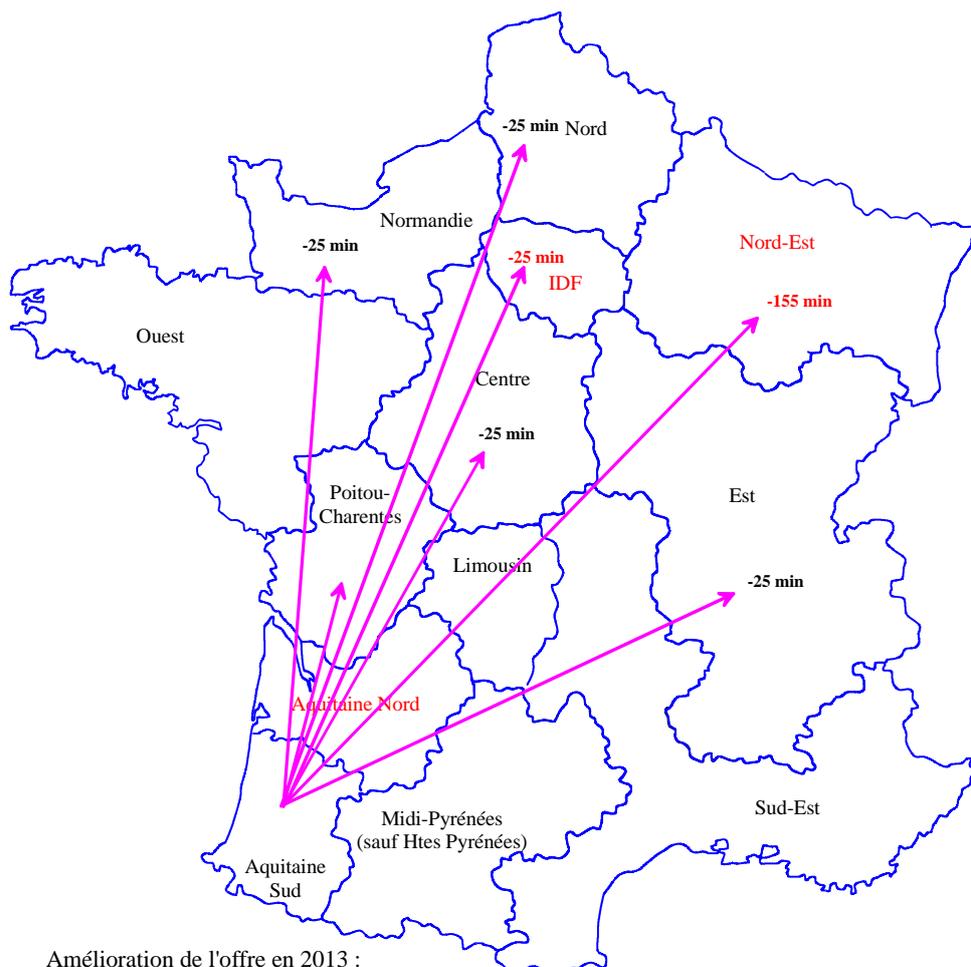


10. AMELIORATION DE L'OFFRE FERROVIAIRE EN 2013

L'amélioration de l'offre ferroviaire se traduit par des gains de temps et de fréquence qui sont synthétisés sur les schémas qui suivent.

Schéma des gains de temps au départ de la zone Aquitaine Sud

Gains de temps à l'horizon 2013
au départ de la zone Aquitaine Sud



Amélioration de l'offre en 2013 :

gains de temps

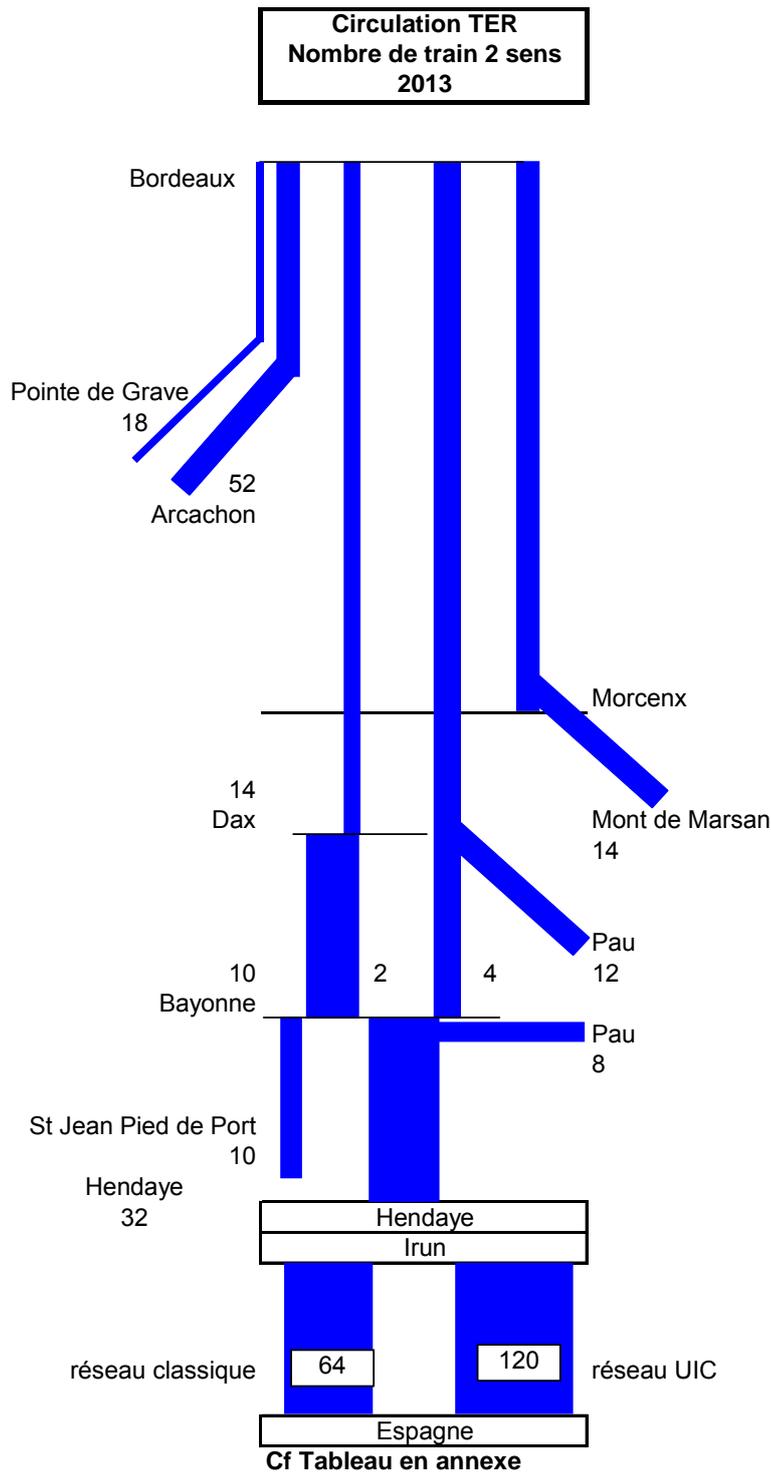
gains de fréquence d'au moins 2 A-R

Les gains de temps ci-dessus sont issus de la mise en service de la LGV Est (1^{ère} phase) d'une part, et de la LGV Sud Europe Atlantique d'autre part : soit respectivement 130' et 25'.

Vers la péninsule ibérique, les gains de temps au départ de la zone Aquitaine Sud issus de la mise en service de la LGV Madrid Valladolid et de la ligne nouvelle Y basque sont les suivants :

- Vers Madrid : - 2h35
- Vers le Portugal : - 2h35
- Vers Vitoria : - 1h05
- Vers Bilbao : - 2h55

**Schéma synthétique de l'offre ferroviaire régionale au sud de Bordeaux à horizon 2013
(sans contrainte de capacité)**



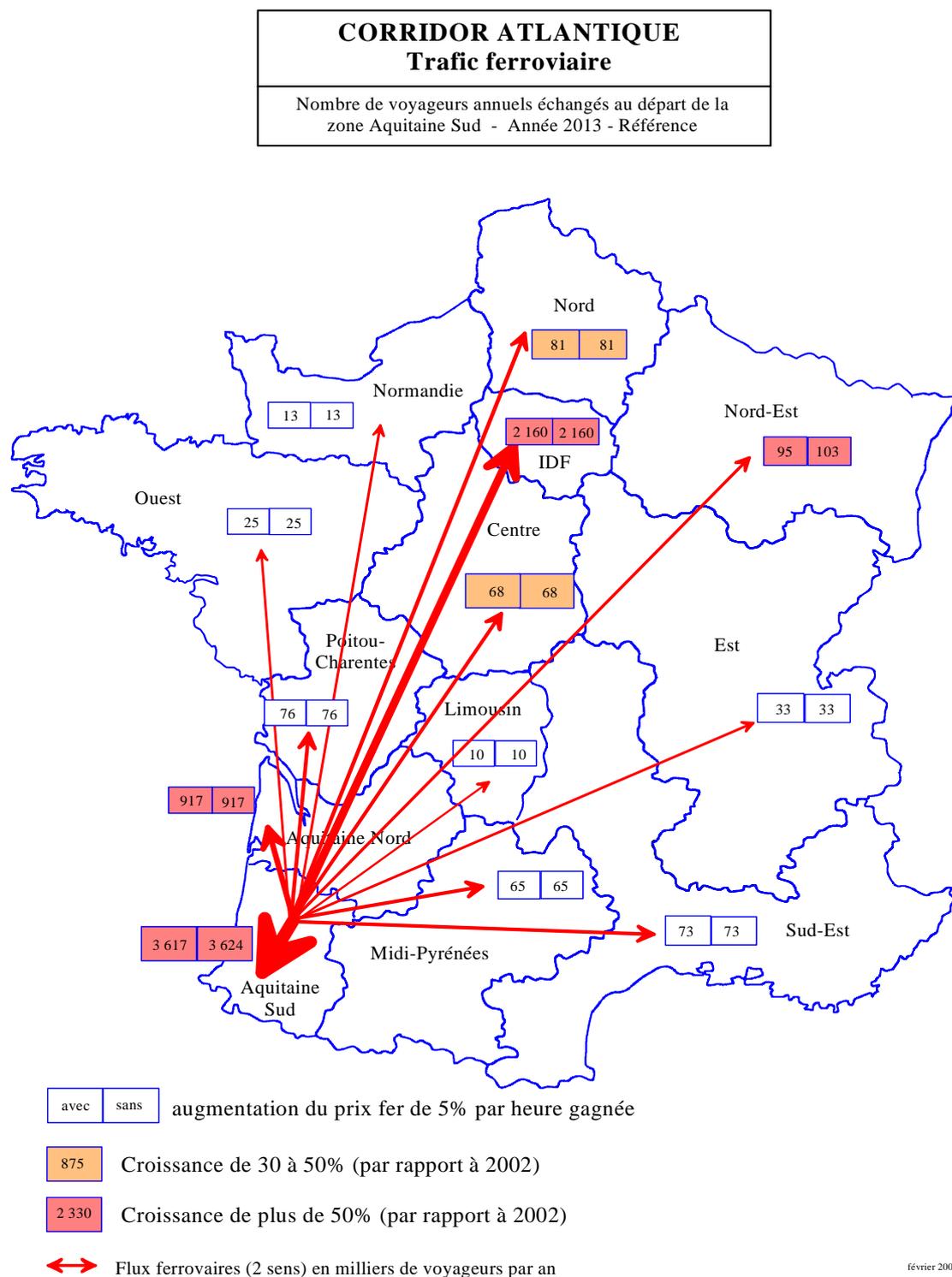
Source : Scetauroute, Eysier

Ce schéma montre le développement important du programme régional TER en Aquitaine, ainsi que le développement d'une offre importante intra régionale au pays basque espagnol, intégrant des liaisons transfrontalières au droit de l'Eurocité basque (Bayonne – San Sébastien).

11. RESULTATS A L'HORIZON 2013

La demande des modes fer, route et air au départ de la zone Aquitaine Sud et de l'Espagne + Portugal vers le reste de la France est synthétisée sur les schémas qui suivent, avec ou sans prise en compte de l'augmentation des prix ferroviaires, en France et en Espagne.

Schéma de la demande ferroviaire en 2013

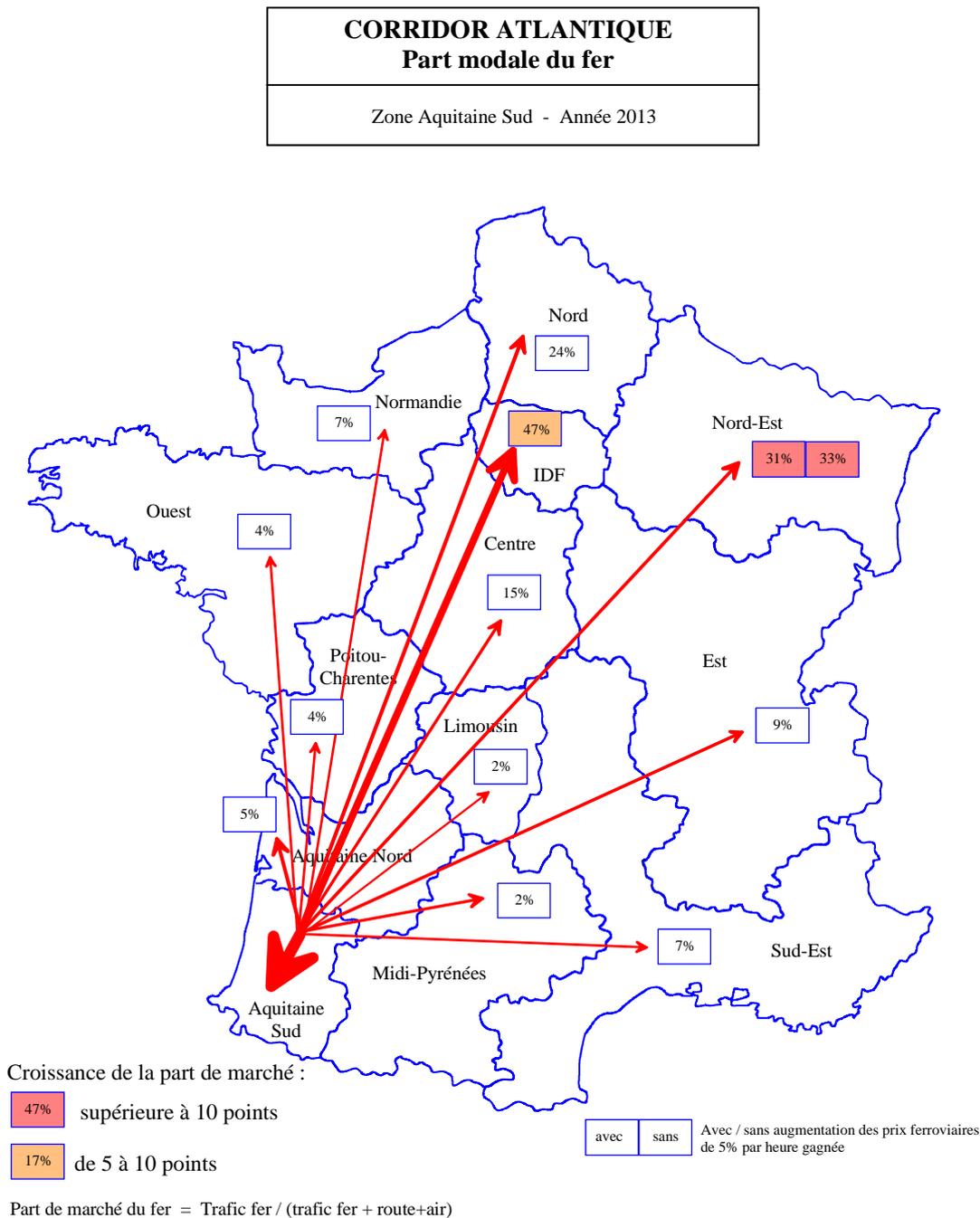


Au départ de la zone Aquitaine Sud

Les trafics ferroviaires passent de 2,4 millions de voyageurs en 2002 à 3,6 millions en situation de référence 2013 (avec et sans augmentation des prix ferroviaires de 5% par heure gagnée), soit une augmentation de 50% des trafics. Ces gains de trafics prennent en compte l'induction ferroviaire liée à l'amélioration de l'offre ferroviaire (0,39 million de voyageurs), les reports de la route (0,13 million) et de l'aérien (0,06 million), le reste étant dû à l'effet croissance seul.

Les zones du Nord-Est et d'Île de France ont des croissances plus importantes (supérieures à 50%) du fait des mises en service des LGV Est et LGV SEA. C'est pour ces deux zones que la part de marché du fer augmente le plus, passant de 38% à 47% pour l'Île de France et de 20% à 31% et 33% (avec et sans augmentation des prix ferroviaires) pour le Nord-Est.

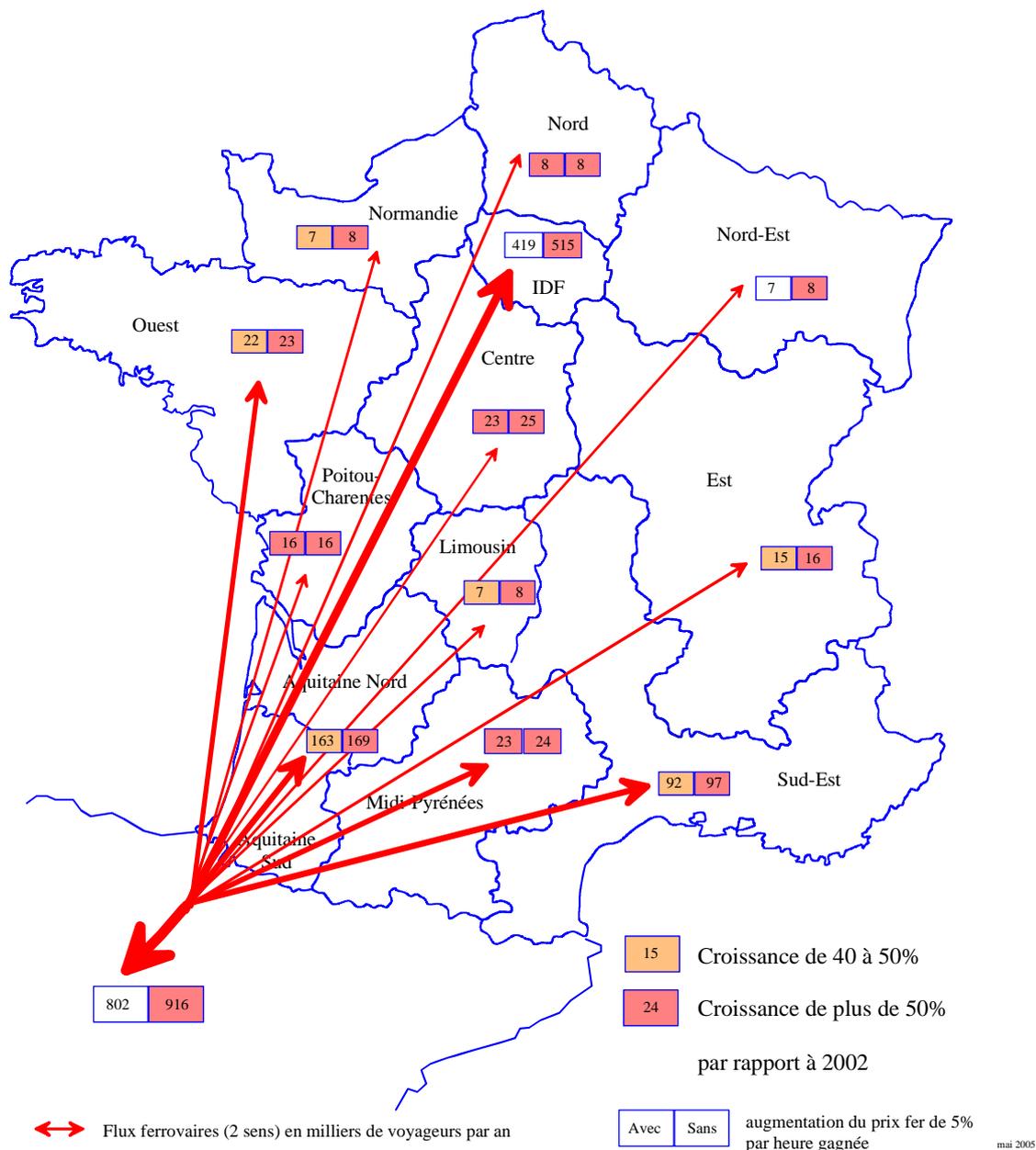
Evolution de la part modale du fer



Au départ de l'Espagne et du Portugal

CORRIDOR ATLANTIQUE Trafic ferroviaire

Nombre de voyageurs annuels échangés au départ de
l'Espagne et du Portugal - Année 2013 - Référence

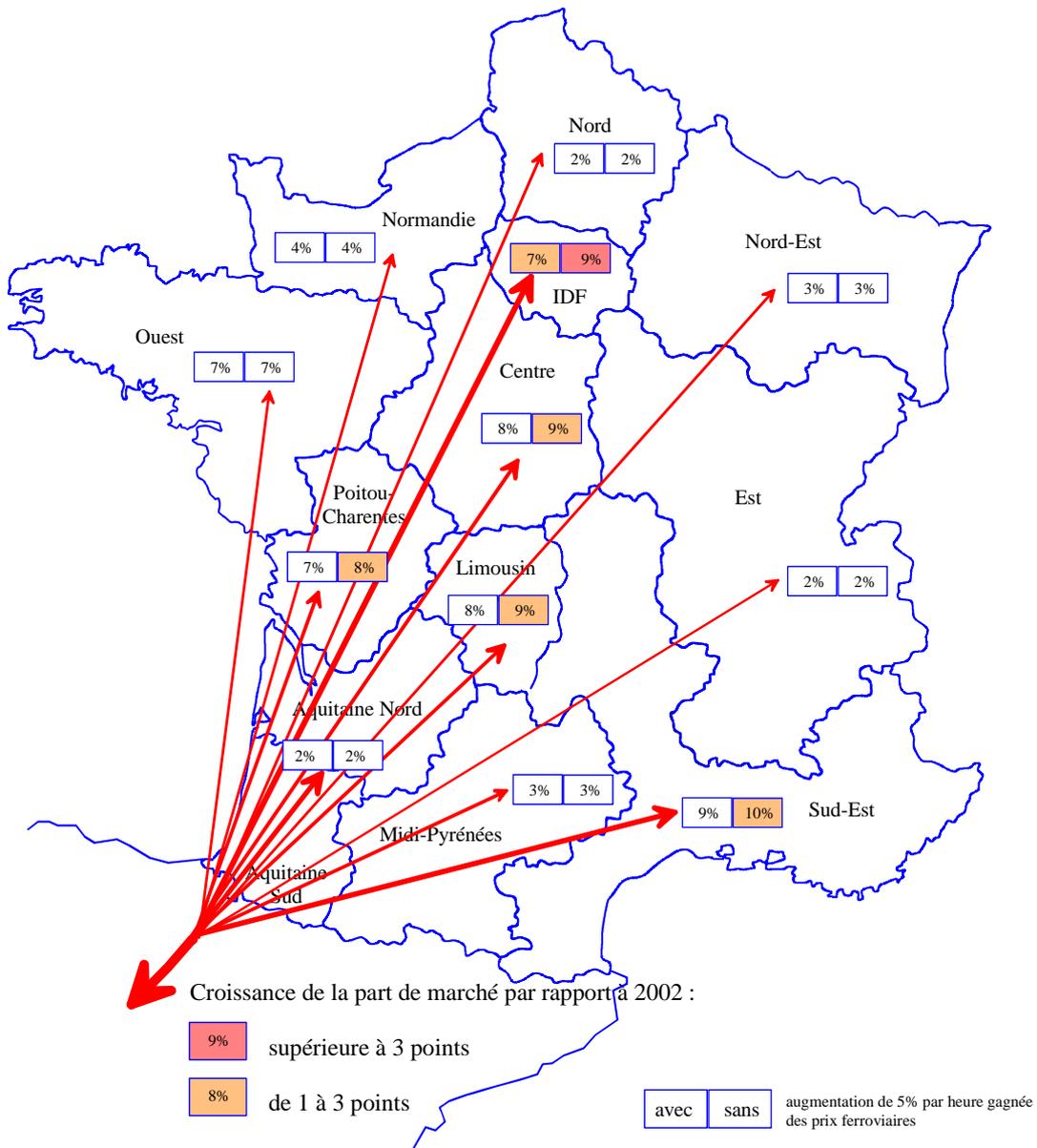


Entre l'Aquitaine Sud et l'Espagne + le Portugal, les flux passent de 0,6 millions voyageurs en 2002 à 0,8 et 0,9 million de voyageurs en 2013 (avec et sans augmentation des prix ferroviaires). Les gains de trafic par rapport à 2002 sont respectivement de +39% et +59% (avec et sans augmentation des prix ferroviaires).

A l'horizon 2013, l'augmentation du trafic est due, en grande partie, à l'effet croissance seul. C'est vers l'Île de France que les flux ferroviaires augmentent le plus du fait de la mise en service des LGV en France et en Espagne. La part de marché du fer vers cette zone passe entre 2002 et 2013 de 6% à 7 et 9% (avec et sans augmentation des prix ferroviaires).

Evolution de la part modale du fer

CORRIDOR ATLANTIQUE
Part modale du fer
 Espagne + Portugal - Année 2013

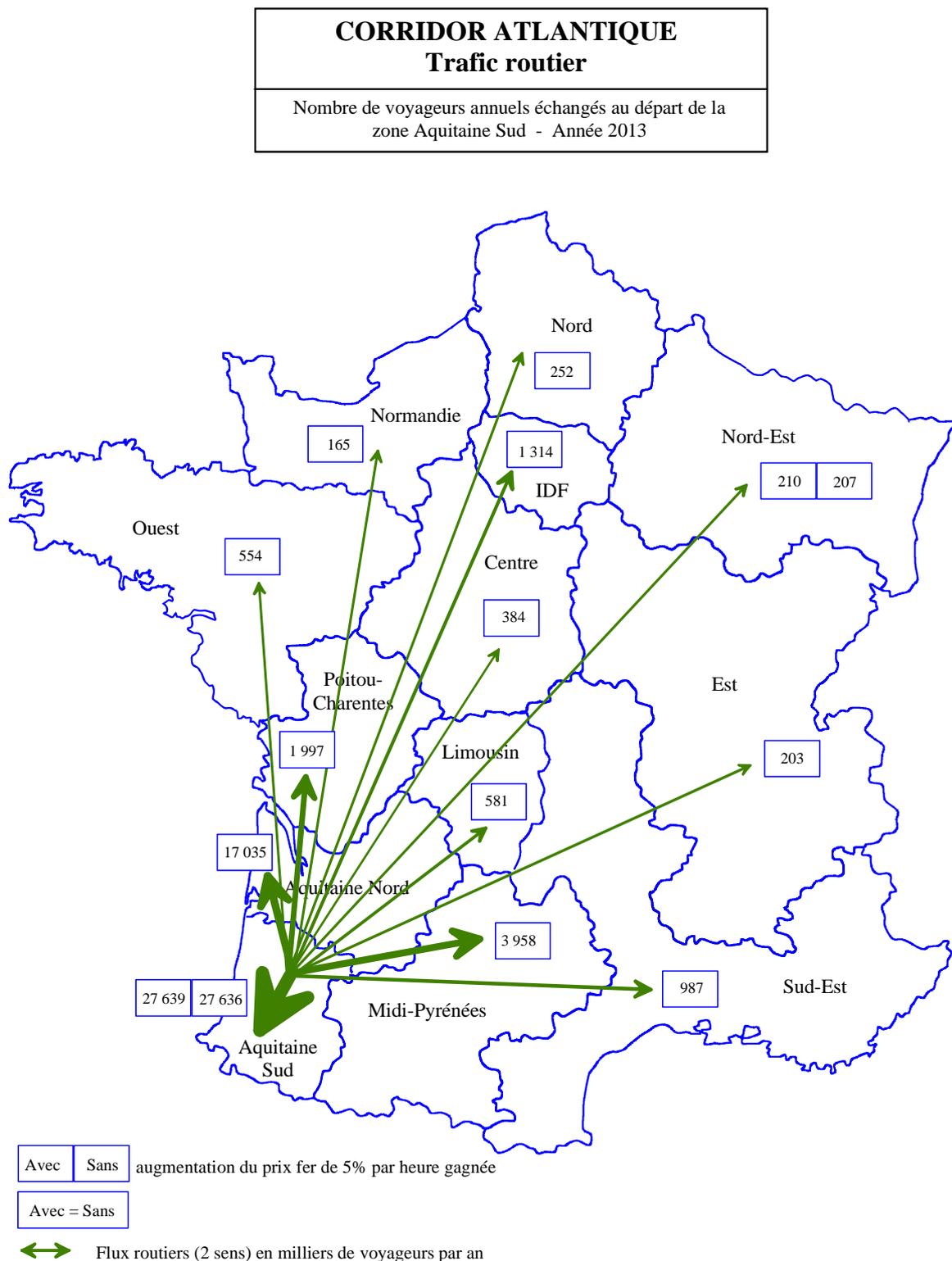


↔ Flux Espagne + Portugal vers le reste de la France

Part de marché du fer = $\frac{\text{Trafic fer}}{\text{trafic fer} + \text{route} + \text{air}}$

Schéma de la demande routière en 2013

Au départ de la zone Aquitaine Sud

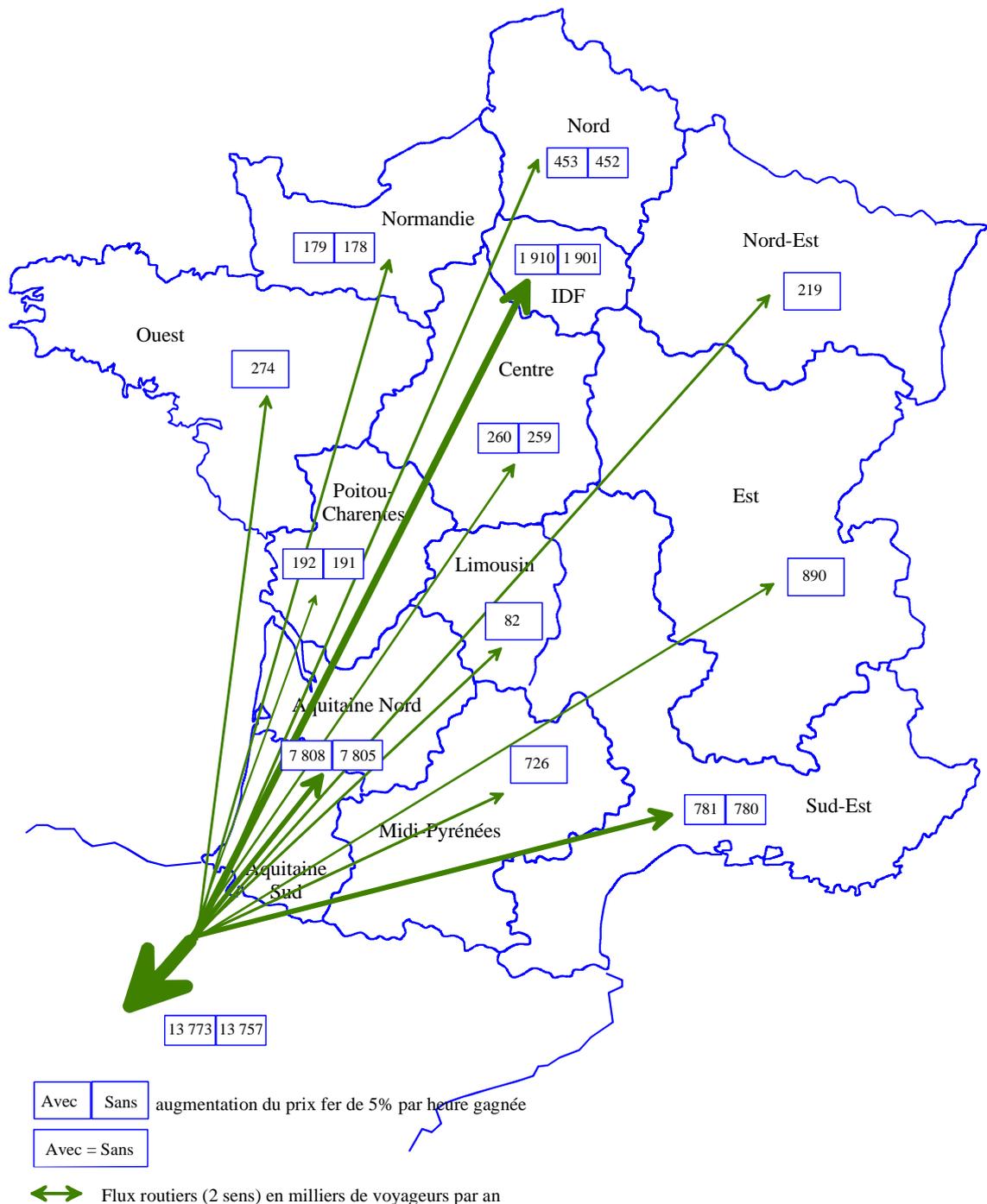


Les flux routiers passent de 22,05 millions de voyageurs en 2002 à 27,6 millions en 2013 entre l'Aquitaine Sud et le reste de la France, soit une croissance moyenne de 25%.

Au départ de l'Espagne et du Portugal

CORRIDOR ATLANTIQUE
Trafic routier

Nombre de voyageurs annuels échangés au départ de l'Espagne et du Portugal - Année 2013

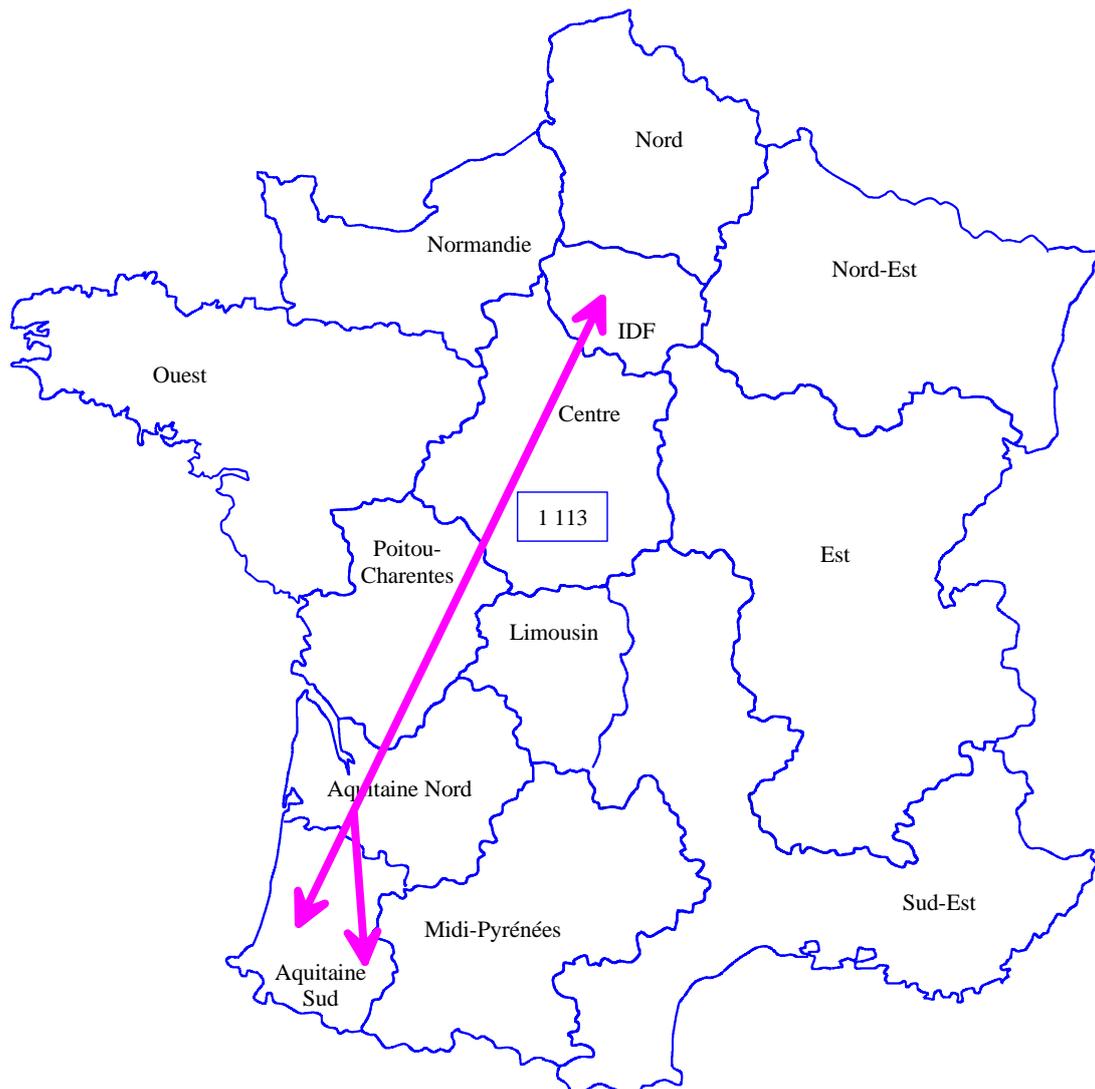


Entre l'Espagne + Portugal et la France, les flux routier passent de 10,0 millions de voyageurs en 2002 à 13,8 millions de voyageurs en 2013 (+37%). L'impact des prix ferroviaires est faible sur les trafics routiers.

Schéma de la demande aérienne en 2013

Au départ de la zone Aquitaine Sud

CORRIDOR ATLANTIQUE Trafic aérien
Nombre de voyageurs annuels échangés au départ des trois aéroports de la zone Aquitaine Sud - Année 2013



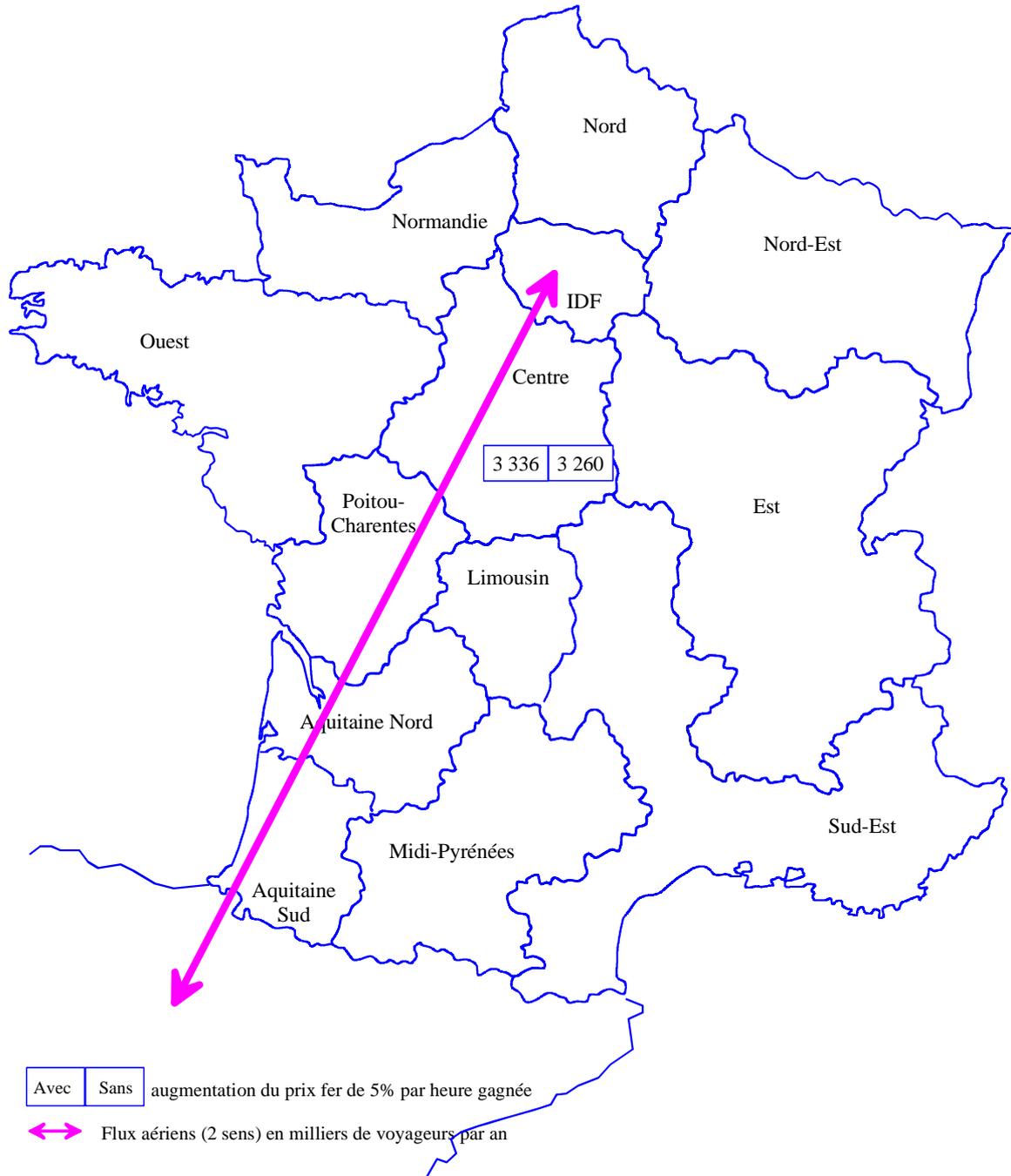
↔ Flux aériens (2 sens) en milliers de voyageurs par an

Les trafics sont les mêmes avec et sans augmentation des prix ferroviaires de 5% par heure gagnée.

Au départ de l'Espagne et du Portugal

CORRIDOR ATLANTIQUE Trafic aérien

Nombre de voyageurs annuels échangés au départ de l'Espagne et du Portugal vers l'Ile de France - Année 2013



L'impact de la variation des prix ferroviaires est ressenti sur les trafics aériens. En effet, lorsque les prix ferroviaires augmentent grâce aux gains de temps, le mode aérien reste plus attractif et les voyageurs se reportent marginalement vers le fer.

Les parts modales en 2013 avec augmentation des prix ferroviaires

Tableau 21 : Par modale du fer

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine	5%	2%
Centre	15%	8%
Est	9%	2%
IDF	47%	7%
Limousin	2%	8%
Midi-Pyrénées	2%	3%
Nord	24%	2%
Nord-Est	31%	3%
Normandie	7%	4%
Ouest	4%	7%
Poitou-Charentes	4%	7%
Sud-Est	7%	9%
Total	11%	5%

Tableau 22 : Par modale de la route

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine	95%	96%
Centre	85%	92%
Est	53%	91%
IDF	29%	34%
Limousin	98%	92%
Midi-Pyrénées	98%	83%
Nord	76%	94%
Nord-Est	69%	83%
Normandie	93%	96%
Ouest	95%	82%
Poitou-Charentes	96%	93%
Sud-Est	87%	80%
Total	85%	74%

Tableau 23 : Par modale de l'aérien

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine	0%	2%
Centre	0%	0%
Est	38%	7%
IDF	24%	59%
Limousin	0%	0%
Midi-Pyrénées	0%	15%
Nord	0%	5%
Nord-Est	0%	14%
Normandie	0%	0%
Ouest	0%	11%
Poitou-Charentes	0%	0%
Sud-Est	6%	11%
Total	4%	21%

Les parts modales en 2013 sans augmentation des prix ferroviaires

Tableau 24 : Par modale du fer

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine	5%	2%
Centre	15%	9%
Est	9%	2%
IDF	47%	9%
Limousin	2%	9%
Midi-Pyrénées	2%	3%
Nord	24%	2%
Nord-Est	33%	3%
Normandie	7%	4%
Ouest	4%	7%
Poitou-Charentes	4%	8%
Sud-Est	7%	10%
Total	11%	5%

Tableau 25 : Par modale de la route

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine	95%	96%
Centre	85%	91%
Est	53%	91%
IDF	29%	33%
Limousin	98%	91%
Midi-Pyrénées	98%	83%
Nord	76%	93%
Nord-Est	67%	83%
Normandie	93%	96%
Ouest	95%	82%
Poitou-Charentes	96%	92%
Sud-Est	87%	79%
Total	85%	74%

Tableau 26 : Par modale de l'aérien

	Aquitaine Sud	Espagne + Portugal
Aquitaine-Nord	0%	2%
Centre	0%	0%
Est	38%	7%
IDF	24%	57%
Limousin	0%	0%
Midi-Pyrénées	0%	15%
Nord	0%	5%
Nord-Est	0%	14%
Normandie	0%	0%
Ouest	0%	11%
Poitou-Charentes	0%	0%
Sud-Est	6%	11%
Total	4%	21%