

De nombreux éléments négatifs permettent de mettre en doute la volonté de développer le fret ferroviaire :

- Abandon des wagons isolés (42% de l'activité SNCF) ;
- Délocalisation de la construction automobile espagnole vers les pays de l'Est (actuellement 55% des marchandises passant par train à Hendaye sont liées à l'automobile) ;
- Fermeture des terminaux fret rail à Hendaye et Mouguerre envisagé par un rapport du Commissariat Général au développement Durable ;
- Non connexion du CEF à la nouvelle ligne du projet pourtant annoncée comme principalement fret ;
- Augmentation des péages demandés par RFF à la SNCF ;
- Autorisation de circuler des camions de 44 tonnes ;
- Sans parler de la crise financière (RFF admettant que la précédente a repoussé ses prévisions de 10 ans).

### 3 - 4) Conclusions

*En matière de trafic voyageur, les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3% des déplacements. »*

*Il est faux de dire que la grande vitesse est au service de l'intérêt général : 50% des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel et la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens.*

*Plus les trains circulent vite, moins les infrastructures qui les accueillent ont de capacité. Des choix stratégiques intégrant les coûts et privilégiant pour cela la capacité à la vitesse s'imposent.*

*En matière de fret ferroviaire il est impératif d'adapter les infrastructures aux besoins futurs estimés de façon crédible.*

*Les raisons qui conduisent à la décision d'investissement public satisfont plus à des stratégies politiques, des fantasmes de dirigeants locaux à l'appui d'un hypothétique développement économique et aussi des lobby de grands groupes du BTP qu'à la mise en place d'une offre calibrée, en harmonie avec une estimation raisonnable des besoins futurs.*

Dans sa présentation de l'enquête nationale des transports et déplacements, la SETRA<sup>55</sup> indique :

« Le poids de la mobilité à longue distance est marginal en termes de nombre de déplacements, mais beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues.

Le poids de la mobilité à longue distance au sein de l'ensemble des déplacements, si l'on se réfère au nombre de déplacements, est négligeable : c'est ainsi que, d'après l'ENTD, les déplacements à longue distance sont au nombre de 789 millions, alors que les déplacements locaux peuvent être estimés sur l'année à environ 59,5 milliards pour la même population. Les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3% des déplacements. »

Si l'on distingue les voyages selon leur motif, l'ENTD constate qu'un actif effectue en moyenne 5,4 voyages pour motifs personnels et 2,47 voyages pour motifs professionnels. Les parts modales au sein des voyages pour raisons professionnelles se modifient de façon très substantielle au profit du train, qui augmente sa part de marché de 26,5 à 40,4%, et au détriment de la voiture dont la part modale recule de 59,1 à 50,2%. De plus, il est notoire qu'environ 50% des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel, et que la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens.

**Il est faux de dire que la grande vitesse est au service de l'intérêt général !**

---

<sup>55</sup>Référence internet :

[http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche\\_Mobilite\\_no2.pdf](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_Mobilite_no2.pdf)

Plus les trains circulent vite, plus ils consomment d'énergie et moins les infrastructures qui les accueillent ont de capacité. Des choix stratégiques intégrant les coûts et privilégiant pour cela la capacité à la vitesse s'imposent.

Et à l'heure de l'internet et des visioconférences, le « business » justifiera-t-il *encore plus* de très grande vitesse ? On peut en douter.

En matière de fret ferroviaire il est impératif d'adapter les infrastructures aux besoins futurs estimés de façon crédible. Ainsi l'Espagne connaît une crise sans précédent pour avoir surestimé son offre immobilière et ne l'avoir pas adaptée aux besoins futurs prévisibles des populations. Elle réitère son erreur semble-t-il en matière d'infrastructures ferroviaires où elle a déjà du fermer après 6 mois d'exploitation une ligne faute de passagers ou un aéroport flambant neuf pour les mêmes raisons. Quant au fret ferroviaire il nécessite avant tout une révolution des esprits vers l'intermodalité rendue très difficile après la construction du deuxième réseau autoroutier européen sur lequel circulent de moins en moins de camions même si leur nombre demeure encore conséquent.

Les raisons qui conduisent à la décision d'investissement public satisfont plus à des stratégies politiques, des fantasmes de dirigeants locaux à l'appui d'un hypothétique développement économique et aussi des lobby de grands groupes du BTP qu'à la mise en place d'une offre calibrée, en harmonie avec une estimation raisonnable des besoins futurs. Le danger de ces comportements c'est la contagion. Le GPSO en est la parfaite illustration.

## **4 - Les projets de transports - Les prévisions de trafic**

*En Espagne, le trafic ferroviaire est organisé autour de 3 corridors (méditerranéen, central et atlantique). Les corridors central et méditerranéen « vertèbreraient » 83% du PIB espagnol.*

*Il est impossible que le trafic transpyrénéen atlantique fasse jeu égal avec la méditerranée.*

*De plus, on a affecté au trafic de marchandises la capacité résiduelle du Y Basque après décompte du trafic voyageur. La ligne actuelle est capable d'absorber les prévisions de trafic.*

*L'autoroute ferroviaire est un choix très discutable et inadapté, elle gaspille de la place, de l'énergie, transporte peu de masse, nécessite un « recalibrage » des tunnels et coûte 40% plus cher que le combiné.*

*En France, le projet de LGV Bordeaux-Espagne induit des gains de temps dérisoires : 4 minutes entre Bordeaux et Hendaye. Pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian), l'utilisation des voies existantes permet une liaison aussi rapide que la voie nouvelle pour les trains sans arrêt. Pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance, le gain de temps permis par la LGV en Pays Basque pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas au Pays Basque est marginal (étude CITEC).*

*Au delà de 3 heures de trajet, il n'y a pas captation significative de trafic sur l'avion. L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols. Le GPSO n'aura donc qu'une incidence très relative sur le trafic international transpyrénéen atlantique.*

*De plus, les aménagements des voies existantes réalisés ou en cours augmentent notablement leur capacité.*

*Enfin, sans augmenter le nombre de trains TER avec un taux de remplissage de 60% et en faisant circuler la version moyenne des nouveaux TER mis en circulation on pourrait faire circuler 8,5 fois plus de voyageurs.*

### **4 - 1) Trafic ferroviaire**

#### **4 - 1.1) En Espagne**

##### **4 - 1.1a) Marchandises - les corridors**

- Les organisations professionnelles espagnoles font le constat suivant : « Les nouvelles réalités du commerce extérieur mondial qui se développent au détriment de l'axe

Atlantique et au bénéfice de l'axe Pacifique ont remis la méditerranée sur la scène mondiale grâce aux économies sur les coûts et l'environnement effectuées dans le commerce entre l'Asie et l'Europe.» En ce sens, les ports espagnols et particulièrement ceux de la Méditerranée disposent d'une opportunité de premier ordre pour étendre leur hinterland vers l'Europe et doivent pour cela disposer d'infrastructures terrestres pour leur développement. Dans ce contexte, des infrastructures ferroviaires sont indispensables tant pour des raisons économiques qu'environnementales.

- Conjointement au corridor méditerranéen, la Commission Européenne a proposé 4 autres corridors sur le territoire espagnol. Cet accord<sup>56</sup> a été conclu en Octobre 2011 et rendu public par Mr Slim Kallas, vice président et commissaire européen aux transports.

**Le corridor Méditerranéen** connectera au réseau classique les villes de Girona, Barcelone, Tarragona, Castellon, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena, et Almeria et sera relié à travers l'axe transversal andalou avec Granada et Antequera où il bifurquera pour terminer à Sevilla et Algeciras, tronçon partagé avec le corridor central. Coût de l'opération 19, 424 Mds d'€ et réseau opérationnel en 2020 et capterait 40% du PIB espagnol.

**Le corridor Central** démarrera à Algéciras et Sevilla vers Antequera et Cordoba, traversera les communautés autonomes de Castilla La Mancha, Madrid et Aragon et depuis Zaragoza se dirigera vers la frontière française en passant par Lleida, Tarragona, Barcelona et Girona pour l'un des itinéraires et par la traversée centrale des Pyrénées (TCP) pour l'autre. Coût de l'opération, 11,621 Mds d'€ (sans le tunnel TCP).

Une compétition est engagée entre ces 2 corridors en témoigne cette analyse sur Europasur<sup>57</sup>:

*« La baie d'Algeciras abrite le premier port d'Espagne, le premier polygone d'Andalousie et 2ème d'Espagne après celui de Tarragona. Plus de 116 000 navires circulent par le détroit de Gibraltar (1 toutes les 4 mn), trafic qui continuera de croître dans les années à venir en nombre et en tailles de navires grâce à l'élargissement du Canal de Panama. Ce qui se cache derrière le corridor méditerranéen c'est l'intérêt pour Barcelona et Valencia de minimiser l'offre d'Algeciras en tant qu'accès logistique vers l'Europe, des trafics avec l'Amérique, l'Asie et l'Afrique. L'entrée naturelle est Algeciras et Barcelona et Valencia essaient par tous les moyens de dévier ce tracé naturel en utilisant le corridor méditerranéen comme argument commercial. Les ports du Levant andalou se trompent en succombant à cette stratégie qui les conduira à la diminution de leurs propres trafics. Connectés par le fer à hautes prestations pour le fret avec Valencia et Barcelona les lignes ne toucheraient pas les ports d'Almeria ou Malaga qui devraient se connecter avec Madrid par le corridor central. » L'article ajoute que le corridor central rejoignant la frontière par la façade méditerranéenne et à terme à travers les Pyrénées centrales "vertèbrerait" 83% du PIB de toute l'Espagne. »*

Le corridor Atlantique assurera sur le réseau basique la connexion de la frontière française à Irun avec la frontière portugaise à Fuentes de Oroño (Salamanca) et reliera San Sebastian, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid et Salamanca et se connectera avec Bilbao par la LAV et avec Santander par le réseau global partagé avec le corridor Cantabrie-Méditerranée ainsi qu'avec Santander, Léon, Asturias, Galicia et Madrid en voyageurs par Segovia et marchandises par Avila. Coût de l'opération 11, 699 Mds d'€.

Le corridor Cantabrie-Méditerranée reliera Bilbao, San Sebastian, Pamplona, Zaragoza Teruel et Valencia. Coût 13,168 Mds d'€.

Le corridor Atlantique-Méditerranée connecterait pour les marchandises Valencia, Albacete, Alcazar de San Juan, Madrid (sur le corridor central), Mérida et Badajoz, puis le Portugal ? Coût 6 Mds d'€.

<sup>56</sup> [http://m.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/GABINETE\\_COMUNICACION/OFICINA\\_DE\\_PRENSA/NOTICIAS1/2011/OCTUBRE/111019-01.htm](http://m.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/GABINETE_COMUNICACION/OFICINA_DE_PRENSA/NOTICIAS1/2011/OCTUBRE/111019-01.htm)

<sup>57</sup> <http://www.europasur.es/article/opinion/1091438/corredor/central/corredor/mediterraneo.html>

Comme on peut le voir l'accent est vraiment donné sur la façade méditerranéenne et voici pourquoi:

Le trafic maritime global des ports espagnols a représenté en 2009, 413 millions de tonnes qui se décompose comme suit :

Les 2 ports basques (Bilbao et Pasaia) respectivement : 32,2 Mt et 3,5 Mt (8,6%)

Les 8 ports de Cantabrie, Asturies, Galice ensemble : 53,9 Mt (13,0%)

Les 18 ports méditerranéens : 323,5 Mt (78,4%)

**Conclusion: avec 83% du PIB espagnol transitant sur la façade méditerranéenne il est impossible que le trafic transpyrénéen atlantique fasse jeu égal avec la méditerranée. C'est pourtant ce que veut nous faire croire RFF !**

#### 4 - 1.1b Voyageurs

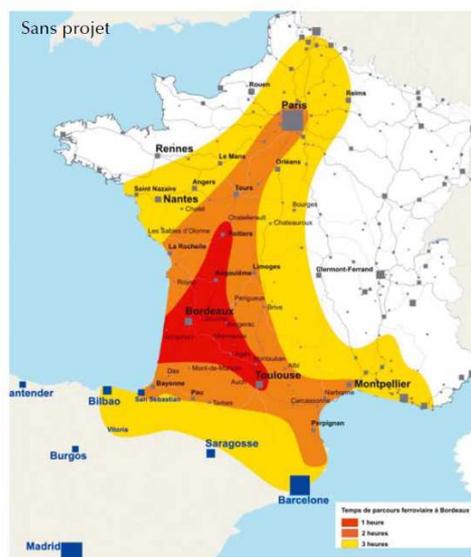
RFF a présenté ses prévisions de trafic voyageur avec la péninsule Ibérique lors du débat public, à l'issu duquel le scénario 3 a été retenu.

Meilleurs temps de parcours internationaux		Situation en 2020 avec projet			
Trajets	Situation 2002	2020 Sans projet	Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
Bordeaux ↔ Madrid	10h35	4h50*	4h25	3h24	3h30
Bordeaux ↔ Bilbao	8h00	3h07*	2h42**	1h41***	1h47***
Paris ↔ Madrid	14h30	7h05*	6h40**	5h30***	5h36***
Paris ↔ Bilbao	-	5h12*	4h47	3h46	3h52
Toulouse ↔ Bilbao	10h06	4h16*	3h51	2h50	2h15

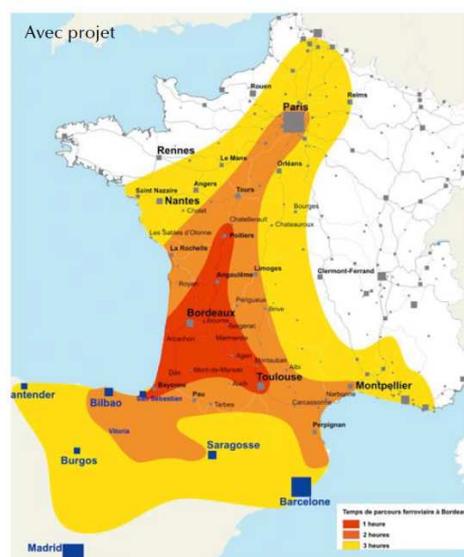
\*L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets ferroviaires espagnols, en particulier les lignes nouvelles Madrid - San Sebastian (temps de parcours 2h15) et Bilbao - San Sebastian (temps de parcours 0h38). Les scénarios de ligne nouvelle par rapport au scénario d'aménagement de la ligne existante permettent de gagner environ 1 heure de plus. \*\*Avec arrêt entre Bayonne et Hendaye. \*\*\*Avec un seul arrêt en gare nouvelle Basque.

Il est reconnu qu'au delà de 3 heures de trajet, il n'y a pas captation significative de trafic sur l'avion et que « l'essentiel des gains (de temps, de trajet) est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols. ». Autrement dit, le GPSO n'aura qu'une incidence très relative sur le trafic international transpyrénéen atlantique. De plus, la base établie en 2003 par la SNCF (seule détentrice des vrais chiffres) à 340 000 voyageurs a été portée à 600 000 par RFF sur « une appréciation différente du développement du marché des liaisons internationales » ! (Voir tableau ci-dessous)

Isochrones ferroviaires au départ de Bordeaux en 2020 avec hypothèse d'une ligne nouvelle à grande vitesse



Source : A'URBA - 2006



Source : A'URBA - 2006

Des différences d'évaluation des trafics à l'horizon du projet existent entre les prévisions de RFF et celles de la SNCF.

<i>Evolution comparée</i>		<i>Base 2003</i>	<i>Prévision 2020</i>	<i>Scén. 3 2020</i>
National	SNCF	2,42	3,91	4,77
	RFF	2,4	4,8	6,55
Internationale	SNCF	0,34	0,61	0,98
	RFF	0,6	1,1	1,55
TOTAL	SNCF	2,76	4,52	5,75
	RFF	3	5,9	8,1

Les évaluations de la SNCF sont inférieures selon les scénarios de 7,5 % (scénario 1) à 10 % (scénario 3) du trafic total (national et international) estimé par RFF. *Ces écarts reposent en grande partie sur une appréciation différente du développement du marché des liaisons internationales avec la péninsule ibérique.*

Question : sur quoi repose l'écart sur la base 2003 à l'international ?

#### 4 - 1.2) En Euskadi

- Evolution des capacités du Y Basque selon RFF ou pourquoi la ligne actuelle ne sera pas saturée. (Mise à jour - 09/2011)

Dans l'étude capacitaire réalisée par le gouvernement basque en 2008, le scénario C a été retenu.

Scénario retenu :

ESCENARIO	NÚMERO DE TRENES DIARIOS (Surcos)		
	Regionales	Largo Recorrido	Mercancías
A	144	122	14
B	108	122	40
C	108	66	60

Prévisions du gouvernement basque rapport de 02/2008

On retiendra que dans tous les cas, on a affecté au trafic de marchandises la capacité résiduelle du Y Basque après décompte du trafic voyageurs et maintenance.

● **Les prévisions initiales**

Sont prévus :

- Le réaménagement du terminal de Irun (études) : l'arrivée de la grande vitesse et la convergence des 2 réseaux (métrique et Ibérique) doivent être mises à profit pour réaménager la zone ferroviaire.
- L'étude d'une variante fret entre Astigarraga et Pasajes.
- L'amélioration du parc mobile.
- La prise en compte des effets immédiats dans le transport des marchandises sur le réseau conventionnel (réaménagé aux normes UIC, signalisation aux normes européennes, matériel roulant conforme...)

Le Y basque libérera sur les 2 itinéraires principaux de la Communauté Autonome, Miranda-Bilbao (85) et Miranda-Irun (123), les sillons utilisés jusqu'à présent pour les grandes lignes et une grande partie (30) des TER sur Miranda-Irun, au total : 238 sillons hebdomadaires pour la circulation des marchandises (153 sur Miranda - Irun), soit 70% de capacité de transport de marchandises disponible en plus.

Hebdo/ journaliers	RENFE UIC Miranda-Donosti-Irun	Scénario C en 2030 retenu pour le Y
Grandes lignes	123/20 ⇒ 0	396 / 66
Omnibus	299/ 50	
Régionales	43/7 ⇒ 2	648/108
Marchandises	220/37 ⇒ 62 ⇒ 92	360/60

Au total, les trains de marchandises qui arriveront à Irun (à supposer qu'aucun d'entre eux ne desserve Pasajes) sont au nombre de **122 par jour** :

62 issus de la voie existante libérée des grandes lignes et d'une partie des régionaux + 60 issus du scénario 3 ci-dessus ;

En réalité, le nombre de sillons sera encore supérieur, car l'optimisation de capacité d'une ligne se conçoit avec des circulations à vitesses homogènes et l'élimination des trains grandes lignes (les plus rapides) permettra une meilleure distribution des sillons. Bien que les conditions d'exploitation de trains de marchandises soient plus exigeantes que ceux de proximité, on pourrait augmenter le nombre de sillons de marchandises de 40 à 50% supplémentaires soit **92** au lieu de 62.

Ces prévisions initiales ont subi plusieurs révisions.

● **1<sup>ère</sup> révision** suite à la dénonciation d'incohérence entre Y et le projet RFF.

En octobre 2009, de nouvelles propositions capacitaires pour le Y sont faites :

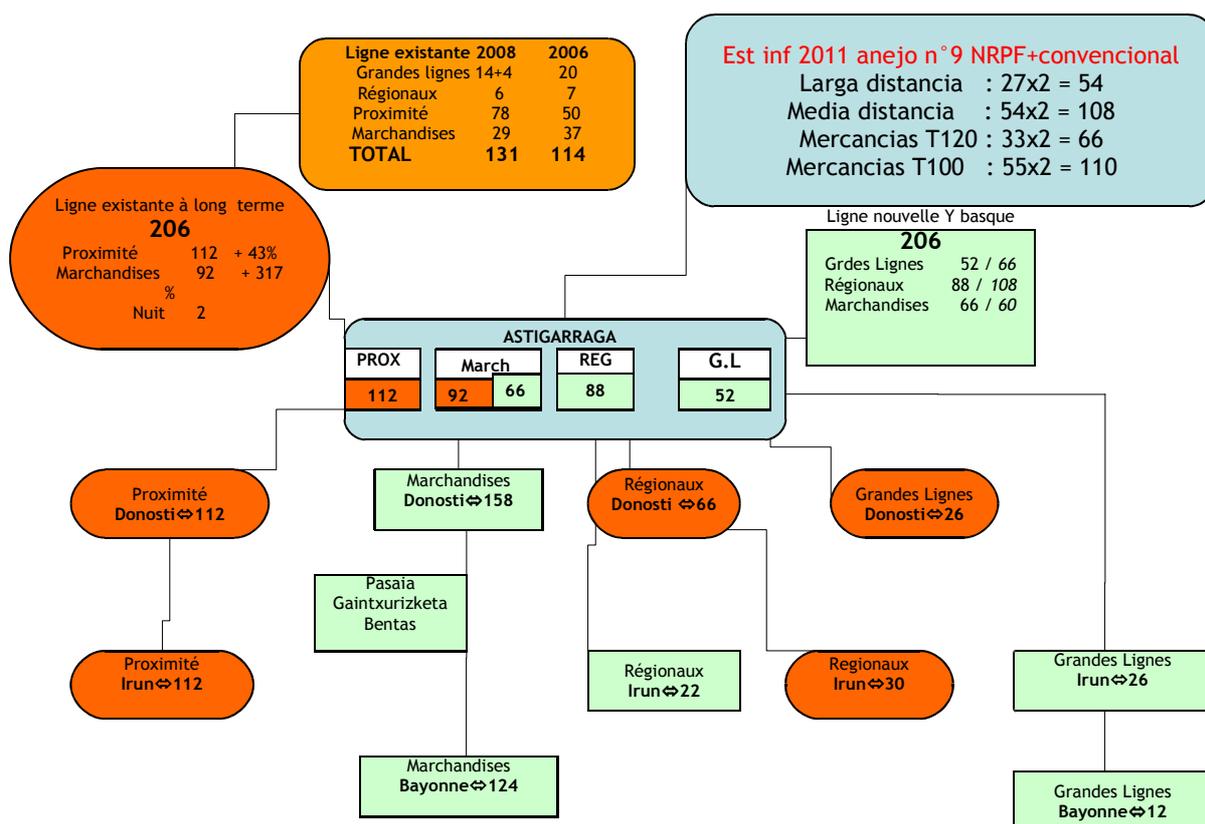
- 52 trains grandes lignes au lieu de 66 (-21%)
- 88 trains régionaux au lieu de 108 (-18,5%)
- 66 trains de fret au lieu de 60 (+10%)

Avec la distribution ci-dessous à Astigarraga :

Sillons/jour 2 sens confondus	Nord Astigarraga		Sud Astigarraga	
	H/pointe : 8h/j	H/creuse : 10h/j	H/pointe : 8h/j	H/creuse : 10h/j
Voyageurs Nationaux + Internationaux	26		52	
Voyageurs Régionaux	22		88	
Marchandises conv + TC	158*		66	
Marchandises AF**				
<b>Total</b>	<b>206</b>	Voyag : 48 March : 158	<b>206</b>	Voyag : 140 March : 66

\* On retrouve connectés ici les 92 trains de marchandises issus du réseau RENFE rénové. Ce qui suppose que tous les trains de fret sans exception qui circuleront sur ce réseau seront à écartement UIC et compatibles avec celui-ci, or la rénovation prévoit l'ajout d'un 3<sup>ème</sup> rail (selon RFF) ce qui laisse supposer que des trains à écartement ibérique circuleront également. Il n'est donc pas évident que l'on retrouve ces 92 trains sur le réseau français, RFF ne prévoit plus que 124 trains de marchandises (au lieu de 158) + 12 grandes lignes destinés à emprunter la LGV.

\*\* Autoroute ferroviaire



● 2<sup>ème</sup> révision suite à la mission de médiation du Pays Basque (mai 2010)

Selon les hypothèses prises pour le type de matériel roulant, le remplissage des trains de voyageurs, la charge nette moyenne des trains de fret conventionnels (trains conventionnels de 418T remplis à 70%) et les convois d'autoroutes ferroviaires (entre 21 et 32 PL/train type Modalhor rempli à 80% 17T nettes/PL) l'analyse capacitaire du Y Basque a conduit à répartir les trafics d'une manière différente entre le Nord et le Sud de la nouvelle gare d'Astigarraga :

Sillons/jour 2 sens confondus	Nord Astigarraga		Sud Astigarraga	
	H/pointe : 8h/j	H/creuse : 10h/j	H/pointe : 8h/j	H/creuse : 10h/j
Voyageurs Nationaux + Internationaux	32	10	32	20
Voyageurs Régionaux	16	10	48	40
Marchandises conv + TC	24	70	8	30
Marchandises AF	24	30	8	30
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>120</b>	<b>96</b>	<b>120</b>
<b>Total</b>	<b>216</b>	Voyag : 68	<b>216</b>	Voyag : 140
		March : 148		March : 76

La capacité du Y Basque passe alors de 206 à 216 trains journaliers !  
Sachant que (158-124) 34 trains de fret ne franchissent pas la frontière, ce sont donc 114 trains journaliers de marchandises qui franchiront à long terme la Bidassoa.

Ceux-ci se décomposent comme suit :

- Autoroute ferroviaire : 54 A/R jour x32x17tx80%x300 = 7MT/an (selon les critères ci-dessus énoncés par RFF)
- Marchandises conv + TC : 60 A/R jour x418tx 70% x300 = 5,2 MT /an

Soit au total : 12 MT annuels, l'objectif RFF de 18 à 21 MT ne sera donc pas atteint selon ses propres critères.

Toujours selon RFF, (418T/train est la charge maximale admissible sur le Y mais pas sur le réseau conventionnel dont il ne parle pas) avec 3 trains en provenance du Y on peut en faire 2 sur le réseau existant français.

La capacité nécessaire pour absorber la totalité du trafic provenant du Y sera donc : 54 AF + 70 x 2/3 = 47 TC = 101trains/jour+12 GL = **113 Trains/jour**

Si l'on passe de 15 trains vides à 80 TER pleins = **193 Trains/jour**, le trafic est largement possible sur les lignes existantes dont la capacité est de **264**.

	2007				2013				2016				2020			
	TER	GL	Fret	Total												
Bordeaux St-Jean	88	16	68	172	106	20	76	202	130	22	96	248	136	24	130	290
Bifurcation de la Médoquine	68	16	58	142	82	20	66	168	102	22	86	210	104	24	120	248
Lamothe	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138	36	22	118	176
Morcenx	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116	18	22	114	154
Dax	20	14	48	82	36	18	58	112	44	20	78	142	52	22	112	186
Bayonne	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156	80	22	94	196
Hendaye																

Traffics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne (fiche projet 03/03/2010)

- Le 28 septembre 2011, d'autres modifications sont apportées, elles sont résumées ci-dessous :

**Gare:** La gare du TGV de Donostia sera passante, en lieu et place d'un terminus prévu initialement.

**Ecartement:** Fomento adaptera la ligne de ADIF entre Astigarraga et Irun pour que le TGV circule à partir de 2016. Fomento et le Gvt Basque ont décidé de redéfinir la partie du projet qui n'est pas en construction. La rénovation des voies est en cours en Gipuzkoa mais a été paralysée sur demande du Gvt Basque pour que soit étudiée leur mise à écartement international et obtenir un même écartement des deux côtés de la frontière.

**Astigarraga:** La gare sera pour le trafic de proximité de Renfe.

Le PNV (Markel Olano, Eneko Goia et Arantxa Tapia) ont fait part de leur préoccupation pour le retard de la connexion du TGV avec le réseau européen. Ils proposent de construire une variante ferroviaire entre Donosti et Irun et dévier le trafic de marchandises des voies existantes mise à écartement UIC.

- **Dernière étude** (Etude informative Y basque - nouvelle gare Ezkio Itsaso -2011 - annexe n°9 étude fonctionnelle. Voir chapitre Capacité des réseaux en Euskadi°

Cette étude capacitaire permet d'augmenter légèrement le trafic fret, uniquement sur le réseau conventionnel (il passerait de 92 trains journaliers prévus initialement à 110) et l'ensemble de ce trafic basculerait sur la « variante » à l'étude Astigarraga- Irun puis à terme vers la nouvelle voie au nord de la Bidassoa ? Si l'on conserve les 34 trains pour Pasaia et Gaintxurizketa ce seront donc 142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa au lieu de 124.

Ceci s'expliquerait par les nouvelles dispositions prises :

La gare de Donosti sera passante et n'acceptera pas de trafic fret à terme. Par contre le 3ème rail sur le tronçon conventionnel servira provisoirement au fret, aux voyageurs internationaux ainsi qu'à l'acheminement sur Irun de trains GV qui ne peuvent se garer à Donosti en attendant la construction de la « variante » .

Des questions se posent :

Les trains T100 qui ne peuvent rouler sur le Y pour des questions notamment de dévers et de dommages à l'infrastructure\* rouleront-ils sur la voie nouvelle ou devront-ils emprunter la voie existante côté français ? Quel type de fret ? Combien à l'international ? De plus, ces trains devront obligatoirement être tri-courant et dotés des 3 dispositifs de sécurité !

Tableau 1 – Comparaison des caractéristiques des deux projets

Caractéristiques techniques	Projet Y basque	Projet LGV Française (Bayonne – Frontière Esp)
Vitesse	220 km/h (230/250)	220 km/h
Déclivité	15 ‰ (exceptionnel : 18)	12.5 ‰ (exceptionnel : 13.5)
Courbe	2800-3200 m	2200 m
Dévers maximum	140-160	160-180
Insuffisance / excès dévers	80 / 100	110 / 130
Entraxe	4.70 m	4.80 m

\* Extrait étude CITEC 12/2011

*Dans le cas d'une ligne mixte, il est possible que pour un train circulant plus lentement que les trains de voyageurs, le dévers soit trop important. On parle alors d'excès de dévers. Cette valeur ne peut être trop importante car elle signifie que l'effort est principalement porté sur le rail intérieur. Or les roues qui circulent sur ce rail parcourent un chemin plus court que les roues sur l'extérieur et patinent. Cet excès de dévers peut donc endommager le matériel roulant ainsi que l'infrastructure*

### ➤ L'autoroute ferroviaire, un choix très discuté et inadapté

Faire monter des camions entiers sur des wagons spéciaux (Modalohr) à 400 000 Euros l'unité : telle est l'option retenue, alors que la meilleure solution, la seule qui ait la confiance des routiers, est le transport combiné de conteneurs par voie ferrée ou maritime.

Les experts estiment le prix du transport entre 1 et 1,20 Euro le km alors que le transport par caisse est tarifé au plus à 0,60 Euro le km.

Pour « capter » plus de camions, l'autoroute ferroviaire Perpignan/Bettembourg a dû opter pour une solution mixte (camions et conteneurs) et offrir des voyages à perte à 0,70 Euros le km contre 0,90 Euros auparavant. En effet comme le révèle *Le Quotidien*, « Lorry Rail transporte depuis fin 2007 des semi-remorques non accompagnés et des conteneurs mobiles sur l'autoroute ferroviaire qui relie, sur 1 050 km, Bettembourg (Luxembourg) et le Boulou (près de Perpignan).<sup>58</sup> »

L'autoroute ferroviaire est une mauvaise option ; elle gaspille de la place, de l'énergie, transporte peu de masse (358 tonnes en moyenne), nécessite un « recalibrage » des tunnels et coûte 40% plus cher que le combiné.

Mettre des camions sur les trains pose le problème du passage des tunnels du fait de la hauteur de l'ensemble. Une solution consiste à utiliser des wagons spéciaux dotés de petites roues. C'est ce qui est fait en Suisse et en Autriche mais pas en France. La SNCF refuse l'usage des petites roues, car elles s'usent vite, coûtent cher et détériorent les voies.

Modalohr en revanche est retenu avec des wagons possédant des roues de taille normale et un châssis surbaissé. Sa structure pivotante lui permet de décharger individuellement chaque camion. Mais, très rapidement, il est démontré que le système n'est pas exploitable. Les tiroirs sont trop longs et donc peu rigides. Ils sont tellement surbaissés que les châssis risquent d'accrocher les lèvres des appareils de voie. La lenteur du système d'ouverture ou de fermeture rend inexploitable les voies pendant vingt minutes. Malgré ses nombreuses imperfections et son coût élevé ce procédé est soutenu politiquement !

C'est le conteneur qui est l'avenir du fret, comme peuvent en attester les nombreux pays qui l'ont adopté. Le conteneur devrait être l'unité commune au bateau, à la route et au rail. Contre toute logique ce choix n'a pas été validé.

On peut légitimement se poser deux questions :

A-t-on fait le bon choix ?

Ne s'est-on pas plutôt montré sensible au lobbying de Mr Philippe Essig ?

Mr Essig, ancien PDG de la SNCF, conseiller de Modalohr, fabricant de wagons pour l'autoroute ferroviaire et dans le même temps chargé de mission sur le fret ferroviaire au Ministère de l'Ecologie. Aujourd'hui cette même personne est consultante à la Région Aquitaine !

Enfin, dans le rapport annuel de février 2012, la Cour des comptes consacre tout un chapitre aux autoroutes ferroviaires<sup>59</sup>. Que constate-t-elle?

*« Il ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier (...) Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. »*

Nous pensons aussi que les marchandises doivent transiter par fer mais que ce n'est pas en faisant monter des camions sur les trains qu'on y parviendra. De plus, il est absurde et mensonger d'affirmer que « la LGV est capable de supprimer *le mur de camions* que nous observons sur nos autoroutes ». Lors du débat public il a été précisé que l'objectif du transfert modal est de « *réduire de moitié la croissance attendue* du trafic de marchandises ».

#### 4 - 1.3) En France - En Aquitaine

##### 4- 1.3a) Une LGV pour des gains de temps dérisoires

<sup>58</sup> *Le Quotidien* du 18/11/2010. Voir :

[http://www.lequotidien.lu/l-economie/17277.html#SlideFrame\\_6](http://www.lequotidien.lu/l-economie/17277.html#SlideFrame_6)

<sup>59</sup>Référence internet : [http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPA/Autoroutes\\_ferroviaires.pdf](http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPA/Autoroutes_ferroviaires.pdf)

Nous avons vu que l'un des objectifs de RFF était l'amélioration des trajets longue distance et améliorer l'accessibilité des villes d'aquitaine notamment Mont de Marsan, Dax, Bayonne et les villes du Pays basque.

Voici les gains de temps obtenus par la construction de la ligne LGV Bordeaux-Espagne

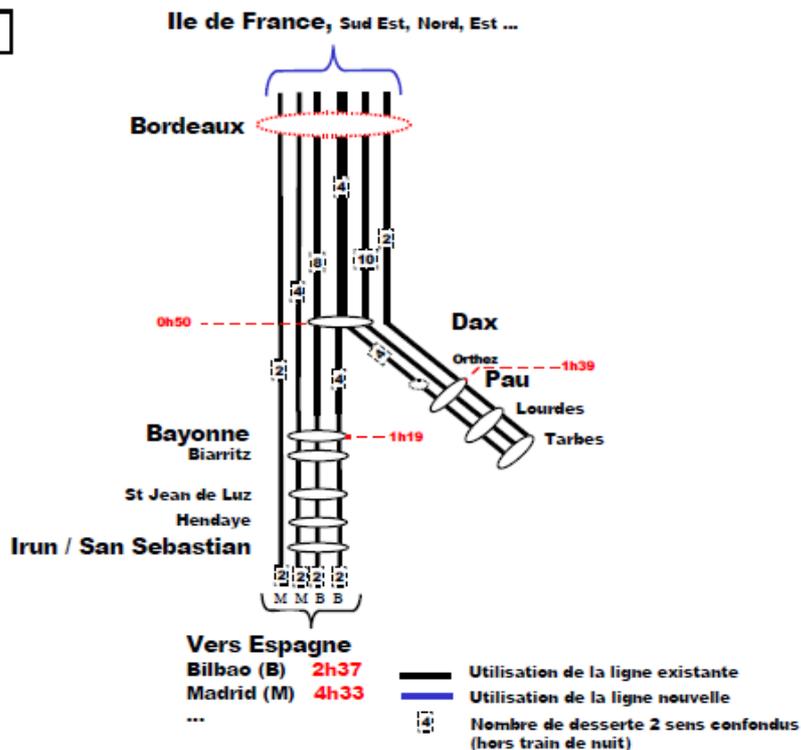
- **Gain de temps entre Bordeaux et Bayonne**

Le gain de temps est de 4 minutes entre Bordeaux et Bayonne si l'on se réfère à ce document RFF extrait de « Etude d'amélioration et de développement des services ferroviaires sur le corridor atlantique. Etude de marché et de trafic voyageurs - Situation de projet 2020 »

### 2.2 Le scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne (1B)

Il consiste en une amélioration des caractéristiques techniques de la ligne existante permettant des gains de temps importants et une augmentation de la capacité, sans création de tronçons de ligne nouvelle (à l'exception de la rectification de certaines courbes).

#### Scénario 1



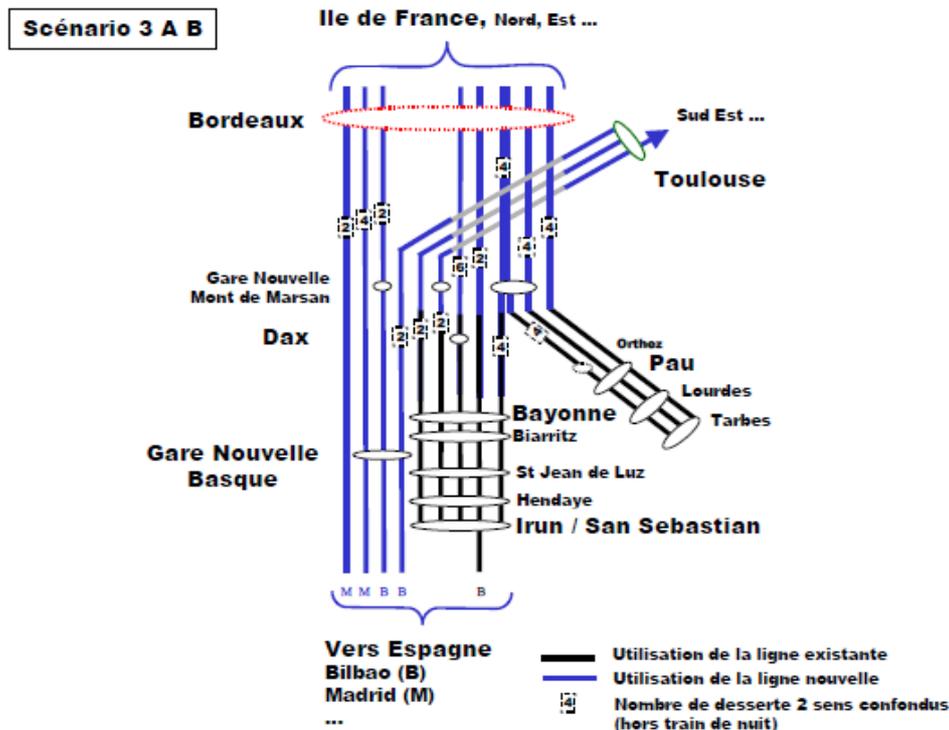
Les gains de temps permis par ce scénario d'aménagement sont les suivants :

OD \ Gain de temps	Scénario 1B
Bordeaux - Dax	0h14
Bordeaux - Pau/Tarbes/Lourdes	0h14
Bordeaux - Mont de Marsan	0h08
Bordeaux - Bayonne/Biarritz/St Jean de Luz/Hendaye/Irun	0h17
Bordeaux - Madrid/Vitoria/Bilbao	0h17
Toulouse - Bayonne	0h17
Toulouse - Bilbao	0h17

## 2.5 Les scénarios de ligne nouvelle par l'est avec 2 rac voyageur (3A et 3B)

Ils consistent en la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, puis d'une ligne nouvelle mixte entre Dax et la frontière espagnole (incluant deux gares nouvelles dans les Landes et au pays basque, en complément des gares actuelles sur la ligne existante) selon 2 hypothèses : mixité longue ou mixité courte. Deux raccords voyageurs sont prévus respectivement au nord de Dax et au sud-est de Dax (vers Pau).

Le schéma ci-dessous présente le principe de desserte répondant au trafic envisagé en 2020.



Les gains de temps permis par ces scénarios d'aménagement sont les suivants :

OD \ Gain de temps	Scenario 3A	Scenario 3B
Bordeaux - Dax	0h21	0h21
Bordeaux - Pau/Tarbes/Lourdes	0h32	0h34
Bordeaux - Mont de Marsan	0h38	0h38
Bordeaux - Bayonne/Biarritz/St Jean de Luz/Hendaye/Irun	0h21	0h21
Bordeaux - Madrid/Vitoria/Bilbao	1h16	1h21
Toulouse - Bayonne	1h05	1h05
Toulouse - Bilbao	1h56	1h51

Hypothèses de vitesse maxi : 320 km/h sur ligne à grande vitesse, 220 km/h sur ligne mixte.

ETUDE D'AMÉLIORATION D ET DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES FERROVIAIRES SUR LE CORRIDOR ATLANTIQUE  
Etude de marché et de trafic voyageurs – Situation de projet 2020

11

Avec la ligne nouvelle le gain de temps entre Bordeaux et Bayonne est de 21 minutes, avec l'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse il est de 17 minutes, soit 4 minutes de différence.

Le tronçon qui relie Bordeaux à Dax (150 km) est un des plus rectilignes en France, avec peu de passages à niveaux. La SNCF l'a emprunté pour battre plusieurs records du monde de vitesse, notamment en 1955 (331 km/h avec une locomotive BB 9004). Les temps de parcours entre la ligne actuelle rénovée (150 km à 220 km/h) et une nouvelle LGV (220 à 320 km/h) sont strictement identiques. En effet, la desserte de Mont de Marsan rallongera le parcours de 70 km.

La LGV est-elle indispensable pour désenclaver Mont de Marsan ? Avec la ligne existante rénovée, Bordeaux est à 30 minutes de Morcenx. En électrifiant le segment Morcenx-Mont-de-Marsan le trajet durerait au total 50 minutes avec arrivée en gare de Mont-de-Marsan. Avec la LGV, le trajet Bordeaux-Lucbardéz sera effectué en 35 minutes mais avec une arrivée à Lucbardéz. Il ne restera que 15 minutes aux passagers pour rejoindre Mont-de-Marsan.

## ▪ Gain de temps entre Bayonne et l'Espagne

A la demande des intercommunalités Sud Pays basque, Errobi et Nive Adour, le cabinet suisse CITEC<sup>60</sup> a réalisé, en décembre 2011, une étude intitulée « Lignes de grande vitesse au Pays basque. Analyse des temps de parcours et comparaison des projets de part et d'autre de la frontière » Cette étude est consultable sur internet<sup>61</sup>

Elle a été présentée au Comité scientifique de l'observatoire des trafics et des évolutions des trafics et des évolutions économiques à la frontière franco-espagnole côté atlantique » du 7 mars 2012 à la sous-préfecture de Bayonne.

**L'objectif** de l'étude est de « *comparer les temps de parcours actuels avec ceux de la situation à terme avec ou sans prolongement de la ligne à grande vitesse de Bayonne jusqu'à la frontière espagnole* »

### Les champs d'étude

« *Le champ d'étude principal s'étend de Bayonne à Saint Sébastien. C'est notamment entre ces deux villes que les modifications d'infrastructures influenceront les temps de parcours. C'est également sur ce secteur que les visions des projets doivent converger si l'on souhaite créer un réseau transfrontalier fonctionnel. Toutefois étant donné le caractère international de la ligne à grande vitesse, il est nécessaire d'élargir l'analyse aux relations internationales devant circuler sur l'axe Paris-Pays Basque-Madrid.* »

### Les infrastructures concernées

Elles comprennent les voies existantes et les infrastructures suivantes :

- Y basque reliant Bilbao, San Sebastian et Vitoria (horizon de planification 2016)
- LGV Tours-Bordeaux permettant de relier Bordeaux à Paris (horizon de planification 2017)
- LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne (horizon de planification 2020)
- Valladolid-Vitoria connectant le Y basque au réseau espagnol à grande vitesse en direction de Madrid.

### L'étude CITEC distingue trois horizons temporels :

H0 : la situation existante et prise en compte des améliorations possibles ;

H1 : Mise en service de l'Y basque (y compris la partie transfrontalière avec raccordement direct à Irun), la pose du 3<sup>e</sup> rail au sud de la frontière et la construction de la LGV de Paris à Bayonne et l'utilisation des voies existantes au Pays Basque.

H2 : Mise en service de la LGV traversant le Pays Basque français.

**Elle permet d'affirmer sans doute possible les points suivants :**

- 1- Pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian), l'utilisation des voies existantes permet une liaison aussi rapide que la voie nouvelle pour les trains sans arrêt entre ces deux villes. La voie nouvelle n'apporte rien au trafic local en termes de temps de parcours.
- 2- Pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance (Bordeaux-Bilbao par exemple), le gain de temps permis par la LGV en Pays Basque pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas au Pays Basque est marginal (2 à 4%) comme illustré dans le tableau ci-dessous :

---

<sup>60</sup> Citec est un groupe de sociétés de service spécialisées dans les études de planification, de et de régulation des systèmes de transports. Des systèmes de transports. Parmi ses domaines d'expertises, l'étude et la mise en oeuvre de cadencement ferroviaire ou de capacité de réseau.

<sup>61</sup> [http://www.niveadour.com/typo3conf/ext/naw\\_securedl/secure.php?u=0&file=uploads/media/09032.2\\_LGV-Basque\\_Comparaison\\_Infra-tp\\_4\\_.pdf&t=1326233153&hash=82a173d1f8e1c6ea58a4fed4dd37b46c](http://www.niveadour.com/typo3conf/ext/naw_securedl/secure.php?u=0&file=uploads/media/09032.2_LGV-Basque_Comparaison_Infra-tp_4_.pdf&t=1326233153&hash=82a173d1f8e1c6ea58a4fed4dd37b46c)

	Horizon H0	Horizon H1 Voies existantes	Horizon H2 Voies nouvelles	Gain voies nouvelles (min) (H1-H2)	Gain voies nouvelles (en % du temps H0)
Paris-Madrid	11h10	7h02	6h48	14 min	2%
Bordeaux-Bilbao	5h58	2h26	2h12	14 min	4%

Autrement dit, la construction de l'Y basque permet de réduire des 3/5 les temps de parcours entre Bordeaux et les grandes villes basques espagnoles (Horizon H1). La construction d'une voie LGV en Pays Basque permettra à quelques trains par jour de gagner encore quelques pourcentages supplémentaires.

Pour de tels gains de temps, rappelons le coût du projet LGV entre Bordeaux et la frontière : entre 6 et 7 milliards d'euros (sources RFF valeur 2010).

#### 4 - 1.3b) Des aménagements des voies existantes augmentant leur capacité

RFF a réalisé un certain nombre d'aménagements de la ligne existante entre Bordeaux et la frontière dont certains préconisés par l'étude CITEC, comme la modification de la destination des voies en gare de Bayonne

RFF a tenté de minimiser l'incidence capacitaire de ces travaux lors d'une réunion en sous-préfecture à Bayonne le 22 février 2012. Après que les associations opposées au projet aient projetés les propres documents de RFF (certains confidentiels) RFF a dû convenir, publiquement, de l'impact de ces aménagements sur l'amélioration de la performance de la ligne !

- **Aménagement de la gare de Bayonne pour les trains terminus.**

Lorsque des trains ont des terminus dans des gares de passage, ils doivent évidemment se garer sur les voies latérales pour libérer les voies principales. Le train cisaille obligatoirement les voies principales lors de son entrée ou de sa sortie en gare. Le nombre de voies à quai en gare de Bayonne est suffisant pour recevoir tous les trains de voyageurs prévus. La modification de leur affectation permettrait de supprimer tous les cisaillements entre les trains terminus et les trains en transit.

Les voies extérieures doivent devenir les voies principales de circulation, laissant ainsi les trois voies centrales libres pour recevoir ou expédier les trains rebroussant dans cette gare. Pour cela, il est nécessaire de créer de nouvelles diagonales dans la tête sud de la gare (côté Hendaye).

Cet aménagement préconisé par la CITEC, et soit disant « irréalisable » selon RFF, a été finalement retenu. Il permettrait, selon CITEC, le gain de 24 sillons journaliers.

- **Les autres aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux-Espagne**

Ils sont répertoriés dans les 2 fiches ci-dessous et montrent l'incidence d'aménagements majeurs : les évitements à Morcenx dans les Landes, la signalisation BAL et l'installation permanente de contre sens (IPCS) entre Dax et Bayonne.

Ce document confidentiel a été remis par RFF, en mars 2010, à Madame Marie Line Meaux, chargé d'une mission de « médiation » par le Premier Ministre François Fillon.



## Mission de médiation au Pays Basque

### Fiche projet :

CPER ETAT – AQUITAINE 2007/2013

### Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux / Espagne

<b>Thématique du CIACT correspondante</b>	1-5 Développement et régénération du réseau ferroviaire de voyageurs
<b>Grand projet de l'Etat correspondant</b>	GP n°6 : Développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime
<b>Priorité</b>	6.4 Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux – Espagne
<b>Objectif(s) des projets</b>	Permettre d'écouler le trafic ferroviaire prévu sur le corridor atlantique à l'horizon des mises en service du « Y Basque », de l'autoroute ferroviaire Atlantique et de la LGV SEA et permettre de repousser la saturation de la ligne actuelle jusqu'à l'horizon 2020 de mise en service du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne
<b>Descriptif des projets</b>	<p>Les investissements retenus dans le cadre du CPER 2007 – 2013 à l'issue de l'étude d'axe atlantique réalisée par SMA et Louis Berger pour préciser la nature et le délai de réalisation pertinent en fonction de l'évolution des circulations sont les suivants :</p> <p><b>Entre Bordeaux et Dax</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- évitements à Morcenx</li> <li>- signalisation (redécoupage du BAL) en sortie sud de Bordeaux St Jean</li> </ul> <p><b>Entre Dax et Hendaye</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- signalisation (BAL) et Installation Permanente de contre sens (IPCS) entre Dax et Bayonne ;</li> <li>- renforcement de l'alimentation électrique ;</li> <li>- mise à écartement mixte de la voie espagnole passant en gare d'Hendaye jusqu'à la Bidassoa ;</li> </ul> <p>La réalisation du BAL et des IPCS entre Dax et Bayonne a été identifiée comme première priorité.</p>

Fiche projet n° 13 Bordeaux, le 03-03-2010

<b>Apport capacitaire</b>	<p>Les apports capacitaires estimés pour l'ensemble de l'axe Bordeaux-Hendaye sont les suivants :</p> <p>signalisation (BAL) Dax / Bayonne : + 29 trains par sens (102 T / sens)</p> <p>signalisation (redécoupage du BAL) sortie de Bordeaux + Installation Permanente de contre sens (IPCS) Dax / Bayonne + renforcement alimentation électrique + évitements à Morcenx = + 16 trains par sens (118 T par sens)</p> <p>mise à écartement mixte de la voie espagnole passant en gare d'Hendaye jusqu'à la Bidassoa : doublement de la capacité UIC, pour atteindre 150 sillons, 2 sens confondus.</p>
<b>Coût des projets</b>	<p>140 M€ courants, dont</p> <p>évitements entre Lamothe et Dax : 20 M€ courants</p> <p>signalisation (redécoupage du BAL) Bordeaux / Dax : 15 M€ courants</p> <p>signalisation (BAL) Dax / Bayonne + Installation Permanente de contre sens (IPCS) Dax / Bayonne : 60 M€ courants</p> <p>renforcement alimentation électrique : 30 M€ courants</p> <p>mise à écartement mixte de la voie espagnole passant en gare d'Hendaye jusqu'à la Bidassoa : 15 M€ courants</p>
<b>Plan de financement indicatif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etat : 30 %</li> <li>- CRA : 30 %</li> <li>- RFF : 15 %</li> <li>- Europe : 25 %</li> </ul>
<b>Calendrier</b>	<p>BAL et IPCS Dax / Bayonne : en cours de réalisation, mise en service en 2010 ;</p> <p>2010 : AVP des autres aménagements capacitaires (redécoupage du block en sortie sud de Bordeaux, évitement de Morcenx, renforcement des IFTE, aménagements en gare d'Hendaye).</p>
<b>Prévision de trafic</b>	<p>Prise en considération des prévisions précisées dans le cadre de l'étude d'axe aux différents horizons :</p> <p>H1 = Y Basque réalisé, 1<sup>ère</sup> montée en puissance de l'offre TER (2013) ;</p> <p>H2 = LGV SEA réalisée, 2<sup>ème</sup> montée en puissance de l'offre TER (2016) ;</p> <p>H3 = accès UIC aux principaux pôles générateurs de trafic fret en Espagne (2020 avant GPSO)</p>

Les apports capacitaires de ces aménagements ont été mesurés, en 2006, par l'expertise indépendante SMA Prog Trans demandée par le Président de la Commission du débat public.

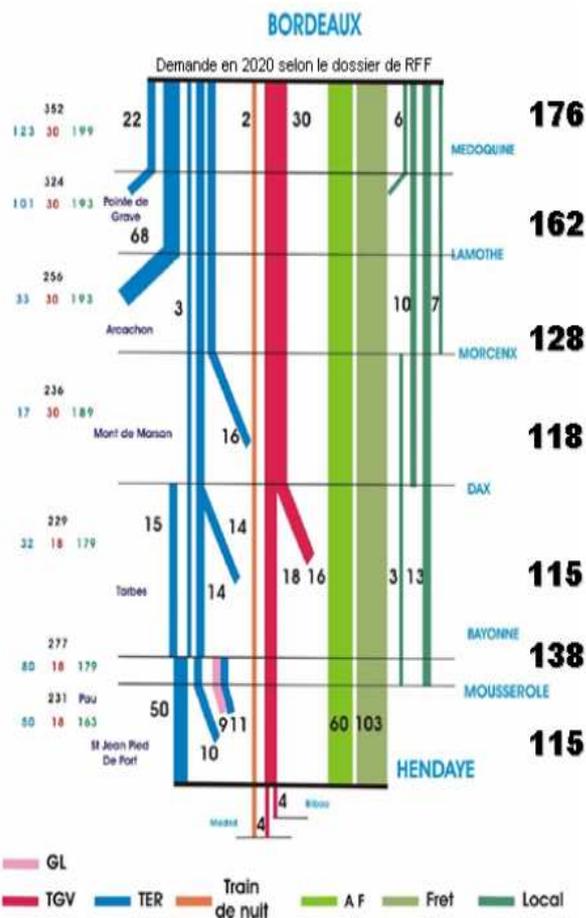


Figure 11 Silions attendus à l'horizon 2020 (trains voyageurs et fret)  
 Source : Scénario de mise à 4 voies de la ligne existante, Document n° 3, aout 2006, Egis Rail (page 11)

### Demande RFF au débat public 2006

Les chiffres dans le graphique sont deux sens confondus, les chiffres en gras représentent les sillons par sens.) Ils ont été jugés « trop optimistes » et légèrement (mais très insuffisamment à notre avis) corrigés depuis par RFF (voir document page 57).

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.

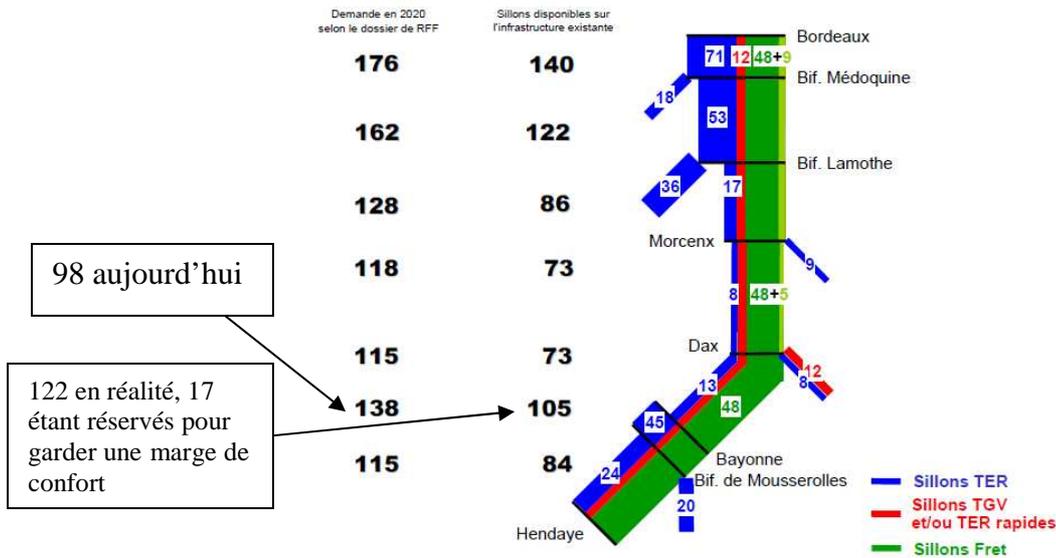


Figure 18 Nombre de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et comparaison avec la demande 2020

### Avant la mise en place de la signalisation BAL

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.

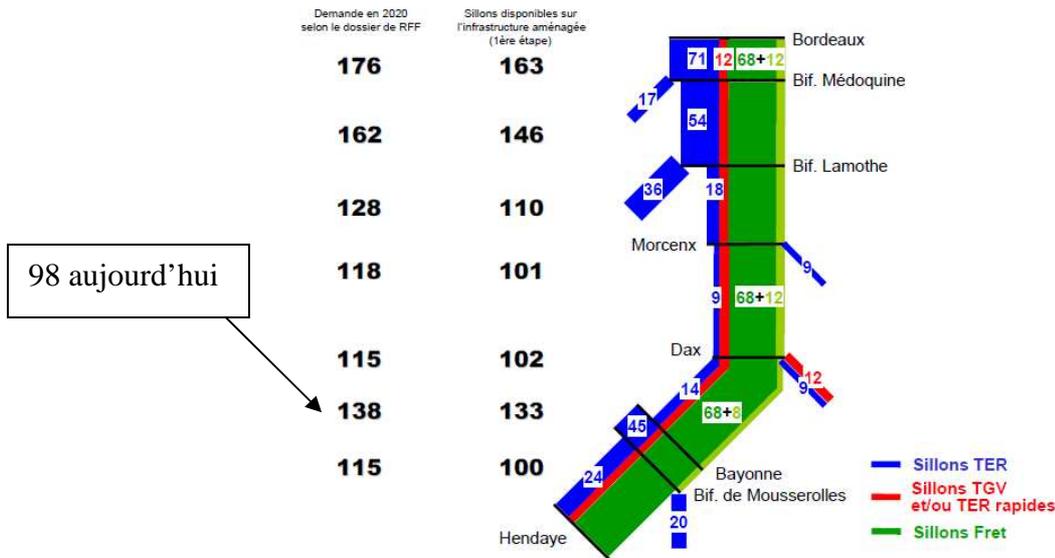
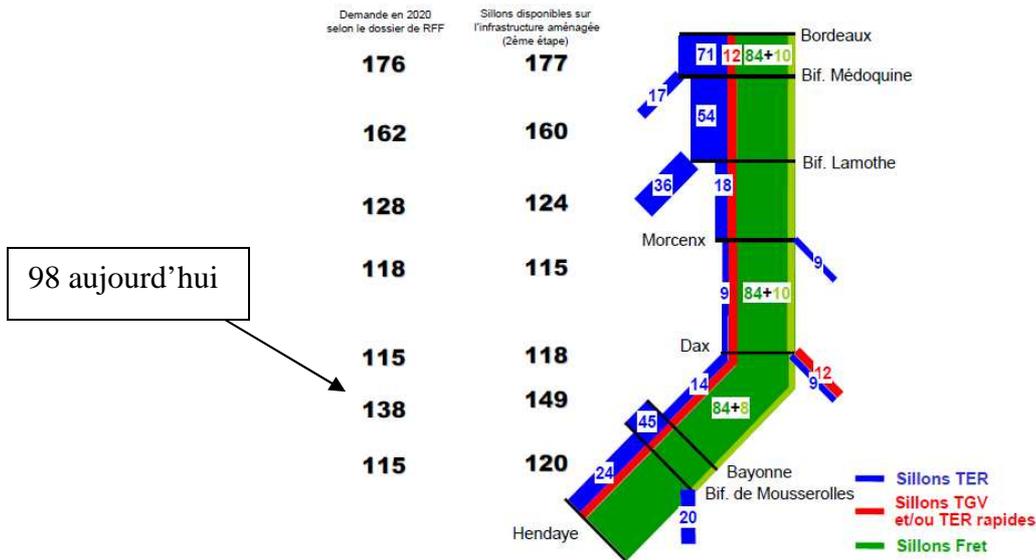


Figure 21 Charges de trafic admissibles sur l'infrastructure aménagée avec du BAL entre Dax et Bayonne

### Avec la signalisation BAL

Avec la signalisation BAL, ce sont à Mousserole 266 sillons (2X133).

Le nombre total de sillons identifiés sur l'infrastructure actuelle et leur répartition entre les différentes activités est illustré par le schéma ci-dessous.



#### Avec les évitements entre Lamothe et Dax

Avec la signalisation BAL et les évitements dans les Landes, ce sont à **Mousserole 298 sillons** (2X149). Si l'on tient compte des 24 sillons supplémentaires générés par l'aménagement des voies en gare de Bayonne, ce sont au total 322 sillons disponibles sur la ligne existante.

Ajoutons que le viaduc sur l'Adour est reconstruit à 2 voies et non à 3 voies comme RFF s'y était engagé lors du débat public. Ne faut-il pas voir là une volonté de créer pour l'avenir un « goulet d'étranglement » ?

Le viaduc actuel pourrait être réhabilité pour faciliter le passage des quelques trains à destination de Pau et de Saint Jean Pied de Port.

Peut-être avec la même intention de diminuer la performance de la ligne, les voies d'évitement ont été supprimées en gare de Saint Jean de Luz, nous demandons leur rétablissement.

Enfin dans ces travaux d'aménagement aucune protection phonique n'est envisagée, nous demandons que les crédits alloués pour la protection phonique de l'éventuelle nouvelle ligne soient affectés à la ligne existante.

#### 4- 1.3c) TER

##### • Les dernières versions de TER

Au plan national, la SNCF confirme la première commande de 100 rames (tranche ferme) assortie d'une intention d'options de 35 rames supplémentaires. La tranche ferme de ce contrat s'élève à 800 millions d'euros. Avec les intentions d'options exprimées, il pourra dépasser 1 milliard d'euros. Ces 135 nouveaux TER sont destinés aux régions Alsace, *Aquitaine*, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire et Picardie. Les premières livraisons sont prévues dès 2013 et s'échelonnent jusqu'à mi 2015. La capacité moyenne est de 450 places (caisses 4c), celle-ci peut-être portée à 1000 places assises en couplant 3 rames (330 mètres).

Considérant qu'un TER2Nng a une capacité allant de 219 places à 570 places, la capacité moyenne est de **450 places** (caisses 4c.)

Caisses	Composition	1 <sup>e</sup> / 2 <sup>e</sup> cl.	masse
2 c.	(Z1+Z5)	27 / 192 pl.	130 t
3 c.	(Z1+Z3+Z5)	41 / 298 pl.	190 t
4 c.	(Z1+Z2+Z2.2+Z1)	54 / 396 pl.	260 t
5 c.	(Z1+Z2+Z3+Z2.2+Z1)	68 / 502 pl.	310 t

**Configurations possibles du « TER2Nng »**

Bombardier est pressenti par la SNCF pour le futur appel d'offre concernant à terme près de 900 rames TER à deux niveaux d'ici 2013. Le contrat est estimé à 8 milliards d'euros. Un match nul avec Alstom, qui vient de remporter un contrat de 1000 rames TER Regiolis<sup>62</sup>. Ce train offre plusieurs types de configurations techniques et d'aménagements pour les voyageurs. Ces trains pourront circuler sous deux tensions d'alimentation (25 kV et 1500V) en France.

	Pour une rame		
	AGC	Régiolis	PHD
Longueur (m)	57	72	81
Largeur (m)	2,95	2,85	2,99 - 3,05
Capacité pl. assises	170	220	360
Capacité pl. debout (4 pers/m <sup>2</sup> )	<i>Ch Except.</i>	<i>Ch Except.</i>	364
Capacité totale	170	220	680
Nb portes par face	3	4	6
Largeur porte (mm)	1 300	1 300	1 600
Vitesse max km/h	160	160	160
Puissance kW	1350	1700	2 400
Accélération entre 0 et 50 km/h (en m/s <sup>2</sup> )	0,81	0,94	0,80
Alimentation	Diesel+1,5 kV	1,5 kV + 25 kV	1,5 kV + 25 kV
Masse	134 t	146 t	190 t
Charge à l'essieu	17 t	17 t	20 t
Unités multiples	3	3	3
Capacité totale UM 2	340	440	1 360

La capacité d'accueil passe de 220 places assises pour la rame de 72 m de long en unité simple à plus de 650 places assises lorsqu'il est exploité en unités multiples de trois rames de 210 m de long. Pour faciliter les montées et les descentes lors des arrêts en gare, la version « périurbaine » est disponible avec deux portes par face dans certaines voitures (au lieu d'une seule).

Les nouvelles versions commandées par la SNCF à Bombardier ont une capacité supérieure de 20%<sup>63</sup>.

- **Mise en place d'un cadencement des TER en Aquitaine** au sud et à l'ouest depuis le 6 juillet 2008 et généralisation prévue à l'horizon 2011/2012

**UNE OFFRE PLUS ÉTENDUE (en complément des TGV)**

- En été, 4 nouveaux Ter en semaine, 6 nouveaux Ter le week-end
- En hiver, 2 nouveaux Ter tous les jours
- Bientôt 4 Ter supplémentaires Dax/Hendaye en semaine

- **Capacités de trafic possibles sur la ligne Bordeaux-Hendaye**

<sup>62</sup> [http://aquitaine.fr/IMG/pdf/31 - Visuels\\_Regiolis\\_et\\_Regio2n.pdf](http://aquitaine.fr/IMG/pdf/31_-_Visuels_Regiolis_et_Regio2n.pdf)

<sup>63</sup> [http://www.sncf.com/resources/fr\\_FR/press/kits/PR0001\\_20100224.pdf](http://www.sncf.com/resources/fr_FR/press/kits/PR0001_20100224.pdf)

Avec un taux de remplissage moyen de 60% (80% pour la SNCF), un TER de capacité moyenne de 450 places peut transporter 270 passagers.

Les 29 trains actuels (21 TER, 5 Intercités et 3 Lunéa) peuvent transporter 7830 passagers/jour avec une capacité maximum de 13 000 passagers/jour.

A titre indicatif il circule aujourd'hui en moyenne 917 voyageurs/jour

**Sans augmenter le nombre de trains avec un taux de remplissage de 60% et en faisant circuler la version moyenne des nouveaux TER on pourrait faire circuler 8,5 fois plus de voyageurs.**

7830 voyageurs /jour correspond à 2 818 800 voyageurs/an, 330 000 actuellement.

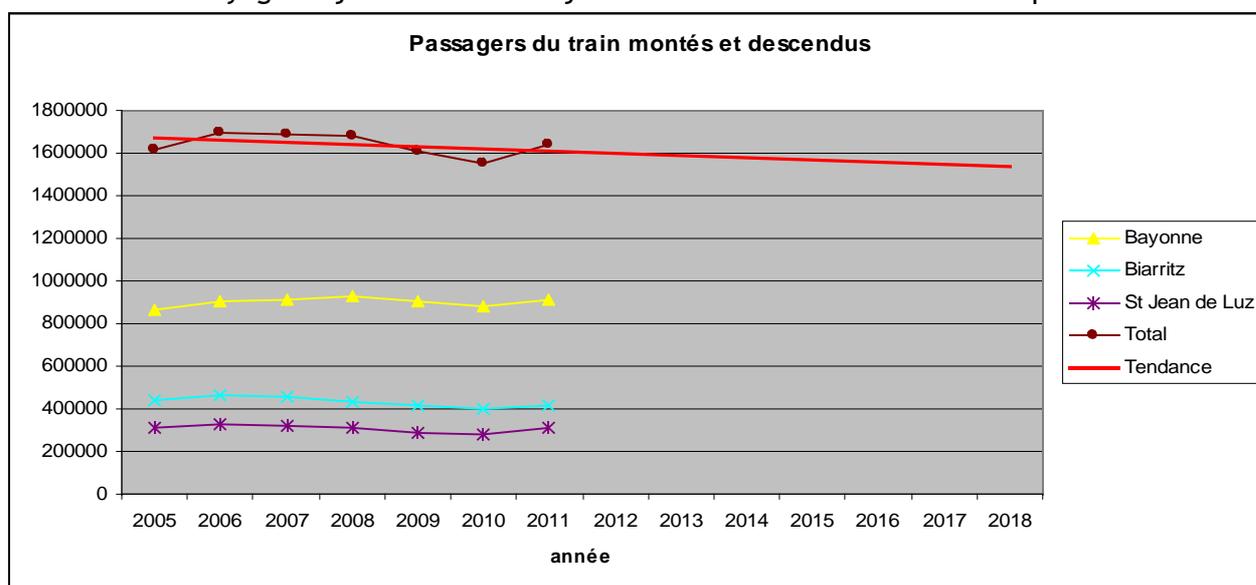
Si le trafic voyageur augmente de 10% par an, le chiffre de 2 818 800 voyageurs sera atteint en 2032 avec un taux de remplissage à 60% des 29 trains actuels !

- D'ici 2020, le Conseil régional Aquitaine prévoit d'augmenter de 50 à 70 % l'offre de transports régionaux (TER) vers le sud de l'Aquitaine (en incluant des liaisons transfrontalières vers le Pays Basque espagnol), ce qui porterait le nombre de trains à 43/49.

Avant de mettre des trains supplémentaires sur la ligne commençons par remplir ceux qui existent !

**Il faudra que le Président de la Région nous explique pourquoi il demande 80 TER sur la ligne actuelle Bordeaux-Espagne si ce n'est pour réduire artificiellement le nombre de sillons disponibles. D'autre part, si ces trains sont indispensables, la capacité actuelle peut aisément les accueillir, alors pourquoi ne pas les avoir mis en circulation ?**

Au regard des passagers montés et descendus du train selon les données SNCF (cf tableau p.56) dans les gares du Pays Basque la tendance qui se dégage ne semble pas vouloir créer un tsunami de voyageurs justifiant 80 TER journaliers comme nous l'avons vu plus haut.



## 4 - 2) Trafic Maritime

*Grâce à son positionnement à l'un des carrefours du système maritime mondial, l'Espagne a pu développer des ports de gabarits internationaux aux fonctions nouvelles.*

*En décembre 2008, la flotte espagnole comptait 298 navires, la France 360.*

*72 % des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime. Selon l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, pour l'année 2008, 53,2% du trafic marchandises s'effectue par voie maritime 55% par le corridor atlantique et 45% par le corridor méditerranéen.*

*Les conteneurs constituent le fer de lance des ports espagnols. Le transport maritime dispose en effet d'une capacité inégalée, un porte-conteneurs de 10 000 boîtes équivaut à la capacité de 5 000 camions.*

*Les trafics de véhicules neufs représentent une part importante des flux de cabotage espagnols. Plus de 82 % des véhicules fabriqués en Espagne sont exportés, vers plus de 90 pays.*

*Les autoroutes de la mer (9 sur la façade méditerranéenne et 4 sur la façade atlantique) constituent une réponse plus pertinente au report modal que les autoroutes ferroviaires car elles ne nécessitent aucune construction d'infrastructures et permettent d'acheminer les marchandises de manière massive et économe en énergie. Elles sont attractives pour le transporteur avec un coût inférieur de 6,7% à 18% par rapport à la route. La tonne-kilomètre (t-km) revient à 0,035 euro en mode routier et à 0,009 euro par voie maritime.*

En Europe, le transport maritime a courte distance est déjà très développé avec une augmentation de 25 % de 1995 à 2002 et possède encore une capacité d'évolution élevée. De fait, la grande majorité des ports européens sont déjà capables d'accueillir des navires rouliers, ou des navires porte conteneurs d'une taille moyenne.

- Depuis son intégration au sein de l'UE, l'Espagne est devenue l'un des piliers de l'économie européenne. Non seulement ses productions agricoles alimentent tout le continent mais le pays fournit aussi de nombreuses marchandises industrielles (céramique, habillement, automobiles, métallurgie). Les ports sont des interfaces fondamentales avec l'extérieur. Grâce à son positionnement à l'un des carrefours du système maritime mondial, l'Espagne a pu développer des ports de gabarits internationaux aux fonctions nouvelles. Les approvisionnements énergétiques sont largement étalés sur les côtes de la péninsule. Trois compagnies pétrolières se partagent l'activité de raffinage correspondant aux entrées de pétrole brut : Repsol-YPF (Carthagène, Tarragone, La Corogne, Bilbao), Cepsa (Tenerife, Huelva, Algéciras) et BP (Castellón).

Pour le gaz, la quasi-totalité des importations se fait par la mer et donc le pays compte de nombreux terminaux gaziers.

L'Espagne compte un important tissu industriel lié à la sidérurgie - métallurgie. Une grande partie de l'activité métallurgique espagnole repose sur des imports de ferraille transitant notamment dans les ports de Bilbao (1,2 Mt), Pasajes (1,9 Mt), Ferrol (0,6 Mt) et Algeciras (1 Mt). Seul un port, Gijon, importe du minerai de fer (6,2 Mt) et du charbon (10,7 Mt) pour la filière sidérurgie asturienne d'Arcelor Mittal. El Ferrol San Ciprian importe lui de la bauxite et de l'alumine pour l'usine d'aluminium Alcoa. Les grands flux d'expédition de produits métallurgiques sont aussi importants comme à Bilbao (4 Mt), Avilés (1 Mt), Pasajes (1,4 Mt), Valence Sagunto (3,3 Mt) et Algéciras (1,4 Mt).

En décembre 2008, la flotte espagnole comptait 298 navires.

- La flotte de commerce française aujourd'hui se répartit en 210 navires de transport (marchandises et passagers) sous pavillon français et 150 navires sous pavillon tiers.

**72 % des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime.**

Le trafic maritime de marchandises des ports de commerce en France représente 365 millions de tonnes. Les six ports autonomes maritimes français (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes/Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille) traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises.

Le Havre permet l'entrée des plus grands porte-conteneurs et des plus grands pétroliers. C'est le premier port Français pour les conteneurs par an avec plus de deux millions d'EVP équivalent vingt pieds.



### Traffics conteneurisés des ports continentaux en 2007

	M evp	Croiss. 06 07	Transbod.
Vigo	0.244	+8%	-
Bilbao	0.554	+6%	-
Barcelone	2,610	+11%	38%
Castellòn	0.102	+42%	-
Valence	3,042	+16%	34%
Alicante	0.167	+3.8%	-
Malaga	0,542	+17%	97%
Algeciras	3.414	+5%	95%
Cadix	0.143	-7%	-

Sources Puertos d'Estado

Pour répondre à la croissance des trafics conteneurisés, les projets et plans de développement portuaire ne manquent pas. Le plus important est celui du port de Barcelone mais également de Valence et Algéciras.

Sur la côte atlantique, Bilbao a mis en oeuvre au début de la décennie le transfert de son activité conteneurs dans sa nouvelle zone en eaux profondes de l'Abra Exterior.

Ferrol San Ciprian veut devenir un hub majeur pour l'espace atlantique européen. Un port extérieur en eaux profondes est donc construit avec 90 ha de surface et une capacité d'accueil nautique des plus grands porte-conteneurs grâce à un tirant d'eau 18 à 20 m.

Les plates-formes logistiques sont en relation avec les ports essentiellement par la route puisque le fret ferroviaire est encore balbutiant.

**Le transport maritime dispose en effet d'une capacité inégalée (un porte-conteneurs de 10 000 boîtes équivaut à la capacité de 5 000 camions) et des délais de mise en oeuvre efficaces et rapides.**

- **Les trafics rouliers pour le transport de véhicules neufs**

Les flux de véhicules neufs sont l'un des grands segments d'activités des ports espagnols (2,6 M d'unités en 2007). Le pays est devenu le troisième producteur européen à la faveur des délocalisations d'usine démarrées dès les années cinquante. Les ports exportent ces productions destinées aux autres pays européens et réceptionnent les véhicules d'importation.

Quatre ports dominent l'activité même si d'autres émergent (Bilbao, Malaga). Comme ailleurs, certains constructeurs développent des hubs d'importation, Mazda à Barcelone ou Toyota à Sagunto (Valence).

Les trafics de véhicules représentent une part importante des flux de cabotage espagnols.

### Traffics de véhicules neufs dans les ports espagnols (2007)

Vigo	475 000	Barcelone	806 000
Santander	285 000	Tarragone	92 000
Bilbao	25 000	Valence	534 000
Pasajes	300 000	Malaga	40 000

sources ANFAC

En raison des volumes en terme de fréquences et de destinations, ils pourraient représenter une base de développement de cette activité. En fait, si en Méditerranée, l'armement italien Grimaldi (Naples) a développé des trafics rouliers industriels et généralistes, il n'en va pas de même en Atlantique où seule la ligne GEFCO Montoir - Vigo opérée par Acciona prenait quelques trafics tiers.

Plus de 82 % des véhicules fabriqués en Espagne sont exportés, vers plus de 90 pays.

L'Espagne possède en tout 12 constructeurs ainsi que 18 sites de production. Depuis plus de 10 ans, la France est toujours le principal destinataire des exportations automobiles de l'Espagne.

L'industrie automobile espagnole produisait près de 3 millions de véhicules au début des années 2000. Cette production a progressivement baissé. L'Anfac prévoit pour l'ensemble de l'année 2012 un volume de production de 2,11 millions d'unités, soit 240 000 véhicules de moins qu'en 2011. Cette baisse s'explique par la crise qui se traduit par une baisse de la demande interne et des débouchés à l'export. Mais ce n'est pas la seule explication, l'entrée des pays de l'est dans l'Union Européenne, offrant une main-d'oeuvre qualifiée au coût relativement bas, déplacent les investissements et la production des fabricants automobiles vers ces régions, en même temps que ceux de leurs équipementiers. La production de ces pays émergents est passée de 8,7 à 16,2 millions de véhicules en cinq ans. .

### • Les transports routiers d'avenir : les autoroutes de la mer

L'Union Européenne soutient la réalisation d'autoroutes de la mer.

En février 2004, les ministres espagnol et français chargés des transports se sont engagés dans une démarche en faveur du développement des autoroutes de la mer avec la signature, le 17 octobre 2005, à l'issue d'une rencontre franco-espagnole tenue à Barcelone, d'une « déclaration d'intentions sur les autoroutes de la mer ».

➤ Côté méditerranée : plusieurs autoroutes maritimes sont en service :

- **Barcelone - Gênes par GNV (Grandi Navi Velocci)**

6 départs par semaine dans chaque sens. Véhicules accompagnés. 3 bateaux. 2250 camions transportés en 2006.

- **Barcelone - Civitavecchia (Rome) par Grimaldi Lines**

6 départs par semaine dans chaque sens. Véhicules accompagnés. 2 bateaux. 50 000 remorques transportées en 2007.

- **Barcelone - Livourne par Grimaldi Lines et Suardiaz**

4 départs par semaine dans chaque sens depuis octobre 2011. Véhicules accompagnés.



- **Tarragone - Livourne** 2 AR par semaine.
- **Tarragone - Civitavecchia- Salerne** 2 AR par semaine.  
2 navires d'une capacité chacun de 1.200 voitures et 110 semi-remorques.
- **Valence - Salerne** lancée en 1999, 3 AR par semaine.

- Valence - Livourne lancée en 2000, 3 AR par semaine.
- Valence Cagliari lancée en 2008, 3AR par semaine.
- Valence - Palerme via Salerne, 2AR par semaine.

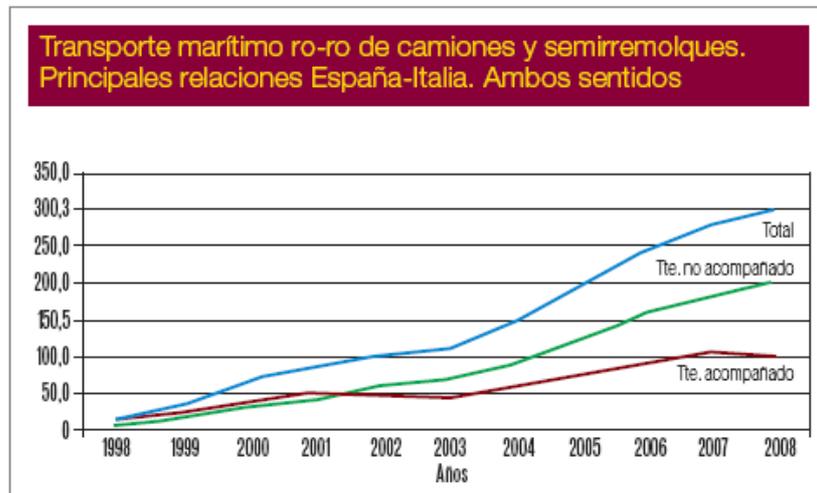
TABLA 2.5. TRANSPORTE MARÍTIMO RO-RO DE CAMIONES Y SEMIRREMOLQUES  
PRINCIPALES RELACIONES ESPAÑA-ITALIA. AMBOS SENTIDOS.

Unidades: Miles de toneladas

FUENTE: Puertos del Estado. Estadísticas compañías navieras.

AÑOS	Barcelona Génova	Barcelona Civitavecchia	Barcelona Livorno	Valencia Salerno	Valencia Livorno	Tarragona Salerno	Tarragona Livorno	TOTAL
<b>TRÁFICOS</b>								
1.998	210							210
1.999	450			25	15			490
2.000	950			35	18			1.003
2.001	1.100			115	45			1.260
2.002	1.150			280	95			1.525
2.003	1.150			418	135			1.703
2.004	1.050	390		445	175	51	35	2.246
2.005	1.025	1.018	32	493	263	34	197	3.062
2.006	1.305	1.550	38	572	348	15	260	4.088
2.007	1.540	1.657	330	618	424	18	203	4.790
<b>CAPACIDAD</b>								
2.007	2.038	1.747	696	897	585	33	260	6.061
<b>GRADO DE OCUPACIÓN (%)</b>								
2.007	76	95	47	69	72	55	78	79

#### Statistiques en tonnes



Transport maritime de camions et semi-remorques  
Principales liaisons Espagne-Italie, deux sens

#### ➤ Côté atlantique

L'objectif initial des projets retenus est d'offrir **8 départs hebdomadaires** à partir des ports français, **puis 14 après montée en charge des services**. Ils recourront à des navires rouliers, conçus pour embarquer et débarquer très rapidement **entre 150 et 200 camions et remorques par rotation**.

- **Nantes-Saint Nazaire (Montoir de Bretagne) Gijón**
  - Inaugurée le 9 septembre 2010. Exploitée par GLD Atlantique
  - Bénéficie d'un soutien financier public avec une subvention d'exploitation de 34 millions d'Euros versée sur 4 ans : 30 millions d'euros versés par la France et

l'Espagne et 4 millions d'euros versés par l'Union européenne au titre du programme Marco Polo II.

- L'objectif est d'absorber de 3 % à 5 % du trafic routier, ce qui équivaut à « remplacer » au moins 40 000 camions par an.
- Le navire en service, le « Bridge » est capable de transporter 150 camions et 500 passagers.
- 3 allers-retours par semaine. 14H de traversée pour 20H par la route.
- Coût de la traversée : 450€ par camion.
- Résultats d'exploitation de la première année (Sept 2010-fin août 2011) : **18 000 camions** pour 13 000 attendus. 70% de son trafic réalisé entre l'Espagne et la France et 30% dans le sens inverse.
- Perspectives d'avenir : mise en service prochaine d'un 2<sup>ème</sup> navire pour 6 AR par semaine. A l'étude notamment, le couplage de la ligne maritime Saint-Nazaire-Gijon avec une « autoroute ferroviaire » transportant des camions sur train depuis Lille et Paris, via Rennes, jusqu'au quai de Montoir.
  - **Nantes-Saint Nazaire (Montoir de Bretagne) Vigo// Le Havre - Vigo // Le Havre - Vigo - Algeciras**
- On espère qu'elle sera mise en exploitation en 2012. Il s'agit de la ligne Algésiras - Vigo - Montoir - Le Havre, qui prolongerait le sillon Montoir-Vigo déjà existant. Initialement, Acciona Trasmediterranea avait déposé un dossier pour l'exploitation de cette ligne. Il y a eu un changement d'actionnaire et cela doit être validé par le comité étatique lors d'une conférence intergouvernementale.
- Le service d'Acciona Trasmediterranea proposait initialement :
  - o à partir de la mise en service 4 départs par semaine des 2 ports français, puis 7 départs par semaine,
  - o d'accueillir des semi-remorques « non accompagnées » (embarquement des seules remorques sans les conducteurs),
  - o d'exploiter des navires d'une capacité comprise entre 140 et 260 semi-remorques pour une vitesse commerciale de 20 nœuds,
  - o d'assurer la traversée en 28 heures entre Nantes - Saint-Nazaire et Vigo, 36 heures entre Le Havre et Vigo.

**L'objectif des deux autoroutes de la mer (Nantes-Gijón et Nantes-Vigo) est de parvenir en quelques années à un report modal de 100 000 poids lourds par an et de contribuer à l'augmentation de la part du fret non routier de 14% à 25% d'ici 2020.**

- **Zeebrugge-Bilbao**

- Exploitée par Transfennica. Depuis début 2012, 2 bateaux en exploitation, d'une capacité unitaire de 120 semi-remorques.
- **3 allers-retours par semaine** et la possibilité d'assurer aux transporteurs de décharger et recharger à Bilbao avec le même navire, les départs de Zeebrugge intervenant quelques heures plus tôt.
- **En 2011** cette autoroute de la mer a transporté **35 000** unités payantes, contre 30 000 en 2010.

### **Portsmouth-Bilbao/Santander**

- Exploitée par Brittany Ferries
- 3 aller-retour par semaine (1 vers Santander et 2 vers Bilbao) 110 Remorques accompagnées 4 ports anglais+ 2 ports espagnols = 6 départs par semaine dans les deux sens.
- 3 navires, 2 mixtes et 1 pur fret, permettent ainsi à l'armateur de capter la clientèle touristique et les routiers.
- 18 849 poids lourds embarqués sur cette rotation. La direction de l'armement prévoit une croissance pour les prochains mois. Brittany Ferries espère une progression de 30% environ en 2011 pour atteindre la barre des 25 000 camions embarqués.

- A partir de 2011 bénéficie du soutien du programme Marco Polo (jusqu'à 5,6 millions d'euros)

TABLA 2.2. TRANSPORTE MARÍTIMO RO-RO ESPAÑA-RESTO CONTINENTE EUROPEO. FRANJA MARÍTIMA Y GRUPOS DE TRÁFICOS. AMBOS SENTIDOS.

Unidades: Millones de toneladas anuales

FUENTE: Puertos del Estado.

Área / tipo tráfico	2005	2006	2007
<b>Mediterráneo</b>			
coches	0,7	0,8	0,9
camiones/semirremolques	3,2	4,2	4,8
<b>total parcial</b>	<b>3,9</b>	<b>5,0</b>	<b>5,7</b>
<b>Atlántico</b>			
coches	1,3	1,3	1,5
camiones/semirremolques	1,7	2,0	2,1
<b>total parcial</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,6</b>
<b>Mediterráneo+Atlántico</b>			
coches	1,5	1,7	1,8
camiones/semirremolques	5,4	6,6	7,5
<b>TOTAL</b>	<b>6,9</b>	<b>8,3</b>	<b>9,3</b>

Les autoroutes maritimes constituent une réponse plus pertinente au report modal que les autoroutes ferroviaires car elles ne nécessitent aucune construction d'infrastructures et permettent d'acheminer les marchandises de manière massive et économe en énergie.

Les autoroutes de la mer sont attractives pour le transporteur avec un coût inférieur de 6,7% à 18% par rapport à la route

Selon la compagnie Brittany Ferries, la tonne-kilomètre (t-km) revient à 0,035 euro en mode routier et à 0,009 euro par voie maritime.

## 5 Les capacités des réseaux

*La capacité maximale de l'Y basque et du réseau conventionnel aux normes est de 124 trains de fret. Côté français, la capacité de la ligne existante est de 264 à 320 en saturation.*

*Si le nouveau pont sur l'Adour est mis à 3 voies ou s'il est mis à 2 voies avec le pont actuel réhabilité pour accueillir le trafic vers St Jean Pied de Port et Pau ce sont 168 trains en circulation. Si le pont sur l'Adour est mis à 2 voies ce seront alors 204 trains qui circuleront.*

*Si la région réclame 80 TER, la fréquentation de la ligne sera alors de 263 trains. On s'approche ainsi de la saturation ce qui explique cette demande insensée de la part de la Région.*

### 5.1) en Euskadi

La capacité du réseau en Euskadi a été étudiée de façon précise dans « Etude informative Y basque - nouvelle gare Ezkio Itsaso -2011- annexe n°9 étude fonctionnelle- »

## ● Critères généraux

Le modèle d'exploitation résulte d'études complémentaires réalisées de façon coordonnée surtout avec les études de l'axe Dax-Vitoria pour le secteur guipuzcoan.

Les critères suivants ont été retenus :

### Horizon temporal

A court terme : c'est l'horizon proche de la mise en service du Y jusqu'à Irun ce qui implique un cadrage de la grille (*encaje del mallado*) jusqu'à ce point.

A long terme : c'est l'horizon proche de la mise en service du tronçon international jusqu'à Dax ce qui implique un certain réajustement de la grille complète du tronçon guipuzcoan.

### Trafic voyageurs

Longue distance péninsule et international.

Moyenne distance entre les 3 capitales basques.

Proximité correspondant à l'actuel noyau de Donosti qui continuera de se développer sur le réseau existant.

Autres typologies correspondant à d'autres trafics de cadre régional qui pourraient bénéficier de la grande capacité rémanente sur le réseau conventionnel en compatibilité avec le trafic de proximité et les marchandises conventionnelles.

### Trafic marchandises

L'autoroute ferroviaire correspondant aux futurs trains de transport combiné (ferroutage) à développer sur les grands axes européens et prévus pour être exploités à une vitesse compatible avec les caractéristiques du Y et avec de hautes fréquences journalières que l'on a assimilé pour cette analyse au type 120 (T120).

Les trains conventionnels correspondent aux trains actuels de marchandises de type 100 (T100) compatibles seulement avec le réseau conventionnel.

Pour l'élaboration du tracé de l'infrastructure, on considère que les trains de marchandises ne pourront dépasser les 750m.

### Fonctionnalité du réseau

Les études réalisées à ce jour déterminent un modèle de réseau unifié qui privilégie l'usage du réseau conventionnel combiné avec l'Y basque maximisant ainsi les capacités de chacun moyennant l'établissement de noeuds de connexion entre eux.

Sur le secteur guipuzcoan et à court terme ce principe implique l'adoption des critères de fonctionnement suivants :

- Utilisation du tronçon Astigarraga- Irun du Y en trafic mixte pour tous types de trains (voyageurs et marchandises) qui permette une variante à la ligne conventionnelle passant par Donosti, Errenteria et Pasaia entre autres noyaux. Ce tronçon serait à écartement mixte dans l'étape initiale avant la future mise à l'écartement international du réseau conventionnel.
- Etablissement d'un point de connexion entre les réseaux à Astigarraga pour le transfert sur le réseau conventionnel des marchandises de vitesses inférieures (T100) et à écartement ibérique (étape initiale) qui ne pourraient circuler sur le reste du Y en raison des risques de dommages sur cette infrastructure (excès de dévers maximum qui oblige une vitesse minimum de 120km/h) et des conditions imposées par la grille voyageurs dudit réseau.
- Utilisation du PAET (Puesto Adelamiento y Estacionamiento de Trenes) de Ezkio comme garage pour les trafics de petite vitesse (T120) permettant ainsi l'utilisation du Y sur la totalité du parcours sans altérer la grille voyageurs.
- Maintien d'un terminal pour marchandises conventionnelles facilitant les changements d'écartement dans l'étape précédant la conversion du réseau ainsi que la régulation et la formation des trains lors des étapes suivantes.

Il faut souligner que la planification générale proposée se fait à partir de la conception actuelle du trafic des marchandises au niveau européen qui suppose l'établissement de relations directes entre les noyaux d'échange modal proches de l'origine ou destination des marchandises (dans le cas de transport combiné) et de trains spécialisés complets dans le cas de marchandises conventionnelles. Pour cette raison la proposition pour l'installation d'Ezkio passe par son développement comme régulateur des trafics du réseau autant que

comme hub ou terminal de chargement rendu propice par sa proximité avec de grands noyaux urbains, ports ou centres industriels.

Cette régulation est compatible avec l'utilisation de cette installation comme possible gare de voyageurs de référence dans la région.

Enfin, à long terme, il est prévu la mise en service du tronçon international en ayant soin d'ajuster la grille en conséquence.

#### ● Grille prévisionnelle

Selon les critères énumérés ci-dessus, une grille des trafics a été définie pour le Y dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Périodes de service : 8 heures de pointe - 11h creuses - 5h de maintenance.
- Distribution des sillons pour le court terme tronçon Bergara-Astigarraga-Irun par sens et par heure :
  - Heures de pointe : 2 sillons LD + 4 sillons MD (2 Vitoria-Donosti +2 Bilbo-Donosti)
  - Heures creuses : 1 sillon LD + 2 sillons MD (regroupés avec des écarts de 5' pour dégager la grille pour le fret) + 3 sillons marchandises (T120) ces sillons ont été ajustés à la disponibilité du tronçon le plus chargé (Vitoria - Aramaio) qui compte une distribution équivalente de sillons avec Bilbao.
  - De plus, sur la variante Astigarraga - Ugaldetxo - Irun il est prévu d'ajouter 5 sillons supplémentaires par heure et par sens pour les marchandises de type 100 (T100).

Avec ce modèle d'exploitation la capacité journalière et par sens du réseau combiné (Y + conventionnel) en Guipuzcoa serait la suivante :

27 Grande Distance

54 Moyenne Distance

33 Fret T120

54 Fret T100 (avec transfert sur le réseau conventionnel à Astigarraga). Ces sillons sont ceux qui pourraient être mis en place à partir de la frontière. La limitation dans le nombre de services (par ailleurs très élevés par rapport à aujourd'hui) est due à l'utilisation du tronçon partagé avec le Y. La capacité restante du réseau conventionnel est bien supérieure y compris la zone partagée avec les trains de proximité.

A long terme, le cadrage de la grille pour les marchandises T120 devrait se faire sur une distance supérieure (sachant que ces trains proviennent d'un réseau international) et nécessite pour cela que l'un des sillons Vitoria -Frontière fasse une halte à Ezkio auquel s'ajouterait celui de Bilbao qui pourrait être utilisé sur ce tronçon.

Cette capacité multiplie les trafics actuels et dépasse les prévisions faites à ce jour. On peut considérer qu'elle sera suffisante pour tout l'horizon envisagé.

Pour cela l'installation de Ezkio apparaît comme un point incontournable pour garantir un trafic mixte ainsi que le stationnement programmé et la couverture des besoins.

Sillons/jour 2 sens confondus	Nord Astigarraga		Sud Astigarraga		Bergara - Astigarraga - Irun anejo n°9	
	H/pointe : 8h/j	H/creuse : 10h/j	H/creuse : 11h/j	H/pointe : 8h/j	H/pointe 8h/j	H/creuse 11h/j
Voyag Nat + Intern	32	10	20	32	32	22
Voyag Rég	16	10	40	48	64	44
Marc conv + TC	24	70	30	8		
Marc AF	24	30	30	8		66
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>132</b>

<b>Total</b>	<b>216</b> Voyag : 68 March : 148	<b>216</b> Voyag : 140 March : 76	<b>228</b> Voyageurs : 162 March : 66 + 110 Ast-Irun
--------------	---	---	--

AF : Autoroute ferroviaire ; TC : Transport combiné

Cette dernière étude capacitaire permet d'augmenter légèrement le trafic fret, uniquement sur le réseau conventionnel (il passerait de 92 trains journaliers prévus initialement à 110) et l'ensemble de ce trafic basculerait sur la « variante » à l'étude Astigarraga- Irun puis à terme vers la nouvelle voie au nord de la Bidassoa ? Si l'on conserve les 34 trains pour Pasaia et Gaintxurizketa ce seront donc **142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa, 2 sens confondus, au lieu de 124.**

## 5.2) en Aquitaine

La capacité maximale de l'Y basque et du réseau conventionnel (avec le matériel RENFE) mis aux normes UIC permettra le franchissement de la Bidassoa à 124 trains de fret (54 autoroute ferroviaire + 70 Transport Combiné), dans les 2 sens.

Il faut préciser que les trains de fret combiné sont des trains courts issus du réseau conventionnel espagnol non circulables sur le Y et recomposables afin de diminuer leur nombre. Actuellement ils sont au nombre de 22 avec une tendance forte à la baisse pour le fret ferroviaire dans son ensemble des 2 côtés de la Bidassoa.

Rappelons que la **capacité de la ligne existante est de 264 à 320 en saturation.**

- Si le pont sur l'Adour est mis à 3 voies et non à 2, les 27 trains Bayonne Pau et les 9 trains Bayonne St Jean Pied de Port libèrent autant de sillons sur la ligne Bordeaux Hendaye.

Une autre alternative pourrait être envisagée : la non destruction et réhabilitation du « Pont Eiffel » actuel pour qu'il puisse accueillir le trafic limité de Bayonne-Pau et Bayonne-St Jean Pied de Port, l'option 3 voies n'ayant pas été retenue et ce sans aucune explication !

Circuleraient alors sur cette ligne :

- 44 trains de voyageurs actuels (15 TGV, 21 TER, 5 intercités, 3 Lunéa en cours de suppression)
  - 124 trains de fret courts (capacité maximum des réseaux Y basque et Renfe)
- **Soit 168 trains**

Rappelons l'objectif de l'Espagne :

« 8%. El objetivo, una vez adaptadas las vias, consistiría en pasar del actual 4% de peso del transporte de mercancías por ferrocarril en el estado al 8% (Francia y Alemania superan el 10% »<sup>64</sup>»

**“8%. L'objectif, une fois les voies mises aux normes, consisterait à passer des 4% actuels (en net déclin) du transport de marchandises dans l'Etat espagnol à 8% (La France et l'Allemagne dépassent les 10%).**

- Si le pont sur l'Adour est mis à 2 voies, les 36 trains (Bayonne Pau et Bayonne St Jean Pied de Port) viennent interférer sur la ligne.

- Ce seront alors **204 trains** qui circuleront.

<sup>64</sup> <http://www.diariovasco.com/v/20101214/al-dia-sociedad/euskadi-aquitania-lideran-lobby-20101214.html>

- Si la région réclame 80 TER ce sont 59 trains supplémentaires selon la définition que l'on donne aux TER. La fréquentation de la ligne sera alors de 263 trains. On s'approche ainsi de la saturation ce qui explique cette demande insensée de la part de la Région.

## 6 - La Concertation

*Dès le début du débat public, RFF a attiré la suspicion en sous-estimant les coûts et en surestimant les trafics dans les études préliminaires. Les objections, les suggestions et les propositions diverses faites par les élus de terrain, la population, les ONG ont été traitées avec le plus grand mépris.*

*En 2009, une centaine de réunions dites « de concertation » ont été organisées mais elles sont restées de simples réunions d'information. Le projet de LGV Aquitaine a été élaboré sans respecter la convention Aarhus signée par la France en 1998. Cette convention prévoit la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement.*

*Face à la fronde des opposants, RFF a commandé une étude au cabinet de conseil Arenes.*

*Le constat est sans concession : « les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir été floués, trompés par un débat « caution » où tout était joué d'avance. Au final ils se sont sentis méprisés, victimes des « manipulations » du maître d'ouvrage. »*

*La voix citoyenne s'est exprimée dans des référendums populaires organisés dans les villes du tracé. Avec des taux de participation très proches de ceux des élections « officielles » les populations ont répondu « Non à la LGV » à 90,47% ! Une pétition contre la LGV recueille plus de 22 700 signatures.*

*12 000 personnes descendent dans la rue, à Bayonne en 2009, elles sont 15 000 en 2010 à Hendaye puis à Bayonne avec 130 tracteurs.*

*Ce rejet s'est manifesté aussi lors des différentes « consultations du public » organisées par RFF : plus de 87% des personnes interrogées étaient opposées au projet.*

Un projet de développement durable s'appuie nécessairement sur un mode de concertation plus abouti entre la collectivité et ses élus. Il repose en fait sur une nouvelle forme de gouvernance, où la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société civile aux processus de décision doivent prendre le pas sur l'octroi d'informations parcellaires par une administration. Il entend promouvoir la démocratie participative et rénover l'approche citoyenne. La réussite d'une politique d'aménagement durable passe ainsi par le respect d'exigences de transparence et de participation des citoyens.

Dans l'élaboration du projet LGV « le déficit démocratique » est patent.

*RFF ne cesse de communiquer sur la concertation qu'il organise et s'en fait une très haute idée, il suffit de consulter son site internet<sup>65</sup>. Qu'y lit-on ? « Réseau Ferré de France place la concertation au cœur de ses relations avec les autres acteurs concernés, en s'appuyant sur une logique participative (...) En outre, le droit à l'information et à la participation du public concernant les projets qui affectent leur cadre de vie prend une place croissante dans la réglementation. Les pratiques des maîtres d'ouvrages accompagnent ces évolutions et les processus de décision se démocratisent (...) La concertation alimente, modifie, améliore la vision de la problématique, la vision du besoin, la vision du projet de RFF. »*

La réalité est toute autre.

Dès le début du débat public, RFF a attiré la suspicion en sous-estimant les coûts et en surestimant les trafics dans les études préliminaires. Les objections, les suggestions et les propositions diverses faites par les élus de terrain, la population, les ONG ont été traitées avec le plus grand mépris. Cette attitude autoritaire, « autiste » même, et passablement

<sup>65</sup> Référence internet :

[http://www.rff.fr/?page=gtext&id\\_article=308&lang=fr](http://www.rff.fr/?page=gtext&id_article=308&lang=fr)