

Effets de la réalisation
d'une LGV entre
Bordeaux et Toulouse
sur la répartition
des flux aériens
et ferrés et leurs
développements



LGV • Bordeaux • Toulouse •

Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

Avril 2005



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Etude réalisée par :



BEAUVAIS CONSULTANTS
19, rue Edouard VAILLANT
37000 TOURS

EFFETS DE LA REALISATION D'UNE LIGNE A GRANDE VITESSE ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE SUR LA REPARTITION DES FLUX AERIENS ET FERRES, ET LEURS DEVELOPPEMENTS¹.

BEAUVAIS CONSULTANT

1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

1.1. Objectifs

2 objectifs :

- ◆ réaliser un état des lieux et une mise en cohérence des études antérieures sur les flux de voyageurs et leurs évolutions ;
- ◆ analyser la structure des flux de voyageurs en terme de besoins de déplacement et les réponses de complémentarité apportées par l'offre aérienne et ferrée (inter et pluri-modalité).

1.2. Méthode employée

Synthèse et analyse des études :

- ◆ Analyse des études notamment en matière de prévisions de trafic sur les 6 études² retenues ;
- ◆ Mise en évidence des écarts et recherche des causes ;
- ◆ Réalisation d'interviews auprès d'élus et d'experts ;
- ◆ Calcul de la répartition modale actuelle.

¹ Les présentes études ont été principalement réalisées dans le cadre du projet d'un second aéroport toulousain par des bureaux études différents, utilisant des méthodologies qui leurs sont propres, d'où des divergences possibles au niveau de certaines données chiffrées notamment en matière de trafic.

² Les 6 études sélectionnées : Etude de complémentarité entre l'aéroport de Toulouse-Blagnac et les autres plates-formes - SETEC 2001, Impact d'une modification de l'offre ferroviaire sur le trafic aérien de l'aéroport de Toulouse Blagnac - IMTRANS 2001, Etude pour la mise en œuvre d'un nouvel aéroport international dans le grand Sud- Ouest - BIPE 2002, Impact d'une modification de l'offre ferroviaire sur le trafic aérien de l'aéroport de Toulouse Blagnac - IMTrans 2002, Etude de trafic de l'aéroport de Toulouse à l'horizon 2020 - ITA 2003, Etude d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux / Toulouse /Narbonne - EGIS 2004

2. SYNTHÈSE DES DONNÉES RECUEILLIES

2.1. Analyse et comparatif des différentes études menées

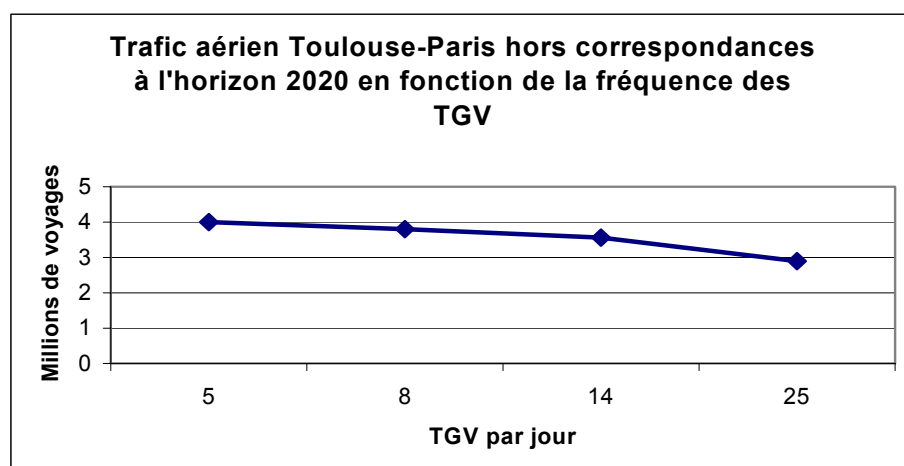
L'analyse des différentes études montre une certaine cohérence des résultats ; les écarts de prévisions de trafic aérien sur Toulouse-Paris s'expliquent par les différentes hypothèses externes au contexte économique et les hypothèses propres à l'offre de transport, principalement la fréquence offerte en TGV.

Les corrections à apporter pour rendre les prévisions homogènes, c'est à dire : à l'horizon 2020, hors correspondances à Paris, avec l'année 2002 comme année de référence, avec la consommation finale des ménages comme indicateur économique et avec un taux de croissance de 2,4% par an.

Trafic aérien entre Toulouse et Paris : homogénéisation des résultats des prévisions

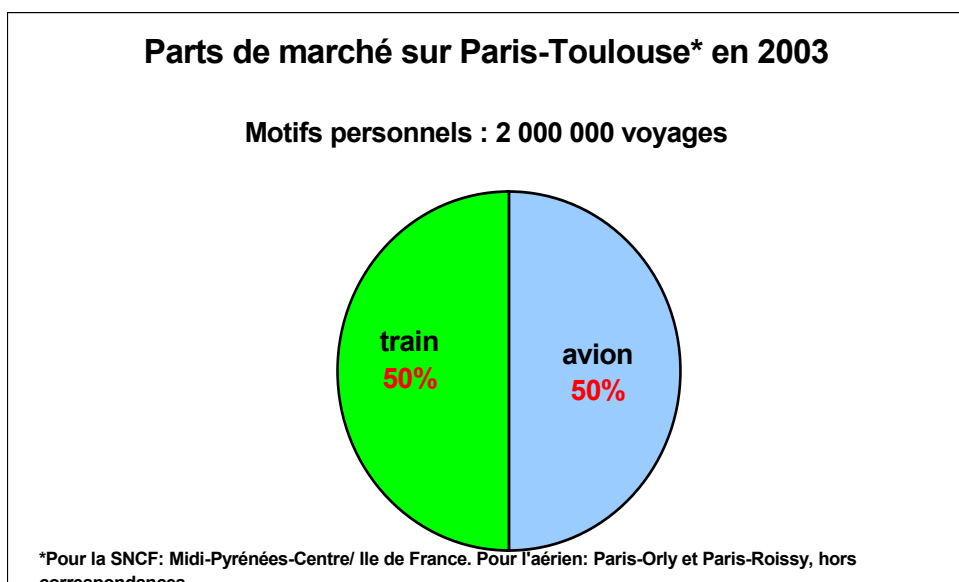
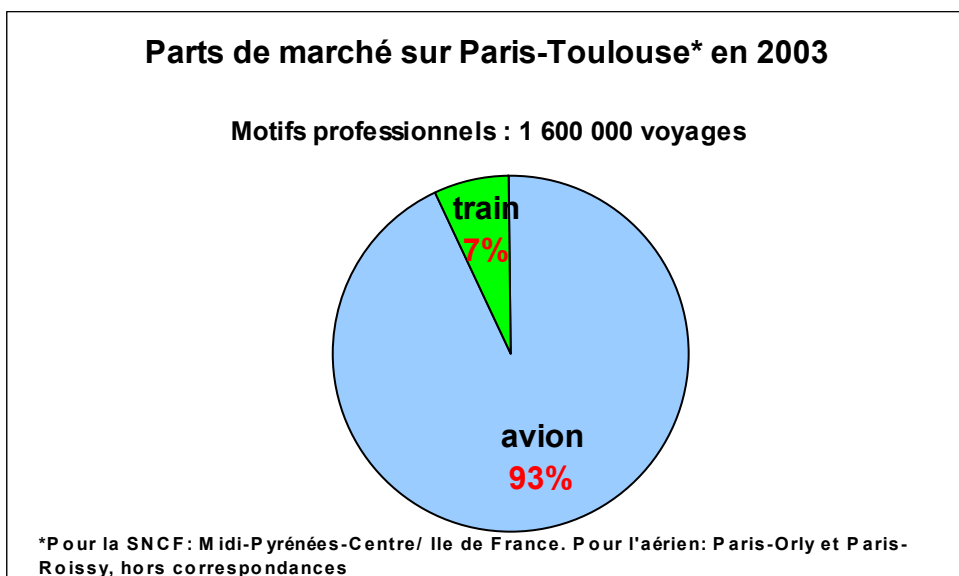
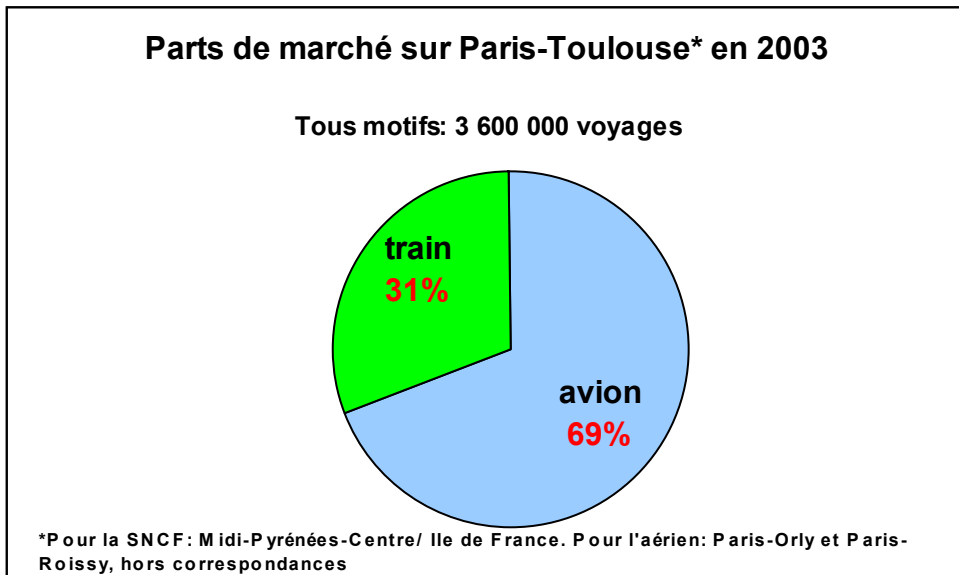
Etudes	Horizon des prévisions de trafic	Millions de voyages (valeur initiale)	Millions de voyages (Valeur corrigée)
SETEC 2001	2020	5,16	4,07
IMTRANS 2001	2015	3,45	3,80
BIPE 2002	2020	2,9	2,86
IMTRANS 2002	2015	2,63	2,90
ITA 2003	2020	3,50	2,90
EGIS 2004	2020	3,88	3,56

Après homogénéisation des données (même définition du trafic aérien Toulouse-Paris, même horizon temporel, même date initiale, même taux de croissance de l'économie), le rôle de la fréquence offerte en TGV est mis en évidence : **si l'on rajoute un TGV, le trafic aérien annuel baisse d'environ 50 000 voyages.**



2.2. Répartition des flux entre le transport ferroviaire et le transport aérien

2.2.1. La répartition modale actuelle



2.2.2. L'évolution de la répartition modale

L'objet de l'étude n'est pas de procéder à des prévisions de trafic, mais de recenser les facteurs déterminants sur la part de marché du rail dans l'avenir.

Les facteurs déterminants sur la part de marché du rail	Éléments s favorables	Éléments défavorables
Évolution de la longueur des trajets		<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la longueur des trajets domicile - travail Développement plus rapide des déplacements internationaux par rapport aux déplacements nationaux
Evolution des clients	<ul style="list-style-type: none"> Développement plus rapide des déplacements liés aux loisirs, par rapport à ceux liés au travail, où le facteur prix est déterminant 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la valeur du temps favorisant le mode de transport le plus rapide, l'avion Une nouvelle génération moins réticente au transport aérien
Evolution des durées	<ul style="list-style-type: none"> Une réduction du temps de parcours de 2h00 entre Paris-Toulouse pouvant se traduire par une captation de la moitié du marché Absence de transport en commun en site propre pour accès à l'aéroport de Blagnac augmentant le temps d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> Généralisation du filtrage des voyageurs avant la montée du train augmentant le temps d'accès
Evolution des fréquences	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de départs de TGV par jour et par sens qui passerait de 6 à 14 Une disparition des Low Cost prévisible sur Paris Toulouse car positionnées sur le même marché que le TGV 	
Evolution des prix	<ul style="list-style-type: none"> Une pression à la baisse des prix de l'aérien faible par une absence de Low Cost prévisible Le maintien des fréquences d'Air France favorisant le maintien des prix L'augmentation du prix du pétrole brut Intégration des incidences négatives du mode de transport (bruit, CO2) dans le prix plus rapide dans l'aérien que dans le ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> Le souci de vérité des prix au niveau de l'Union Européenne pourrait se traduire par une hausse des péages ferroviaires qui serait répercutée sur les tarifs

En 2015, la part de marché du ferroviaire passe à 56% du fait notamment de la réduction du temps de parcours (2h00 en moins = + 14 points), de l'augmentation de la fréquence (8 départs par jour et par sens en plus = + 11 points) et de la stabilisation des prix aériens et ferroviaires.

3. INTER MODALITE ET PLURIMODALITE

L'intermodalité est ici définie comme l'utilisation successive de l'avion et du TGV au cours du même voyage. La plurimodalité est définie comme l'utilisation alternative de plusieurs modes de transport.

3.1 Les conditions de succès de l'intermodalité air / TGV

- ◆ Gare TGV située dans l'aéroport ;
- ◆ Coordination des horaires air fer pour les TGV intermodaux ;
- ◆ Un seul enregistrement des bagages pour un voyage de bout en bout utilisant les 2 modes de transport successivement ;
- ◆ Offres de parcours combinés air fer avec des tarifs préférentiels ;
- ◆ Fréquence de la desserte en TGV élevée ;
- ◆ Ponctualité des TGV ;
- ◆ Signalétique étudiée avec une uniformisation des codes utilisés en ferroviaire et en aérien.

3.2 Le cas spécifique de Toulouse

2 freins majeurs à l'intermodalité air/fer :

- ◆ L'aéroport de Toulouse Blagnac n'a pas la vocation à être une plate-forme de correspondances pour des vols longs courriers (hub) ;
- ◆ L'aéroport n'est pas desservi par une ligne ferroviaire.

A moyen terme, l'intermodalité pourra être facilitée par une liaison efficace entre la gare de Matabiau et l'aéroport de Toulouse Blagnac, comme par exemple un projet de transport collectif en site propre sans rupture de charge.

A long terme, la création d'un nouvel aéroport plus favorable aux conditions d'intermodalité air / fer n'est pas à écarter mais pose la question sur les opportunités et la nature de ces liaisons air / fer.

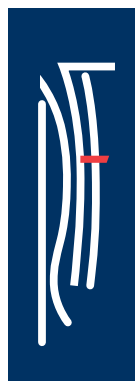
4. LES ELEMENTS A RETENIR

Un marché total (air et fer) sur Toulouse-Paris de 3 600 000 voyages en 2003 avec une part de marché de 31% pour le ferroviaire.

Une augmentation de + 25 points (56%) pour la part de marché du rail (1 821 000 voyages en 2020), liée à la mise en service d'une liaison à grande vitesse entre Paris et Toulouse,

La réussite de l'intermodalité air/fer nécessiterait notamment la présence d'une plate forme de correspondance pour des vols longs courriers pour laquelle le TGV fonctionnerait comme un mode de pré ou de post-acheminement et ce avec une offre adaptée et optimisée (localisation de la gare, horaires, fréquences...).

Réseau Ferré de France
Direction régionale
Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
Bât. E - 4^e étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 15 60
Fax : 05 34 44 10 66
Internet : www.rff.fr



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**



Conception de la couverture: **Stratis** > 01 55 25 54 54
Réalisation des études: **Beauvais Consultants** > Avril 2005