



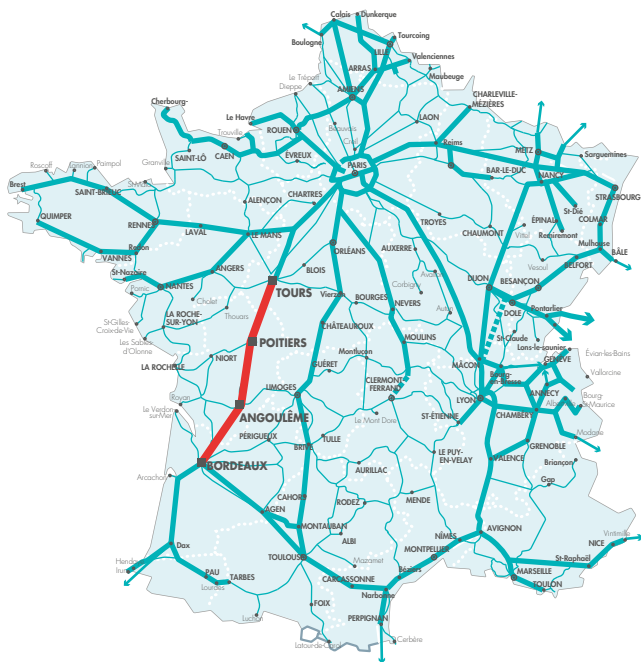
# **OBSERVATOIRE**

## **SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA LGV SEA**

**BILAN LOTI INTERMEDIAIRE**  
**SYNTHÈSE - DÉCEMBRE 2018**

Le contrat de concession conclu entre Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) et LISEA en juin 2011 prévoit que LISEA, en tant que concessionnaire, réalise le bilan socio-économique et environnemental du projet. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) précise qu'il s'agit de « *confronter les prévisions à partir desquelles les choix antérieurs ont été opérés et les réalités concrètes dans lesquels ils se sont inscrits* ». Conformément aux obligations contractuelles, deux bilans LOTI doivent être remis à SNCF Réseau, à l'Etat et aux collectivités territoriales contributrices : un bilan intermédiaire dans l'année qui suit la mise en service et un bilan final après cinq ans d'exploitation.

Depuis le lancement du programme de lignes à grande vitesse en France à la fin des années 70, **il s'agit du premier bilan LOTI d'une LGV dont la maîtrise d'ouvrage n'a pas été réalisée par le groupe SNCF**. Le bilan LOTI intermédiaire a pour principal objet d'évaluer les effets de la LGV après un an d'exploitation et les écarts entre la réalité constatée et ce qui avait été prévu dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Ce document en est la synthèse.



Carte du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de 1992 - source : dossier DUP

#### L'OBSERVATOIRE SOCIO-ECONOMIQUE DE LISEA

Prévu dans le contrat de concession de LISEA, l'Observatoire socio-économique de LISEA a pour principales missions d'assurer le suivi socio-économique de la LGV SEA et d'en évaluer les effets et retombées, en phase de construction puis d'exploitation, de sa mise en service et sur les 10 années suivantes. Ses études et travaux sont pilotés par un comité scientifique composé d'universitaires et d'experts, sous la présidence d'Alain Bonnafous. Ses travaux sont dirigés et évalués par le comité de suivi de l'Observatoire, composé de représentants de l'Etat (CGEDD) et de SNCF Réseau.

# LE CHOIX DU MODÈLE CONCESSIF : LA VITALITÉ D'UN MODÈLE DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

LISEA est le premier gestionnaire d'infrastructure ferroviaire privé en France relevant d'un contrat de concession. Une véritable délégation de service public dont le risque trafic est supporté par le concessionnaire. Il a été créé pour permettre la réalisation du projet d'utilité publique de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique et susciter l'innovation du secteur privé. Ce chantier sans précédent a été livré avec un mois d'avance.

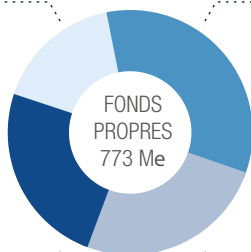
# A L'ORIGINE



- Rappel des objectifs :
  - Répondre à l'ambition gouvernementale de lancer simultanément trois projets de LGV (Tours-Bordeaux, Nîmes-Montpellier et Bretagne-Pays de la Loire) ;
  - limiter les contributions publiques dans un contexte économique contraint ;
  - Susciter l'innovation du secteur privé.
- Le contrat de concession de service public est signé le 16 juin 2011 entre le concédant SNCF Réseau (ex-RFF) et le concessionnaire LISEA\*.

ARDIAN 16,8%

33,4% VINCI CONCESSIONS



25,4% GROUPE CAISSE DES DÉPÔTS

meridiam 24,4%



## LES OBJECTIFS DE LA LGV SEA

Projet d'infrastructure majeur, la construction de la LGV SEA avait pour objectifs de répondre :

- aux nouveaux besoins de mobilité des voyageurs (transports plus rapides et performants) ;
- à l'amélioration des dessertes ;
- à la saturation de la ligne classique en permettant un report modal efficace du transport de marchandises de la route vers le fer et une amélioration des circulations des TER sur la ligne classique.

\* LISEA est un consortium composé de VINCI Concessions, de la Caisse des Dépôts et des fonds d'investissement Ardian et Meridiam.

## UN MODÈLE SINGULIER DANS LE PAYSAGE FERROVIAIRE FRANÇAIS

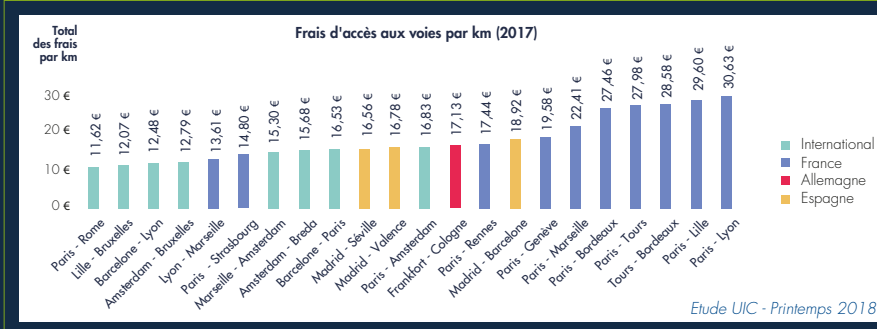
Ce modèle de concession de service public implique que :

- La société privée prend en charge le financement, la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le renouvellement de l'infrastructure.
- De la même façon que SNCF Réseau, l'entreprise concessionnaire est rémunérée directement par les redevances ferroviaires. Cette rémunération implique un risque trafic supporté par le concessionnaire.
- Le modèle de financement inclut une plus faible part de contributions publiques.

LISEA a confié la construction de la ligne et des ouvrages d'art au groupement COSEA, et a chargé la société MESEA de sa maintenance.

## UN NIVEAU DE REDEVANCES SIMILAIRE À CELUI PRATiqué PAR SNCF RÉSEAU SUR LES AUTRES LGV

Le barème des redevances et ses modalités de calcul ont été définis par SNCF Réseau. Les tarifs d'accès à l'infrastructure SEA ont été validés par l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Son calcul prend en compte l'horaire, l'emport à vide des trains (nombre de sièges) et l'origine-destination (radiale ou intersecteurs - hors IDF). L'étude indépendante de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) positionne la tarification appliquée sur la LGV SEA dans la moyenne des autres LGV principales européennes. En 2018, le niveau de redevances sur la LGV SEA est similaire à celui pratiqué en France sur des LGV de cette envergure.



51%

PART DES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES (VS 75% EN MOYENNE POUR LES MARCHES DE PARTENARIATS)



# UNE PHASE DE CONSTRUCTION EXEMPLAIRE



## UNE MISE EN EXPLOITATION COMMERCIALE PLUS RAPIDE QUE PRÉVUE

Après 6 ans de travaux, le chantier a été livré avec 1 mois d'avance. Les phases d'essais ont ainsi pu être anticipées. La mise en service commerciale de la LGV SEA le 2 juillet 2017 (vs 31.7.17) a permis de générer des recettes supplémentaires pour les parties prenantes du projet. Les grands projets ferroviaires subissent généralement 3 à 36 mois de retard de livraison (sources SNCF) et engendrent ainsi des pertes commerciales importantes. Les travaux du Laboratoire Aménagement Economie Transport de Lyon (LAET) a établi que pour un projet d'une rentabilité financière de l'ordre de 5 à 6 %, un gain d'un an sur la durée réelle des travaux améliorerait cette rentabilité de 2%.

**500**  **OUVRAGES  
D'ART**  
DONT 24 VIADUCS

## AGILITÉ ET INNOVATION : LE DUO NÉCESSAIRE À LA MODERNISATION DU SYSTÈME

Dès la construction de la ligne, l'agilité et l'innovation sont au cœur de l'organisation, de la production au management. Elles se manifestent par :

- **Des procédés techniques** (usage de béton à très haute résistance, auto-fonçage, utilisation d'outil de pose de voies type « wagon-poussoir de rails soudés » - un procédé unique au monde) ;
- **Des systèmes d'information** comme « OSIII » (simulateur dynamique de circulations qui évalue les critères de performances de la ligne) ou encore « LISEApp » qui facilite le suivi du cycle de vie complet d'une circulation en se connectant aux flux de données des circulations ferroviaires ;
- **Des procédés de maintenance** (voir encadré) ;
- **Des systèmes de management intégrés et de formation** qui favorisent la polyvalence des mainteneurs, les circuits de décision courts, etc.



Le centre de supervision de MESEA - Crédit : Jean-Daniel Guillou

## FOCUS : INNOVATIONS

- **Les draines « BROOM LGV 160 »** (Bimoteurs rapides d'observation et d'ouverture par la maintenance de la LGV à 160 km/h). Ces diesels de faible masse sont dédiés à la reconnaissance de la ligne et équipés de systèmes pour l'inspection de la signalisation et du GSM-R.
- **Le wagon « DRING »** (Dispositif remorqué d'inspection de la géométrie). Inspiré des voitures Mauzin, il assure la mission d'inspection de la géométrie des voies de SEA en lieu et place de l'IRIS V320 de SNCF Réseau.
- **L'engin « INTELO »** (Inspection télévisuelle des ouvrages). Il assure une inspection télévisuelle des ouvrages d'art de grande qualité, avec la capacité de déceler et de géolocaliser des fissures de 0,2 mm.

## UN BILAN CARBONE PLUS FAVORABLE QU'ESTIMÉ

La démarche de bilan carbone engagée par LISEA révèle d'excellents résultats :

- Le bilan carbone du chantier est inférieur de 26 % aux estimations du dossier d'enquête publique.
- Les émissions dues à l'exploitation et à la maintenance (hors travaux de renouvellement ferroviaire) sont négligeables par rapport à celles de la phase de construction, qui seront compensées en 11 ans grâce au report modal.
- Le Plan Climat de la France de juillet 2017, plus ambitieux que l'Accord de Paris de 2016, vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour le secteur des transports, la réduction attendue est de 20 % des émissions d'ici 2020.



**2028**

ANNÉE D'ATTEINTE DE LA NEUTRALITÉ  
DU BILAN CARBONE

# LE FINANCEMENT : UN COÛT GLOBAL MAÎTRISÉ

## DES INVESTISSEMENTS CONFORMES AU BUDGET INITIAL

- L'investissement global de la conception-construction était évalué à 7 855 M€ dans le contrat de concession. Le coût global, toutes choses égales par ailleurs, a été réduit à 7 695 M€, grâce à une évolution favorable des indices et un chantier maîtrisé.
- Participation publique initialement prévue de 4 049 M€ versus une subvention globale versée par SNCF Réseau à LISEA (intégrant les financements de l'Etat et des collectivités) de 3 893 M€ à la mise en service.
- Apport privé de LISEA de 3 802 M€, dont 773 M€ de fonds propres actionnaires et 3 029 M€ de dette structurée sous forme de "soft mini perm" sur 27 ans, avec un refinancement des crédits des banques commerciales prévu au plus tard en 2021.

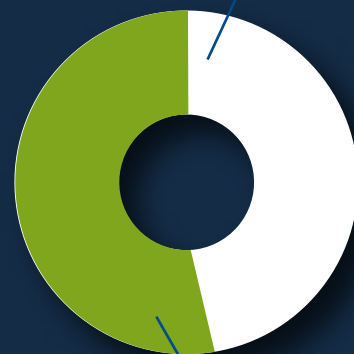
## CONSTRUCTION, EXPLOITATION ET MAINTENANCE : DÉTAILS DU FINANCEMENT

- Coût de la conception-construction isolé de la LGV SEA (hors frais financiers) : 6 379 M€ (dont 260 M€ relevant de LISEA et 6 119 M€ de COSEA) + 32 M€ d'avenants au contrat de conception-construction (dont déploiement de la 4G sur la ligne).
- Coûts de maintenance contractualisés entre LISEA et MESEA : MESEA est rémunérée en fonction du tonnage effectivement circulé sur la ligne (40 M€ entre le 2ème semestre 2017 et le 1er semestre 2018).

Des investissements complémentaires ont été financés auprès de différents acteurs (SNCF Réseau, Etat, collectivités, opérateurs) : rénovation de la gare de Bordeaux Saint-Jean, suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, connexions avec la ligne conventionnelle, etc.

**Les dossiers d'enquête publique notent que le « résultat est positif pour l'ensemble du système ferroviaire, gestionnaires, y compris concessionnaire et exploitants », ce que confirment les premières tendances.**

LISEA : **3802M€**



Subvention SNCF Réseau,  
Etat, collectivités, UE :  
**3893M€**

Financement de la LGV SEA

MILLIONS  
DE TRAINS.  
KILOMÈTRES

# 6,4

EN UN AN SUR SEA ET  
SES RACCORDEMENTS

## UN VRAI « PLUS » POUR LES VOYAGEURS ET LE SYSTÈME FERROVIAIRE

Les voyageurs bénéficient de gains de temps significatifs tout en supportant une hausse de tarif proportionnellement plus faible, notamment grâce au service à bas prix OUIGO entre Bordeaux et Paris.

- Les premières données disponibles confirment les prévisions du dossier d'enquête publique avec un bilan global positif pour les recettes du système ferroviaire dans son ensemble.
- Environ 29 000 circulations ont emprunté la LGV SEA pour desservir tout l'axe Sud-Ouest (Hendaye, La Rochelle, Toulouse, Tarbes) de juillet 2017 à juillet 2018, soit 18,7 millions de trains.kilomètres en un an de terminus à terminus.

*Principaux effets économiques du projet par rapport à la situation de référence sans LGV SEA selon le dossier d'enquête publique*

Système ferroviaire (GI et EF)	+ 5055 M€ <sub>2017</sub>
Usagers du ferroviaire	+ 9591 M€ <sub>2017</sub>
Opérateurs et gestionnaires des autres modes	- 971 M€ <sub>2017</sub>
Puissance publique	- 2493 M€ <sub>2017</sub>
Tiers	+ 2648 M€ <sub>2017</sub>

Source : dossier DUP

# ATTRACTIVITÉ DE LA LIGNE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

Après un an d'exploitation, le gain de trafic observé est supérieur aux prévisions. Cela confirme l'intérêt des voyageurs pour l'offre de transport, la pertinence de la ligne et la légitimité et la viabilité du modèle pour tous les acteurs.

# 2







# L'OFFRE DE TRANSPORT : DES PRÉVISIONS DÉPASSÉES

**+3,8**  
**MILLIONS**  
**DE VOYAGEURS**  
VS 2,6 À 3,5 PRÉVUS

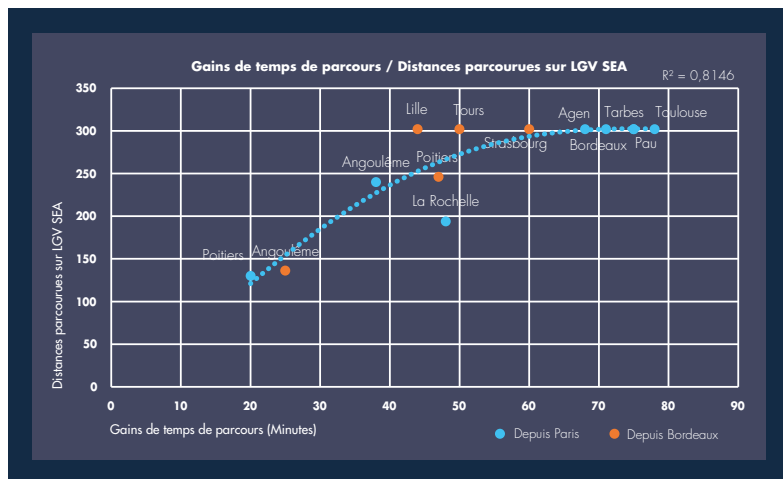
## TRAFIC FERROVIAIRE : DES PRÉVISIONS DÉPASSÉES

- Le nombre réel de voyageurs est largement supérieur aux estimations : +3,8 millions de clients sur une année d'exploitation contre +2,6 à +3,5 millions prévus.
- Le volume de voyageurs est atteint : 19,3 millions de voyageurs (hors Paris-Tours) contre 19 à 20,5 millions attendus (Paris-Tours inclus).
- Les modélisations réalisées par RFF, SNCF Mobilités et LISEA durant l'enquête publique sont respectées.

## LGV ET POLITIQUE RÉGIONALE DE REFONTE HORAIRE : UN IMPACT POSITIF SUR LE TRAFIC TER

Par ailleurs, la région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice (AOT) des TER, a opéré de concert avec la SNCF un travail de refonte de la trame horaire afin d'optimiser et faciliter les correspondances (notamment aux heures de pointe du matin et du soir), et de diffuser largement les effets de la LGV SEA sur les territoires. Il en résulte des progressions de :

- +12 % du trafic TER en Nouvelle-Aquitaine et +9% en Occitanie.
- +17,1% pour la liaison Bordeaux-Hendaye, +15,3 % pour Bordeaux-Mont-de-Marsan, +12,1% pour Bordeaux-Arcachon, +9% pour Bordeaux-Angoulême, +5,2 % pour Niort-Poitiers et +0,7% pour Châtelleraut-Poitiers.



Liaisons radiales et les liaisons intersecteurs en fonction des gains de parcours et des distances parcourues sur LGV SEA – source : Chen, 2018

## DES GAINS DE TEMPS SIGNIFICATIFS ET PROPORTIONNELS À LA DISTANCE PARCOURUE SUR LA LGV SEA

Augmentation de la vitesse d'exploitation et diminution des temps de parcours sont les premiers effets directs de la mise en service d'une LGV sur l'offre de transport.

- Meilleurs temps de parcours :
  - Paris-Bordeaux = 2h03 (2 mn de moins que dans les dossiers DUP).
  - Tours-Bordeaux = 1h38 (17 mn de moins que prévu).
- Gains de temps grâce aux effets de la vitesse :
  - Paris-Bordeaux/Toulouse/Dax/Hendaye/Pau/Tarbes : 1 heure.
  - Paris-Angoulême / Paris-La Rochelle : entre 30 et 43 mn.
  - Paris-Poitiers : 15 mn.

Ces temps de parcours vont par ailleurs progresser grâce au remplacement avant 2021 des rames « Atlantique » par les nouvelles rames « Océane », pouvant circuler à 320km/h (+20km/h).

38 km de raccordements permettent par ailleurs des échanges entre le réseau conventionnel et la LGV, et la desserte directe par les TGV des centres villes des territoires traversés. Ce schéma a permis de confirmer les gares centrales historiques.

## DES DESSERTES À AMÉLIORER

Si les objectifs liés au volume de voyageurs sont respectés, notamment grâce aux rames « Océane » plus capacitaires, le nombre d'allers-retours sur les principales liaisons est inférieur aux prévisions du DUP.

L'augmentation du nombre d'allers-retours Paris-Bordeaux est la plus importante (+7,5 dessertes par jour), mais demeure en-deçà des scénarios du dossier DUP.

On observe une diminution du nombre d'allers-retours quotidiens par rapport à la situation d'avant mise en service, notamment sur les liaisons Paris-Poitiers, Paris-Angoulême et de façon plus importante sur Bordeaux-Angoulême (3 allers-retours) et Bordeaux-Tours (3,5 allers-retours)\*.

\*Pour les jours ouvrables de base.

## L'INTÉRÊT DE NOUVEAUX OPÉRATEURS

Le succès de la ligne en termes de trafic et de performance suscite l'intérêt de nouveaux opérateurs pour créer de nouvelles dessertes. Thalys ouvrira dès juin 2019 une liaison saisonnière hebdomadaire directe Bruxelles-Bordeaux en 4h. D'autres dessertes sont à l'étude, telles que Londres-Bordeaux (en moins de 5h) ou Saint-Sébastien-Paris (horizon « Y Basque » à partir de 2023). L'ouverture à la concurrence, prévue en 2020, permettra de nouveaux entrants d'exploiter des trains ou des services régionaux à grande vitesse sur l'axe SEA.

## TEMPS DISPONIBLE À DESTINATION

Une étude lancée au sein de l'Observatoire socio-économique de LISEA vise à développer un indicateur pertinent pour l'évaluation de la qualité des dessertes ferroviaires, le « Temps Disponible à Destination » (TDD). Ce dernier part de l'hypothèse qu'une durée de 4h est le temps minimum nécessaire à destination pour permettre au voyageur de réaliser ses activités. Sur cette base, l'idée est de calculer en fonction des différentes dessertes, le nombre de combinaisons possibles d'allers-retours offrant un TDD de 4h. Concernant la liaison Paris-Bordeaux, l'étude montre ainsi que près de 54 combinaisons journalières permettent désormais aux voyageurs de passer 4h à destination (moyenne dans les deux sens de circulation).

## UN TRAFIC AÉRIEN EN BAISSÉ MAIS QUI RESTE COMPLÉMENTAIRE

Après un an d'exploitation, une baisse significative du trafic aérien sur Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse ou Paris-Biarritz (suppression d'environ 4 AR par jour Bordeaux-Paris Orly) est observée.

Pour les voyageurs dont la valeur du temps est très élevée (plus de 43 €/h), le service aérien avec le tarif non flexible reste encore concurrentiel avec le TGV.

Cela explique que le service aérien reste complémentaire de l'offre ferroviaire.

## QUI VOYAGE ?

Deux enquêtes « voyageurs » ex ante ont été réalisées par l'Observatoire socio-économique de LISEA dans le but de connaître les principaux profils de la clientèle voyageurs sur l'axe SEA (septembre 2016 et mars 2017). Il en ressort que :

- La majorité des déplacements entre Paris et Bordeaux ou intermédiaires, sont réalisés pour motifs professionnels (67 % pour la liaison Paris-Bordeaux).
- La tranche d'âge des 20-50 ans est la plus représentée (entre 45 et 75 %).
- Les cadres ou les professions libérales représentent 42 à 52 % des voyageurs sur la liaison Paris-Bordeaux\*.

\*NB : l'offre de transport OUIGO n'existait pas avant l'ouverture de SEA.

# LA QUALITÉ DE SERVICE : UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ

## RÉGULARITÉ : UN TAUX DOUBLEMENT SATISFAISANT

- 94 % de régularité par tronçon de LGV la première année d'exploitation.
- Moins de 6 % des trains perdant 5 minutes ou plus sur SEA, toutes causes confondues.

L'analyse des incidents révèle que LISEA n'est à l'origine que d'environ 13% d'entre eux. 85% sont répartis entre SNCF Voyages, Circulation Ferroviaire, Infra Equipement et des causes externes.

# 94 %

## DE RÉGULARITÉ PAR TRONÇON DE LGV

## CONFORT ET QUALITÉ DE SERVICE : HAUSSE DE LA SATISFACTION VOYAGEURS

- Les nouvelles rames Océane sont pensées pour « *placer le client au cœur de la conception du TGV* » (ergonomie des sièges repensée, WIFI via une application dédiée, espaces vélo, voiture bar reconfigurée, etc.).
- Avec la gamme « TGV inOUI » et le service « Business Première », généralisés à l'échelle nationale après septembre 2018, SNCF entend également renforcer la qualité de service offerte aux voyageurs.
- Selon SNCF Mobilités, le taux de satisfaction de la clientèle est passé de 79 % au 1<sup>er</sup> semestre 2017 à 80 % au 2<sup>nd</sup> semestre 2017 et de 73 % à 82 % concernant le service « inOUI ». Les retours sont très positifs sur le confort à bord, mais également sur les performances de l'infrastructure SEA.
- Les rames Duplex « OUIGO » bénéficient quant à elles d'un aménagement adapté au segment low-cost augmentant le nombre de sièges à 1 268 (soit 634x2, les OUIGO circulant en unités doubles).

# 55

**NOUVELLES RAMES ALSTOM  
« Océane » SONT LIVRÉES**  
à raison d'une par mois jusqu'en 2021,  
en remplacement des rames « Atlantique »

## TARIFICATION VOYAGEURS : DES GAINS DE TEMPS PROPORTION- NELLEMENT SUPÉRIEURS À LA HAUSSE DES PRIX

Les gains de temps sont proportionnellement plus importants que la hausse des prix. Celle-ci reste en moyenne plus faible qu'envisagée au départ, grâce notamment au service low-cost « OUIGO ».

Si les tarifs proposés sont de façon générale plus élevés qu'avant la mise en service de la LGV, cette hausse concerne surtout les tarifs « pro » et 1<sup>ère</sup>.





# DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, TOURISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : UN ACCÉLÉRATEUR DE TENDANCES

## L'EFFET LEVIER DE LA LGV

L'impact économique de la LGV se mesure sur le long terme, mais certains facteurs indiquent déjà que la LGV SEA a un effet « levier » sur le développement économique des territoires. Elle agit notamment comme un amplificateur de tendances favorables existantes : démographie dynamique, accélération des projets urbains et immobiliers, arrivées de nouvelles entreprises génératrices d'emplois dans les agglomérations desservies.



Thèse d'Etienne Fouquieray  
Observatoire socio-économique de LISEA

## UN CHANTIER D'ENVERGURE QUI DYNAMISE LE TERRITOIRE

Les études réalisées par l'Observatoire socio-économique de LISEA démontrent que la période liée au chantier de la LGV est créatrice de richesse pour les territoires. Une valeur estimée à 763 millions d'euros 2017, soit 0,2 % du PIB des régions traversées.

- Le travail collaboratif entre Pôle Emploi et COSEA a notamment permis le recrutement et l'insertion de nombreux actifs locaux. Cette politique en faveur de l'emploi local a contribué à limiter la croissance du chômage dans la région Nouvelle-Aquitaine.
- On note également un impact favorable sur les entreprises des régions traversées, particulièrement sur les petites entreprises, notamment en termes d'accès à de nouveaux marchés, d'image de marque, d'achat de matériels et de diversification des activités (enquête réalisée en ligne auprès de plus de 200 dirigeants d'entreprises locales).

Multiplicateur	Coeff.	Lecture
Multiplicateur de production	1,96	Un investissement de 1€ génère 1,96€ de production
Multiplicateur de valeur ajoutée	0,91	Un investissement de 1€ génère 0,91€ de richesse locale
Multiplicateur d'emplois	2,44	Pour 1 emploi direct occupé, 1 emploi indirect est créé et 0,44 est induit localement
Nombre d'emploi crée par M€ injecté	17	Pour 1M€ investi, 17 emplois/an sont créés

## EFFETS SUR L'URBANISME ET LES PRIX DU FONCIER

En développant l'attractivité des territoires, la LGV contribue à accentuer le dynamisme de la politique d'urbanisme de la ville de Bordeaux.

A l'heure actuelle, aucune étude ne permet cependant de conclure à un effet direct de la LGV sur l'augmentation du prix du foncier. De même, il est encore difficile de démontrer l'existence d'un lien direct entre la LGV et la création de nouveaux projets urbains, exception faite du quartier Euratlantique autour de la gare de Bordeaux Saint-Jean\*, directement lié à l'arrivée de la LGV à Bordeaux.

\* Projet qui comprend la création de 15 000 logements, 480 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 50 000 m<sup>2</sup> de commerces.

## UN EFFET ATTENDU ET VÉRIFIÉ SUR LE TOURISME DE LOISIR ET D'AFFAIRES

L'augmentation du tourisme dans les départements traversés et la ville de Bordeaux, était l'un des effets attendus de l'arrivée de la LGV. L'impact est confirmé.

Les chiffres trafic de la LGV SEA à un an d'exploitation montrent que les gains de temps conjugués à l'attractivité déjà établie de Bordeaux et de sa région, ont bien eu une conséquence directe sur l'augmentation du trafic « tourisme » loisir, mais surtout d'affaires. SNCF Mobilités constate ainsi un doublement de la part des voyageurs professionnels.

Selon les chiffres du baromètre de l'hôtellerie de la CCI 2017, on observe une augmentation de :

- +3,8 % du taux d'occupation (74 %) par rapport à 2016.
- + 1,8 % de la clientèle d'affaires.

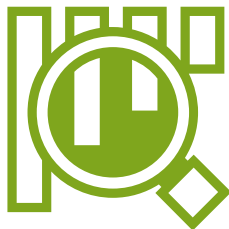
Ces chiffres témoignent de l'attractivité croissante de Bordeaux, à laquelle la LGV contribue.





3

**UN BILAN ET DES  
PERSPECTIVES  
POSITIFS**



## UN BILAN A UN AN SUPÉRIEUR AUX ATTENTES

- Le succès commercial de la ligne lors de la première année d'exploitation se traduit par un gain de trafic plus fort qu'envisagé dans le dossier DUP.
- Une part importante des paramètres du bilan socio-économique (bilan carbone, trafic, surplus des usagers et bénéfices pour les acteurs du ferroviaire) s'avèrent plus favorables qu'attendus.

**Sous réserve que cette tendance se poursuive, les avantages réels du projet devraient être supérieurs aux bénéfices escomptés lors de son lancement en 2005.**

## LES EXTENSIONS DU RÉSEAU LGV

Plusieurs extensions d'infrastructures ferroviaires sont actuellement en phase de décision, d'études (aménagement sud de Bordeaux, nord de Toulouse, tronçons LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax-Espagne) ou de construction (« Y Basque »). A l'horizon de leur mise en service (2024-2040), elles joueront un rôle majeur dans le développement du trafic sur l'axe SEA. Parallèlement, le projet de SNCF Réseau d'équiper la LN2 (LGV Atlantique) en signalisation ERTMS niveau 2 à l'horizon 2030-2035, à l'instar de SEA, augmentera la capacité de trafic sur ce tronçon commun aux dessertes du Sud-Ouest et de Bretagne-Pays de la Loire.



# LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

## D'IMPORTANTES POTENTIALS DE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC

Les trafics internationaux vers la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, le Royaume-Uni et l'Espagne, empruntant la LGV SEA, portent de vrais enjeux de développement à court et moyen terme.

Dès l'été 2019, Thalys ouvrira une nouvelle desserte saisonnière hebdomadaire et directe Bruxelles-Bordeaux. Londres-Bordeaux et Saint-Sébastien-Paris sont déjà à l'étude.

Un « service régional grande vitesse » (SRGV) desservant les principales agglomérations de la Nouvelle-Aquitaine représente aussi un potentiel significatif de développement économique et d'attractivité du territoire.

De nouveaux services ou offres des opérateurs ferroviaires (telles OUIGO ou inOUI de SNCF), sont créateurs de trafics et de valeurs pour les transporteurs ferroviaires et seront de nature à développer l'usage de l'infrastructure LGV Sud Europe Atlantique à court terme.

D'ici la publication du bilan LOTI final en 2022, l'Observatoire continuera ses travaux sur les différents axes de recherche. Une nouvelle enquête-voyageurs *ex post* sera notamment réalisée tandis que le bilan socio-économique sera intégralement réactualisé en fonction des nouveaux éléments disponibles.





**2H**  
PARIS-BORDEAUX

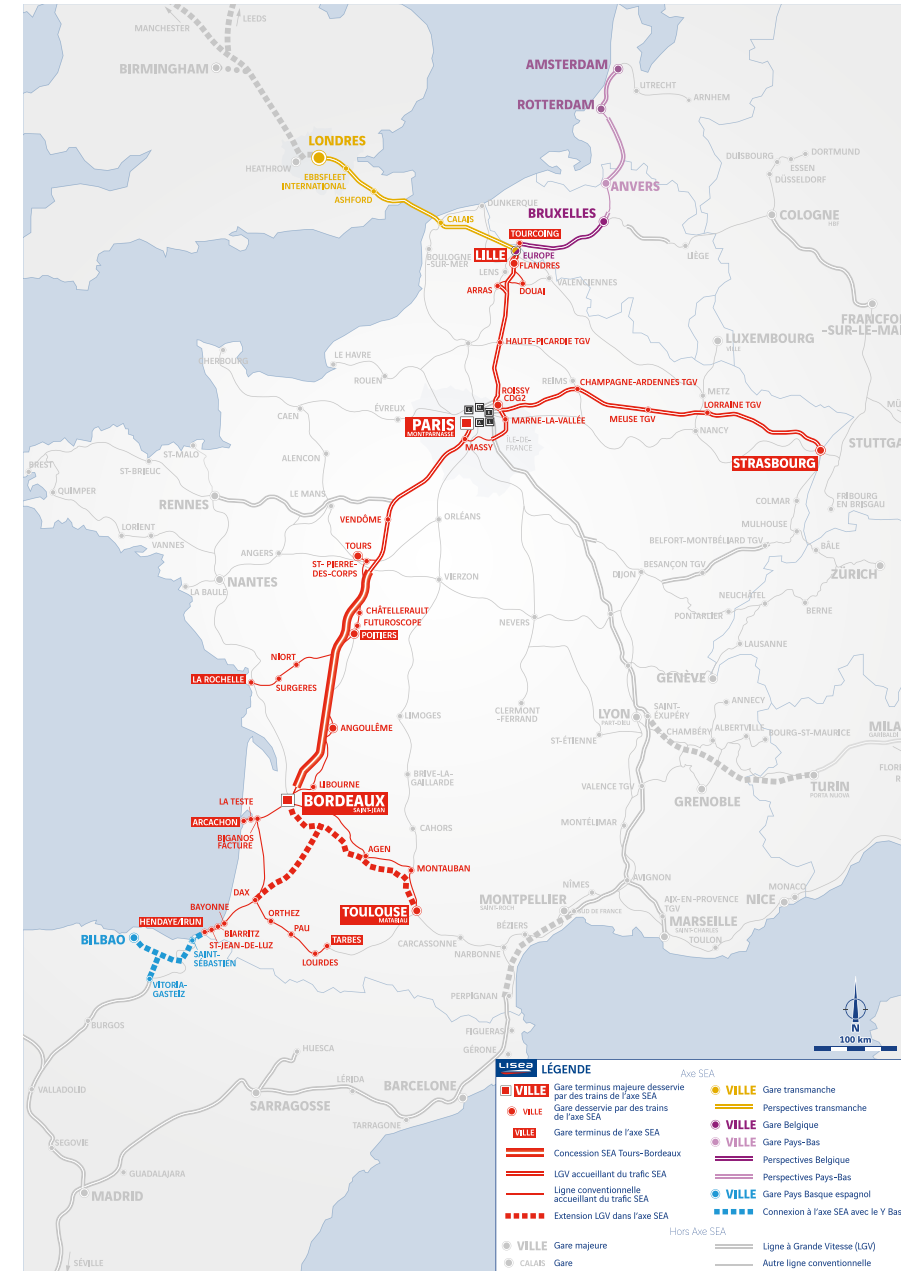
**302**  
KM DE LIGNE

**94%**  
DE RÉGULARITÉ

**2028**  
ANNÉE D'ATTEINTE DE  
LA NEUTRALITÉ CARBONE

**20 MILLIONS**  
DE VOYAGEURS ANNUELS

**+3,8 MILLIONS**  
DE VOYAGEURS  
VS 2,6 - 3,5 DE PRÉVUS





Synthèse imprimée en janvier 2019 - Directeur de la publication : Philippe Jausserand, Directeur commercial - Rédacteurs en chef : Minghui Chen /  
Maxime Lafage - Réalisation : agence-hudik.fr - Photos : Alain Montaufier, Thierry Marzloff, Francis Vigouroux / Photothèque VINCI, Maxime Huriez,  
Philippe Caumes / SNCF, Gettyimages.