

# Notre observatoire à nous, citoyens.

service dès 2016 entre  
ante, Bordeaux sera  
tires pour les trains  
ord de Bordeaux.

le futur réseau ferré,  
pour les lignes  
ferroviaires avec  
que", élément de la  
horizon 2013.



## Le risque de saturation de la ligne existante Bordeaux-Irun

La ligne existante entre Bordeaux et Irun, malgré les améliorations qui peuvent lui être apportées, ne pourra pas faire face, à l'horizon 2020, à l'augmentation des trafics ferroviaires permise par la mise en service des projets français et espagnols. En effet, le nombre total des trains de marchandises et de voyageurs pourrait plus que doubler à cet horizon (plus de 350 trains, deux sens confondus, au lieu de 170 actuellement en sortie de Bordeaux, et plus de 275 trains au lieu de 100 actuellement en sortie de Bayonne, en jour moyen).

*Pour faire face à ce trafic, la construction d'ici 2020 de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne est nécessaire, afin de porter à quatre voies, comme entre Paris et Bordeaux et entre Irun et Madrid, le maillon faible de cet axe ferroviaire européen.*

Ce projet

- acc
- po
- an
- l'A
- fa
- fe

Ces deux premières diapos font le bilan des gares du Pays Basque. Le document ci-dessous est publié tous les ans par la CCI. Il s'agit de l'année 2015.

Dans la diapo suivante nous avons relevé dans les mêmes publications de la CCI, 10 ans de bilans, source SNCF comme indiqué.

Nous ne nous réjouissons pas de ces mauvais résultats, nous soulignons surtout que nous sommes très très loin des annonces d'explosion du trafic et donc de saturation des voies existantes.

## RAIL : BAISSÉ DE 6.5% DU NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPALES GARES DU PAYS BASQUE EN 2015

Source : SNCF Aquitaine

*Nombre de passagers montés et descendus en gare*

	2014	2015	Evol. 2014-2015
Bayonne	770 023	717 360	- 6.8%
Biarritz	374 764	347 266	- 7.3%
St Jean de Luz	285 762	272 811	- 4.5%

1 337 437 passagers ont fréquenté les gares de Bayonne, Biarritz et St-Jean-de-Luz sur l'année 2015. Le trafic de passagers est en baisse pour la quatrième année consécutive. Depuis 2011, le trafic a baissé de 18.6%. Entre 2014 et 2015, le trafic a perdu 6.5% de voyageurs, soit 93 112 passagers de moins.

## Evolutions gares

### Nombre de passagers montés et descendus en Gare

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bayonne	866350	902727	910840	931241	902240	877815	915601	878191	861348	770023	717360
Biarritz	439478	466552	457941	435762	417168	400404	418560	406461	412396	374764	347266
St Jean de Luz	311673	324292	318170	312578	284684	276104	308556	302459	317941	285762	272811
Total	1617501	1693571	1686951	1679581	1604092	1554323	1642717	1587111	1591685	1430549	1337437

Source : CCI Bayonne d'après SNCF Aquitaine

**Evolutions depuis 2006 (débat public) date choisie  
comme point de départ par la DREAL à l'observatoire  
des trafics:**

**Bayonne: -21%**

**Biarritz: -26,5%**

**St jean de Luz: -16%**

**Total: -21,2 %**

## Juillet 2014 la révélation :

Ce jour là se tient le dernier observatoire des trafics (en sommeil depuis tant la saturation s'est éloignée). Ce jour là le CADE soulève un problème de taille après étude des rapports. La comparaison de trafic entre la gare de Bayonne et celle d'Hendaye est telle qu'il ne peut s'agir que de trains comptés plusieurs fois à Bayonne. Et là, surprise, la DREAL maître d'œuvre de la réunion reconnaît que des trains de voyageurs s'arrêtant en gare de Dax et de Bayonne, et redémarrant ensuite sont comptés comme 2 trains. Et voici donc le début de l'explication, car dans leur volonté de minimiser l'incident les responsables vont avouer que ces trains sont comptés ainsi depuis 2006. Ce qui est un début d'explication des trains fantômes.

Extrait du compte rendu page 3:

Par rapport à la base de données qui référence toutes les circulations ferroviaires réalisées, les trains sont classifiés selon qu'ils sont en origine par rapport à la gare choisie, en terminus, en arrivée, en départ ou seulement de passage sans arrêt. Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes, sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs. C'est pourquoi, il a été précisé dans le document qu'il s'agissait de mouvements de trains (pour les indicateurs ferroviaires français) et non de circulations de trains, et la DREAL Aquitaine, avec RFF, va s'employer à résoudre ce problème afin d'obtenir le nombre exact de circulations de trains soit au même point de coupure (dans des gares) ou soit en section courante, entre deux gares.

*Commentaires du CADE:  
Il s'agit ici de **39** trains  
quotidiens comptés deux fois,  
soit **14235** trains par an !*

Page 8 : Pour que les tendances soient justes il faut que les erreurs aient été commises du début à la fin des comparaisons soit ici de 2006 à 2012 pour les chiffres présentés :

M. Gabrielli répond qu'il existe un problème de double compte pour certains trains comptabilisés au droit des gares, mais la comparaison de la tendance à ces gares est juste, même si en valeur absolue la donnée est fautive. La DREAL va reprendre les fichiers train par train afin de rectifier ce problème de double compte.

*Commentaires du CADE: Cette affirmation est fautive car le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annualisé), critère principal pour juger d'une éventuelle saturation prend en compte 14235 trains/an inexistantes. Mais on peut l'admettre pour les « tendances » d'augmentation ou baisse du trafic. Mais alors cela sous entendrait que les chiffres faux de 2011 et 2012 étaient déjà faux en 2006, date du débat public. C'est pourquoi, de manière ingénue, nous avons, à plusieurs reprises demandé pourquoi la DREAL avait écrit cela. Et bingo! Un brin énervé, on nous a répondu:*

- De: "GABRIELLI Pierre-Paul (Chef de service) - DREAL Aquitaine/SMTI" <Pierre-Paul.Gabrielli@developpement-durable.gouv.fr>
- À: "victor pachon" <victor.pachon@free.fr>
- Cc: "BOGIATTO Fabienne (Chef de pôle) - DREAL Aquitaine/SMTI/Pôle Mobilité" <Fabienne.Bogiatto@developpement-durable.gouv.fr>, "CARRE Bruno - DREAL Aquitaine/SMTI/Pôle Mobilité" <Bruno.Carre@developpement-durable.gouv.fr>
- Envoyé: Mercredi 30 Mars 2016 08:53:49
- Objet: Re: demande de renseignement
- 

Bonjour Monsieur Pachon,

Comme il a été précisé en préambule de la présentation des indicateurs 2012 par Madame BOGIATTO (en page 3 du compte-rendu) :

"Par rapport à la base de données qui référence toutes les circulations ferroviaires réalisées, les trains sont classifiés selon qu'ils sont en origine par rapport à la gare choisie, en terminus, en arrivée, en départ ou seulement de passage sans arrêt. **Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs.** C'est pourquoi, il a été précisé dans le document qu'il s'agissait de mouvements de trains (pour les indicateurs ferroviaires français) et non de circulations de trains, et la DREAL Aquitaine, avec RFF, va s'employer à résoudre ce problème afin d'obtenir le nombre exact de circulations de trains soit au même point de coupure (dans des gares) ou soit en section courante, entre deux gares. "

De ce fait, même si le calcul du nombre de train au droit des gares d'Hendaye, Bayonne et Dax est surestimé, la tendance, qu'elle soit en augmentation ou en diminution est juste, **car ce problème de double compte pour les trains arrivant et repartant en gare est présent pour les calculs des années 2006, 2011 et 2012.**

## Le fret est-il en augmentation?

- Il devrait l'être si on en croit les documents du débat public( ci-dessous). En fait il devrait être de l'ordre de 8 millions de t si on en croit le graphique des prévisions du débat public.
- Au Nord de Bayonne il passe 39 trains de voyageurs (oui ceux qui sont comptés deux fois).
- Le document de la diapo suivante est un extrait de l'enquête publique pour l'autoroute ferroviaire qui devait s'installer à Boucau (avis favorable mais abandon car non-rentable). Incidemment il nous indique le nombre de fermetures du passage à niveau



Le trafic induit par l'activité représentera une augmentation d'environ 10% du trafic global de la RD 85 (avec une hausse de la part de poids-lourds de 25,6% dans le trafic poids-lourds) et une hausse de 6,4% du trafic de la RD 85F (avec une hausse de la part de poids-lourds de 57,7% dans le trafic poids-lourds).

Il apparaît une augmentation significative du trafic sur la RD 85, mais elle reste compatible avec la vocation de cette route qui est une déviation dimensionnée pour accueillir le trafic de desserte de la zone industrielle et équipée de protections acoustiques au droit des zones d'habitat.

La croissance du trafic sera modérée sur la RD 85F (avenue du 1<sup>er</sup> Mai) avec un taux de poids-lourds devenant plus important. Cependant, rappelons que la RD 85F est interdite au poids-lourds de plus de 7,5 t sauf pour les poids-lourds desservant les activités situées le long de cet axe (principalement SETRADA et Turboméca.

Pour maintenir la fluidité sur les axes de la zone industrielle et accompagner la croissance du trafic poids-lourds sur la RD 85 et la section nord de la RD 85F, il est prévu les aménagements suivants en concertation avec le Conseil général des Landes, gestionnaire du réseau routier départemental :

#### Mesures :

- Création d'un giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai (RD 85F) pour l'accès au terminal d'autoroute ferroviaire ainsi que pour la sortie commune avec la plateforme SETRADA;
- Mise en place d'une signalétique spécifique (panneaux directionnels) « Autoroute Ferroviaire » vers et depuis l'autoroute A 63 jusqu'à l'entrée du terminal de Tamos;
- Les transporteurs accédant au terminal seront informés et sensibilisés (par exemple par des affichettes au sein du terminal) à l'interdiction d'emprunter l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai vers le centre-ville;
- La piste cyclable longeant la RD 85F sera maintenue. Au niveau de la sortie SETRADA/Terminal sur le giratoire, des panneaux indiqueront la traversée de cyclistes.

#### Infrastructures ferroviaires :

##### *Effets directs sur le trafic ferroviaire*

Au démarrage de l'autoroute ferroviaire, la fréquence des trains se répartira de la manière suivante :

- 2 allers-retours par jour du mardi au vendredi ;
- 1 aller-retour le lundi ;

- 1 aller-retour le samedi ;
- 1 aller-retour le dimanche (de novembre à avril).

A terme, la fréquence des trains sera répartie entre :

- 4 allers-retours par jour du mardi au vendredi ;
- 2 allers-retours le lundi ;
- 3 allers-retours le samedi ;
- 1 aller-retour le dimanche (de novembre à avril).

52 !

Le nombre de trains enregistré sur le réseau ferroviaire sur le tronçon Saint-Vincent-de-Tyrosse / Bayonne est de 52 par jour, dont 12 en période de nuit (tous types de trains confondus). Le trafic maximum du terminal engendrera une croissance de 15% du trafic journalier, soit un total cumulé de 60 trains par jour.

Le taux de croissance du trafic ferroviaire sera plus conséquent sur l'embranchement ferroviaire existant qui dessert le terminal : le trafic actuel généré par l'activité de SETRADA, et des autres entreprises possédant un embranchement est très faible, en moyenne de 3 trains par semaine. Il sera porté à l'issue de la montée en charge du service de l'autoroute ferroviaire, à un total maximal de 31 trains par semaine.

##### *Effets indirects sur les conditions de circulation sur le réseau routier local*

La circulation des trains d'autoroute ferroviaire sur le réseau ferré national correspond à l'usage prévu pour l'infrastructure. C'est le cas des PN du réseau ferré national, avenue Lénine (PN 122 près du Square Albert Mora), rue Maurice Perse (PN 124) et rue René Duvert (PN 125).

Le passage à niveau situé sur l'avenue Pierre Sémard (PN le plus proche du terminal projeté) est situé sur une voie ferroviaire privée desservant la société SETRADA, embranchée sur le réseau ferré national mais n'en faisant pas partie. La nature de la voie, son environnement ainsi que les exigences de sécurité et de manœuvre des trains d'autoroute ferroviaire impliquent une circulation à vitesse réduite sur cette section (13 km/h environ).

Les circulations actuelles sur cette voie sont peu fréquentes. Lors de la mise en service en 2016, il est prévu 2 allers retours par jour soit le passage de 4 trains par jour. A terme, à partir de 2021, il est prévu 4 allers retours par jour, soit le passage de 8 trains.

- 52 trains par jour donc, soit 26 par sens (il s'agit de la fermeture du passage à niveau)
- Si on retire les 39 trains de voyageurs il resterait 13 trains de fret soit 6,5 par sens en moyenne. Rappelons qu'il y en avait 10 par sens en 1999.
- Dans la diapo suivante, envoyée par le service péage à l'AUDAP (Agence d'urbanisme) et tombée entre nos mains, confirmation!
- Rappel la ligne Bayonne-Dax peut désormais recevoir 264 trains par jour soit 132 par sens!



