

Débat Public

lyon nice paris turin madrid londres bordeaux bruxelles milan

montpellier-barcelone strasbourg-amsterdam nice-madrid-toulon-montpellier-barcelone-marseille-toulon



Etude sur le trafic voyageurs Grandes Lignes

Synthèse



Etude sur le trafic voyageurs Grandes Lignes

Note de synthèse

Depuis la mise en service du TGV Méditerranée, la situation de la région PACA dans le réseau grande vitesse s'est considérablement améliorée.
L'offre actuelle de 17 AR Marseille-Paris a permis d'atteindre une part de marché de plus de 60% du marché Air+Fer sur cet axe .

Néanmoins, plus on va vers l'est, plus la situation concurrentielle du TGV est fragile. Le trafic Paris-Nice se porte bien, mais, compte-tenu du temps de trajet de 5h40 en moyenne, la part de marché du fer face à l'aérien reste modeste (28%).

Les réalisations d'infrastructures nouvelles prévues dans les années à venir permettront de renforcer l'offre des TGV « province-province » reliant PACA aux autres régions françaises et étrangères. Cependant, la longueur du trajet entre Marseille et Nice handicapera le développement de ces trafics.

Seul un projet permettant au fer de réduire le trajet Paris-Nice sous la barre des 4 heures s'apparente à une réelle offre alternative dans cette région.

Services voyageurs permis par le projet

La SNCF considère que la LGV PACA offrira un service TGV beaucoup plus performant qu'aujourd'hui, à la fois pour les voyages de longue distance et les voyages à l'intérieur de la région.

➤ Service TGV sur les longues distances

Pour la SNCF, la performance d'un service voyageurs résulte de trois composantes :

- le temps de parcours,
- la situation des points d'arrêts,
- les fréquences ;

la réduction du temps de parcours étant l'élément le plus dimensionnant .

Temps de parcours :

Dans le cadre du scénario 2 axes, le projet réduira de 1h25 le temps de parcours Nice-Paris. Le temps de trajet théorique d'un TGV Nice-Paris sans aucun arrêt passera de 5h05 à 3h40. Avec ce temps de trajet entre l'Île de France et la Côte d'Azur, le TGV entre dans un champ de pertinence vis-à-vis du transport aérien.

Le temps de trajet Toulon-Paris (passant d'une desserte réalisée actuellement en 3h55 à Toulon Centre à une desserte en 3h05 à Nord Toulon en situation de projet) deviendra aussi performant que l'est aujourd'hui le temps de trajet Marseille-Paris.

C'est donc toute la région PACA qui se trouvera alors nettement rapprochée du centre de la France et bénéficiera à plein du TGV.

Points d'arrêts :

Le TGV ne pourra être performant que s'il compense sa vitesse plus faible que l'avion par un réseau de gares irriguant finement les marchés.

Compte tenu de la densité de la population et de sa répartition tout au long du littoral méditerranéen, la SNCF estime que l'offre de services devra s'appuyer à la fois sur des gares nouvelles situées sur la LGV (hypothèse de 3 gares nouvelles situées au Nord de Toulon, dans l'est du Var et dans l'ouest des Alpes Maritimes) et sur les gares actuelles au centre des villes.

Cela conjuguera à la fois la rapidité (en accédant directement au TGV par les gares nouvelles situées sur la LGV) et la proximité (en desservant les centres villes, les plages...).

Fréquences :

Avec ces principes, la SNCF propose une offre de service TGV très dense , composée de TGV radiaux « PACA-Paris » (bolides, semi-directs ou avec une partie de cabotage sur la côte), de TGV Jonction « PACA- autres régions » (desservant les gares LGV) et de TGV circulant le long de l'Arc méditerranéen.

TGV radiaux PACA-Paris

3 types de Missions pour Nice :

- des TGV Paris-Nice sans arrêt
- des TGV Paris-Nice desservant les gares nouvelles sur LGV
- des TGV Paris-Nice quittant la LGV PACA au niveau d'Est Var pour desservir les gares de la côte entre Fréjus/ St Raphaël et Nice

2 types de missions pour Toulon :

- des TGV Paris-Toulon Nord poursuivant leur trajet vers l'est de la région
- des TGV Paris-Toulon Centre avec desserte éventuelle des gares de la côte de Marseille à Toulon et poursuite vers Hyères.

Les missions pour Marseille et Aix sont inchangées par le projet

TGV Jonction PACA-autres régions

A cet horizon, l'offre Jonction sera déjà considérablement enrichie grâce aux différents projets d'infrastructures nouvelles qui devraient aboutir avant 2020 : LGV Est 1^{ère} et 2^{ème} phases, LGV Rhin-Rhône, LGV Lyon-Chambéry, LGV Lyon-Turin, LGV contournement de Nimes et Montpellier, LGV Perpignan-Figueras-Barcelone, LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bordeaux-Toulouse, LGV Bretagne-Pays de Loire. (cf CIADT du 18 dec 2003).

Néanmoins, le projet LGV PACA , par la réduction des temps de trajet, permettra d'enrichir encore l'offre .

A titre d'exemple, Lille sera reliée à Marseille par 7 AR par jour, à Toulon par 5 AR par jour et à Nice par 4 AR par jour (estimation du temps de parcours Lille-Nice : 5h47).

TGV sur l'Arc Méditerranéen :

Avec la LGV PACA, des liaisons à grande vitesse le long de l'arc Méditerranéen sont envisagées, reliant :

- le sud-ouest de la France et la Côte d'Azur : 2 AR Bordeaux-Marseille-Nice , et 2 AR Bordeaux-Marseille à l'horizon 2020
- l'Espagne et L'Italie : 1 AR quotidien Barcelone – Gênes via Marseille

Les liaisons avec l'Italie :

Le projet de LGV PACA est susceptible de développer le trafic voyageurs entre PACA, l'Italie et l'Espagne.

Pour servir ce marché, la SNCF envisage de prolonger des TGV jusqu'en Italie (hypothèse de Gênes). L'offre pourrait alors comprendre : 1 à 2 AR/j Paris-Nice-Italie, 1 AR/j Nord France-Nice- Italie, 1 AR/j Barcelone-Italie.

Cette desserte sera bien entendu à concevoir en concertation avec les Chemins de Fer Italiens (et Espagnols).

➤ **Service « intercités intra-PACA » rendu par les TGV**

Compte tenu de l'étendue de la région PACA, la SNCF estime que la LGV PACA est une opportunité pour améliorer également l'offre de service entre les agglomérations de la région, contribuant ainsi à désengorger le réseau routier, tout en développant les déplacements au sein de la région.

Le service TGV tel qu'il est envisagé, comportera de nombreuses fréquences et points d'arrêts en PACA . De ce fait, il offrira de nombreuses possibilités de relier les principales gares de la région à grande vitesse .

Aujourd'hui, le TGV assure 20% d'un trafic entre les principales villes de PACA estimé à 2 millions de voyages ; à l'horizon du projet, ce trafic devrait faire plus que doubler et , par les gains de temps procurés et la densité de l'offre, le TGV devrait en assurer la plus grande partie.

Résultats économiques

La SNCF prévoit une augmentation du trafic comprise, selon les scénarios de tracé entre 2 et 2,9 millions de voyageurs, soit une hausse du trafic comprise entre 10 et 14% (par rapport au trafic de référence 2020).

➤ **le scénario 2 axes donne le meilleur résultat économique pour le transporteur**

La SNCF a réalisé des prévisions de trafic Grandes Lignes entre la région PACA et les autres régions françaises pour les trois types de scénarios (1 axe, 2 axes, 3 axes).

Les grands agrégats qui en résultent sont :

- trafic de base (2002) : 13,8 millions de voyageurs

- trafic de référence 2020 en tenant compte des différents projets d'infrastructure qui seront réalisés d'ici 2020, et de la croissance « naturelle » du trafic : 18,5 millions de voyageurs.

Tableau comparatif des prévisions de trafic pour les 3 scénarios :

En millions de voyageurs	Trafic 2002	Trafic référence 2020		Gain de trafic en projet			Trafic total en projet		
		Trafic intérieur	Trafic* international	Trafic intérieur	Trafic* international	Gain total	Trafic intérieur	Trafic* international	Trafic total
Scénario 1 axe	13,8	18,5	2,4	1,6	0,4	2,0	20,1	2,8	22,9
Scénario 2 axes				2,4	0,5	2,9	20,9	2,9	23,8
Scénario 3 axes				2,1	0,4	2,5	20,6	2,8	23,4

* trafic international : estimations IMTRANS

Par rapport à la situation de référence, l'analyse montre que c'est le scénario 2 axes qui apporte le gain de trafic le plus élevé ; **2,9 millions de voyageurs** contre 2 millions pour le scénario 1 et 2,5 millions pour le scénario 3 (en intégrant un gain de trafic international de 0,4 million de voyageurs pour les scénarios 1 axe et 3 axes et de 0,5 million de voyageurs pour le scénario 2 axes) .

Le trafic total obtenu avec la LGV PACA atteint **23,8 millions de voyageurs** pour le scénario 2 axes.

C'est également le scénario 2 axes qui donne le meilleur résultat pour l'entreprise ferroviaire : 560 millions d'euros contre 300 pour le scénario 1 (capacité contributive actualisée à 8% sur 20 ans hors péages d'infrastructure)