexes

Prévision pour un projet TGV Capitoile

en millions de voyageurs par an

	Trafic Actuel	Trafic TGV	Trafic sur ligne classique
Liaisons nationales	3,05	2,40	2,10
Liaisons régionales	0,08	0,08	0,08
Liaisons jonction	0,11	0,14	0,13
Total	3,24	2,62	2,31

Concurrence air/fer



Reconstitution de la situation actuelle

Entre ... et ...		Fer	Route	Aérien	Part modale du fer
Limoges	Ile-de-France	572 000	404 000	67 000	59%
	Nord	15 000	23 000		39%
	Est	12 000	16 000		43%
	Poitiers	25 000	315 000		7%
Brive	Ile-de-France	278 000	143 000	20 000	66%
	Nord	6 000	7 000		49%
	Est	4 000	5 000		45%
	Poitiers	2 000	36 000		5%
Tulle - Ussel	Ile-de-France	34 000	62 000		35%
	Poitiers	1 000	43 000		1%

Reconstitution de la situation actuelle (suite)

Entre ... et ...		Fer	Route	Aérien	Part modale du fer
Cahors	Ile-de-France	180 000	170 000		57%
	Nord	3 800	4 500		45%
	Est	1 300	1 000		55%
	Poitiers	300	4 000		6%
Rodez	Ile-de-France	134 000	110 000		55%
	Poitiers	150	3 500		4%
Aurillac	Ile-de-France	80 000	64 000		60%
	Poitiers	50	2 000		2%
Châteauroux	Ile-de-France	338 000	446 000		43%
	Limoges	27 000	101 000		21%
Vierzon	Ile-de-France	159 000	166 000		49%

Reconstitution de la situation actuelle

