

PROJET DE LGV BORDEAUX - ESPAGNE



SITUATION ACTUELLE

La ligne ferroviaire relie Bordeaux à la frontière espagnole et dessert au Pays Basque les villes de Bayonne, Biarritz, Guéthary, Saint Jean de Luz et Hendaye. Cette ligne est mixte, elle achemine aussi bien des TGV, des trains de fret que des TER.

Actuellement circulent, au point le plus contraint (Pont sur l'Adour à Bayonne) :

- 25 TER et 10 TGV entre Bayonne et Hendaye
- 12 TER et Intercités entre Bayonne et Pau
- 8 TER entre Bayonne et Garazi
- 12 trains de fret

Soit au total : **67 trains par jour, 2 sens confondus**

***Une ligne aux fortes réserves de capacité
« moyennement chargée » selon la typologie RFF***

Hors fret, 1/3 de la circulation est interrégionale (TGV et TET), 2/3 est régionale (TER).

Conclusions du cabine Citec :

- La ligne n'est pas saturée avant 50 ans
- Sa capacité actuelle peut être portée à **320 sillons / jour** moyennant quelques aménagements.

Etude non contestée par RFF.

La capacité actuelle de cette voie entre Bayonne et Hendaye **est de 264 trains**, deux sens confondus et de 240 trains au pont Adour (estimation SNCF en 2000 avant les aménagements actuels).

La réalité du trafic en février 2017

Capacité de la ligne : **264 trains/jour 2 sens confondus**

- **Facture-Morcenx** : 26 TER + 14 TGV + 14 fret = **54t/j** (taux d'occupation : **20 %**)
- **Morcenx-Dax** : 13 TER + 14 TGV + 14 fret = **41t/j** (taux d'occupation : **15,5 %**)
- **Dax-Bayonne** : 30 TER + 10 TGV + 13 fret = **53t/j** (taux d'occupation : **20 %**)
- **Bayonne-Hendaye** : 25 TER + 10 TGV + 10 fret = **45t/j** (taux d'occupation : **17 %**)
- **Pont Adour Bayonne** (passage trains vers Hendaye, Pau, Garazi):
 $45 \text{ TER} + 10 \text{ TGV} + 12 \text{ fret} = \mathbf{67 \text{ t/j}}$ (taux d'occupation : **27,9 %**)

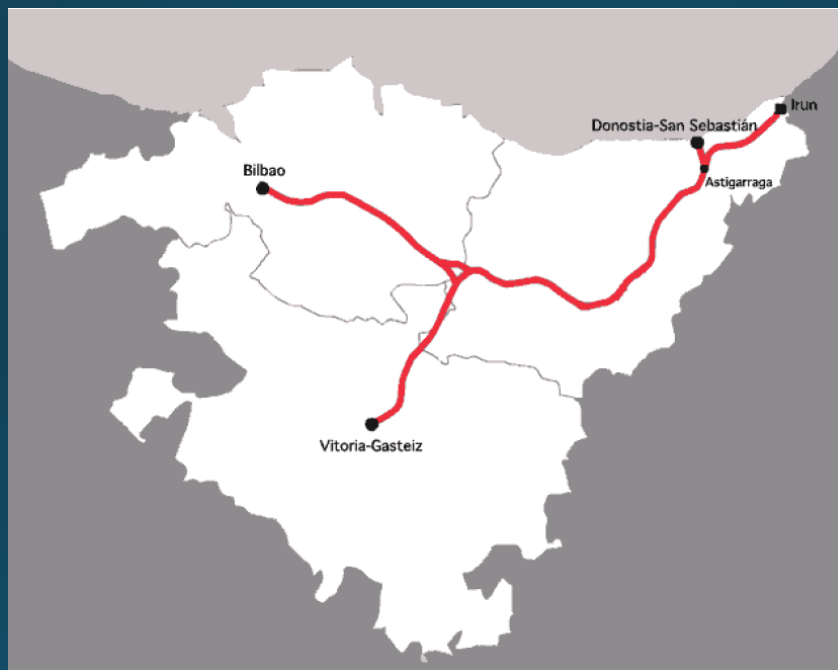
SITUATION FUTURE

► LE «Y BASQUE» ESPAGNOL

En construction, c'est un réseau mixte à **haute prestation (220km/h)**, dédié essentiellement au transport voyageur destiné à relier les trois capitales régionales (San Sebastian, Bilbao, Vitoria).

Sa capacité résiduelle est dévolue au fret.

Incohérence majeure avec le projet français « justifié » par le fret et dénoncée par le coordonnateur européen Etienne Davignon.



La ligne Vitoria-Valladolid sera aux normes UIC avec un 3^{ème} rail (vitesse maximale de 220km/h).

A Valladolid une LGV (>300Km/h) dédiée aux seuls voyageurs permet de rejoindre Madrid.

La gare nouvelle d'Astigarraga (à l'est de San Sebastian) est reportée sine die, tout comme le barreau Astigarraga-Biriatoú.

L'Y Basque doit désormais rejoindre la gare actuelle de San Sebastian, puis emprunter les voies existantes, mises à l'écartement UIC, jusqu'à Irún **pour se connecter au réseau français à la ligne actuelle à Hendaye.**

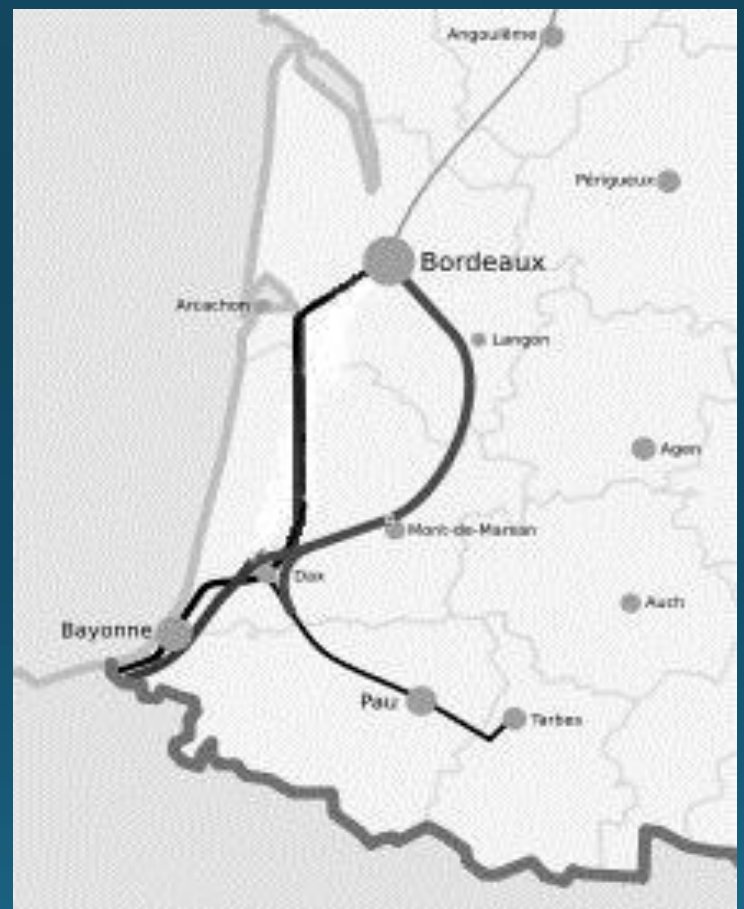
► LA LGV BORDEAUX-ESPAGNE

Elle aurait un tronc commun avec la ligne Bordeaux-Toulouse puis bifurquerait pour desservir Mont-de-Marsan et Dax, ce qui **rallongera le tracé de 30 km / ligne actuelle.** À partir de Dax, la ligne deviendrait **mixte** (voyageurs-fret). **Vitesse limitée à 220 km/h.**

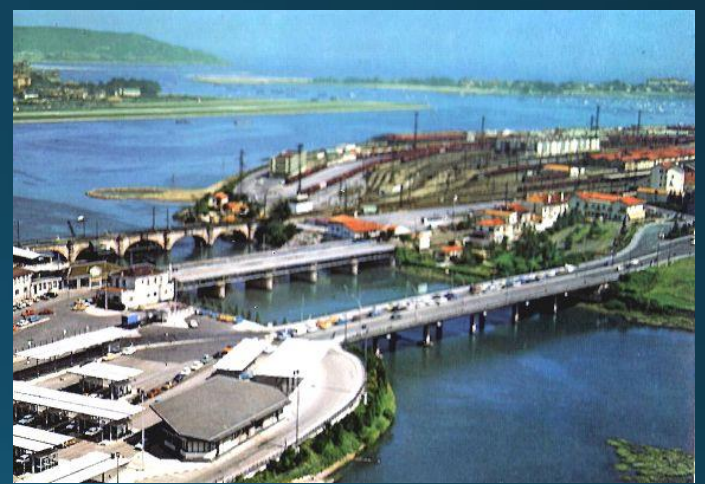
Bayonne n'est pas sur le tracé de la LGV.

Les trains quitteraient la LGV au marais d'Orx (Conservatoire du littoral) par une voie unique pour reprendre la ligne actuelle. Après Bayonne, ils emprunteraient la ligne de Pau jusqu'à Mouguerre en circulant sur *une voie unique* sur 7 km, pour rejoindre la LGV. Cette desserte « en crochet » génère « **une perte de temps** » de 18 minutes.

Les villes de la côte sont desservies à partir de Bayonne par la ligne actuelle.



Dans un 1^{er} temps, le Y basque aboutira à Irún avec un statut de gare TGV, face à Hendaye.



La nouvelle ligne serait raccordée à la frontière à Biriadou (et non à Hendaye), où pourrait aboutir, dans un 2^{ème} temps, le Y basque.

LE RACCORDEMENT DU RÉSEAU IBÉRIQUE AVEC LE RÉSEAU U.I.C. EUROPÉEN

- Ne se résume pas à l'adjonction d'un 3^{ème} rail.
- Nécessite la compatibilité du matériel de traction avec :
 - 3 types de courant : 3 000volts CC, 25 000volts CA et 1 500 volts CC
 - différents systèmes de contrôle et de sécurité
 - Block automatique lumineux (BAL)
 - Contrôle de vitesse par balises sur le réseau ferroviaire français
 - Systèmes ERTMS niveau 1 et ERTMS niveau 2 sur le Y Basque
 - Système AFSA sur le réseau classique espagnol.



COÛT DE LA LGV

SNCF Réseau annonce **9,1Md€**.
En réalité l'investissement s'élève
à **13,3Md€ (valeur 2011)**



7.3.1.2 Bilan des acteurs

La décomposition du bilan par acteur montre un avantage accordé surtout aux usagers du ferroviaire.

Bilan par acteur (Source : MVA)

Acteurs	VAN (Md€)
Passagers ferroviaires	13,2
Chargeurs	0,5
Acteurs du transport ferroviaire	4,0
Autres acteurs du transport	-1,1
Puissance publique	-2,7
Tiers	3,4
Investissement	-13,3
Collectivité	4,0

Dossier enquête publique Pièce H chap. 7, p. 184.

Un coût kilométrique qui ne cesse d'évoluer.

- En 2006 : estimation du coût au kilomètre :

Entre Bordeaux et Dax de **10 à 11 M€** (valeur 2004)

Entre Dax et la frontière de **22 à 27 M€** (valeur 2004)

- Les experts du CGI indiquent un coût au kilomètre :

Entre Bordeaux et Dax de **24,5 M€** (valeur juin 2011)

Entre Dax et la frontière de **43,5 M€** (valeur juin 2011)

LGV Tours-Bordeaux est revenue à **21M€ le kilomètre**.

LES DEUX ARGUMENTS UTILISÉS POUR JUSTIFIER LA CONSTRUCTION DE LA LGV

► LES GAINS DE TEMPS



► LA SATURATION DE LA LIGNE



Les gains de temps

► **Sur Bordeaux-Mont de Marsan**

Estimé par RFF, le temps de parcours grâce au projet serait de **35 mn**. Le temps de référence actuel utilisé par RFF est de **1H30** mais il inclut **6 arrêts intermédiaires**. La LGV arrive à 17km de M de M. Avec la suppression des arrêts, le temps de référence est de **1H**. Si l'on tient compte du temps pour rejoindre M de M en bus (**20 mn**), le temps de trajet avec la LGV sera de **55mn** (35 mn + 20 mn) soit **un gain de temps de 5 mn**.

► **Sur Bordeaux-Dax**

Selon RFF, le gain de temps est de **20 mn**.

Les experts du CGI font cette remarque : « *Le dossier traitant des possibilités de modernisation de la ligne classique de Bordeaux à Hendaye montre que si celle-ci est adaptée à la vitesse de 220 km/h, le temps de trajet de Bordeaux à Dax serait de 54 minutes au lieu de 49 minutes par la LGV, **soit un écart de temps de 5 minutes** seulement. »*

► **Sur Dax-Bayonne**

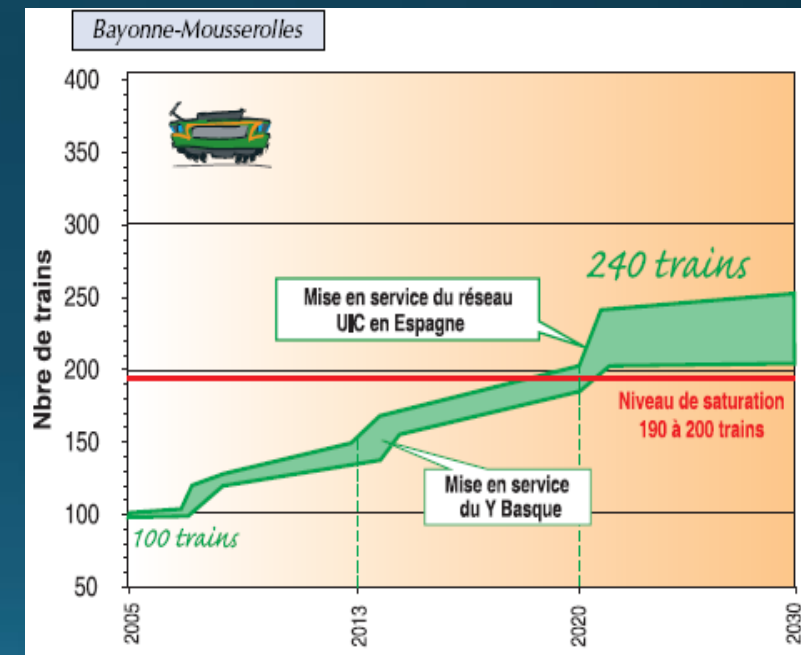
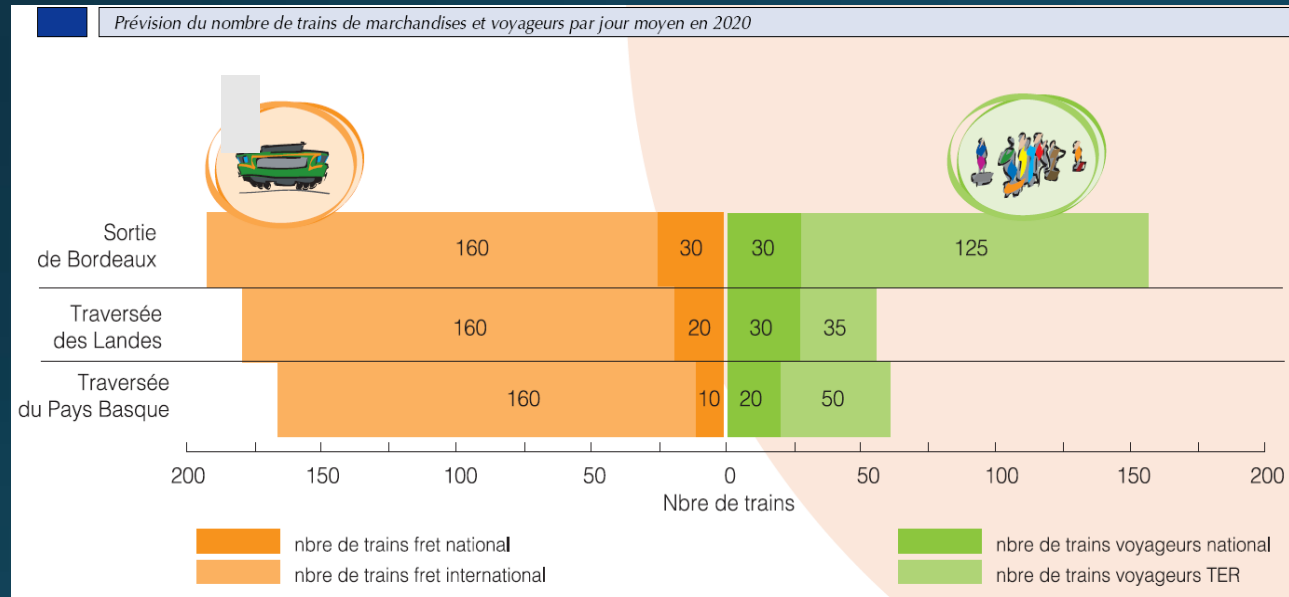
La ligne sera mixte: les trains de voyageurs circulent à 220 km/h. La gare centrale de Bayonne n'est pas sur le tracé de la LGV. « *Ce choix entraine un débranchement/raccordement de la ligne nouvelle à la hauteur de Benesse- Maremne dans les Landes et au sud de Bayonne. L'évaluation en temps de parcours de ces dispositions est de **17 à 18 mn** selon l'option du raccordement de Bayonne.* » (Mission de médiation)

Il n'y aura **pas de gain de temps** sur ce tronçon.

La saturation de la ligne existante

LE POSTULAT DU DEBAT PUBLIC QUI A MENE AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE BORDEAUX-ESPAGNE :
240 trains journaliers 2 sens confondus circuleront à l'horizon 2020 et au-delà
Une saturation de la ligne existante avec 190 à 200 trains journaliers.

« Malgré des aménagements prévus avant 2020, la ligne existante ne pourra pas faire face à l'augmentation du trafic. » (Débat Public 2006)



Le compte-rendu du Débat Public rapporte page 33 : « Dans sa présentation, RFF a indiqué que ses perspectives d'évolution du trafic résultaient autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur des chemins de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier en matière de fret ».

► Une étude indépendante contredit les prévisions de RFF (SMA Progtrans)

CNDP
Commission Nationale du Débat Public

SMA et associés SA
Consultants en économie et technique des transports
Gubelstrasse 28, CH-8050 Zurich

Téléphone: +41-44-317 50 60
Téléfax: +41-44-317 50 77
info@sma-partner.ch, www.sma-partner.ch

sma

ProgTrans AG Basel
Prévisions et conseils stratégiques en matière de transports
Gerbergasse 4, CH - 4001 Bâle

Téléphone : +41-61-660 35 00
Téléfax : +41-61-660 35 01
info@progtrans.com, www.progtrans.com

progtrans

**Expertise indépendante
concernant le projet ferro-
viaire Bordeaux - Espagne**

Rapport technique

14. décembre 2006

Version 3-01

Extrait des conclusions de cette étude :

« Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables. »

Clos le 31 décembre 2006, le Débat public n'a pas pu intégrer cette étude arrivée trop tard

Septembre 2009

Communauté de Communes Sud Pays Basque

**Capacité de la ligne ferroviaire
Bayonne - Hendaye**

citec INGENIEURS CONSEILS


ménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts

Citec Ingénieurs Conseils
70314
47, route des Acacias
Case postale 1711
1211 Genève 26
Tel + 41 22 / 809 60 00
Fax +41 22 / 809 60 01
E-Mail citec@citec.ch

«Ainsi, en ne tenant compte que du 80% des sillons tracés, la capacité utile à long terme est de 240 sillons fret par jour (2 sens confondus). En tenant compte des trains voyageurs la capacité totale de la ligne est de 322 trains par jour. Les dernières prévisions publiées par RFF tablent sur un besoin de 90 allers-retours soit 180 sillons de fret par jour en 2050 entre Bordeaux et Dax. »

«Le principal enseignement du recueil des attentes des acteurs vis-à-vis de la concertation tient dans le fait que **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. Etant donné le climat de tension que cela a généré, rien ne serait pire pour RFF que de reproduire ou même, de donner l'impression de reproduire, ce genre de pratiques. **Il est primordial que les acteurs aient le sentiment que les « choses ne se jouent pas ailleurs »**, que cette concertation n'est pas un « alibi », auquel cas non seulement RFF ne gagnera pas en légitimité dans la conduite de la concertation mais la concertation va produire de la contestation.»

REÇU LE 22 JUIN 2009


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
 Mission des Grands Projets du Sud-Ouest

Mission de médiation au Pays Basque

Trafics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016				2020			
	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	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																

Mission de médiation au Pays Basque
Fiche projet :
CPER ETAT – AQUITAINE
2007/2013
Aménagements capacitaires de la
ligne Bordeaux / Espagne

A noter une augmentation injustifiée du nombre de TER : 80 pour 50 prévus initialement (+62%)

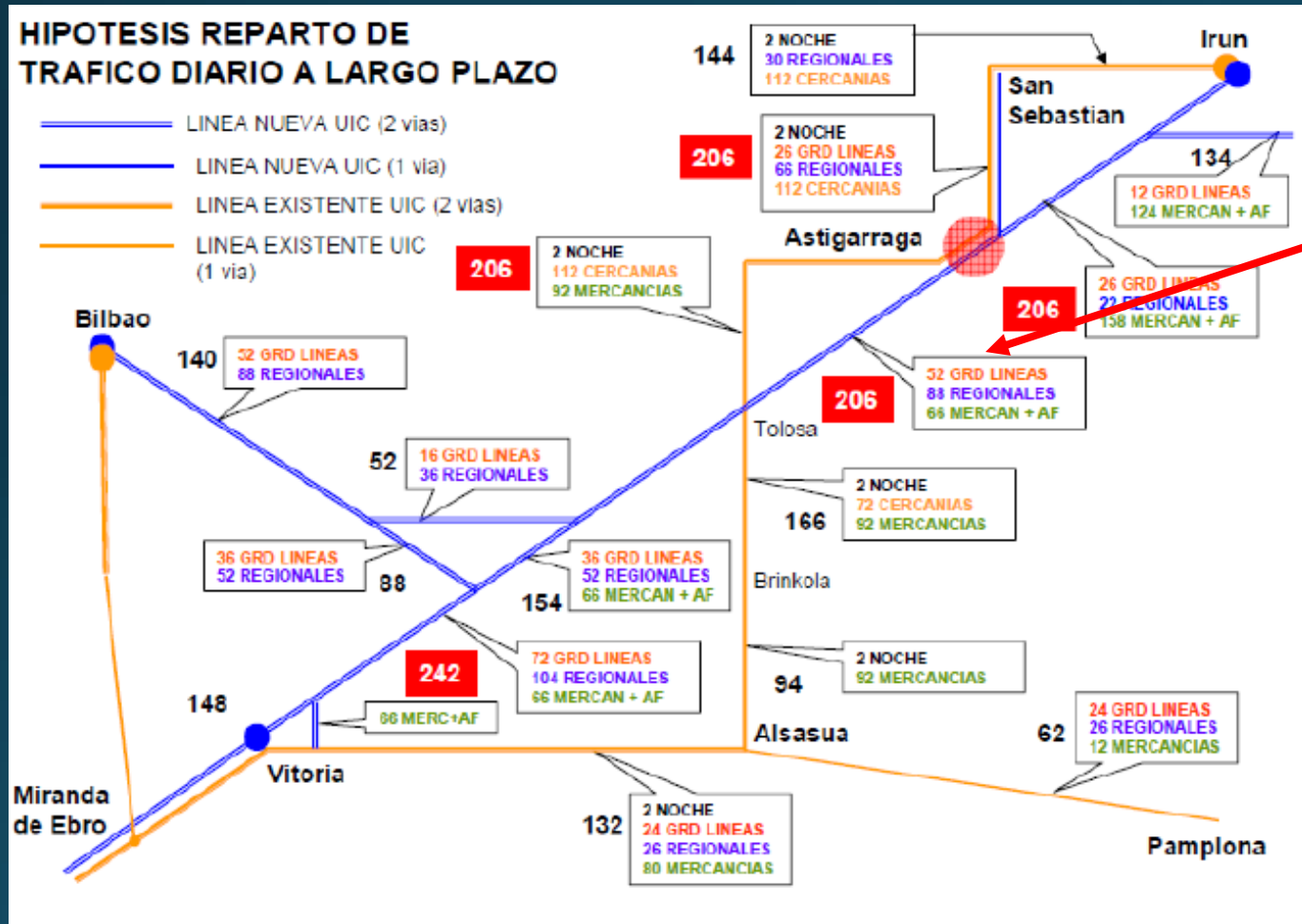
► Etude CITEC

8 décembre 2011

Lignes grande vitesse au Pays-Basque

Analyse des temps de parcours et comparaison des projets de part et d'autre de la frontière

« Une attention particulière devra être portée aux prévisions de trafic et de capacité des réseaux ferrés de part et d'autres de la frontière. En effet, les données espagnoles ne permettent pas à ce jour de savoir si le réseau ferré sera en mesure de recevoir tous les trains internationaux prévus par les études françaises. La seule valeur connue table à long terme sur 124 trains de fret par jour... »



Le Y Basque accueille **140 trains voyageurs** et **66 trains marchandises** (AF incluse) jusqu'à et à partir d'Astigarraga **58 trains de fret supplémentaires** (issus du réseau classique équipé d'un 3^{ème} rail non programmé à ce jour) sont susceptibles de traverser la frontière.

Un Y BASQUE essentiellement voyageurs
AU DEBOUCHÉ DE LA NOUVELLE LIGNE

► Les hypothèses de trafic fret et la saturation

Les familles d'hypothèses prises en compte dans les études des GPSO
DOCUMENT DE TRAVAIL

Octobre 2009

« Un train de 750 m ne peut pas circuler sur le réseau espagnol pour des questions de sécurité (problème de voies d'évitement et de signalisation). De fait, un train français de 750 m arrivant à la frontière est découpé en deux pour pouvoir circuler en Espagne. Afin de rationaliser le nombre de trains, il apparaît préférable de former 3 trains de 500 m avec deux trains de 750 m en zone frontalière. Cette organisation permet d'économiser de la capacité d'une part et de diminuer les coûts de traction d'autre part. » (p. 33)

Hypothèse reprise dans l'enquête d'utilité publique (H/Ch 4.2.2.4)

Fin 2014

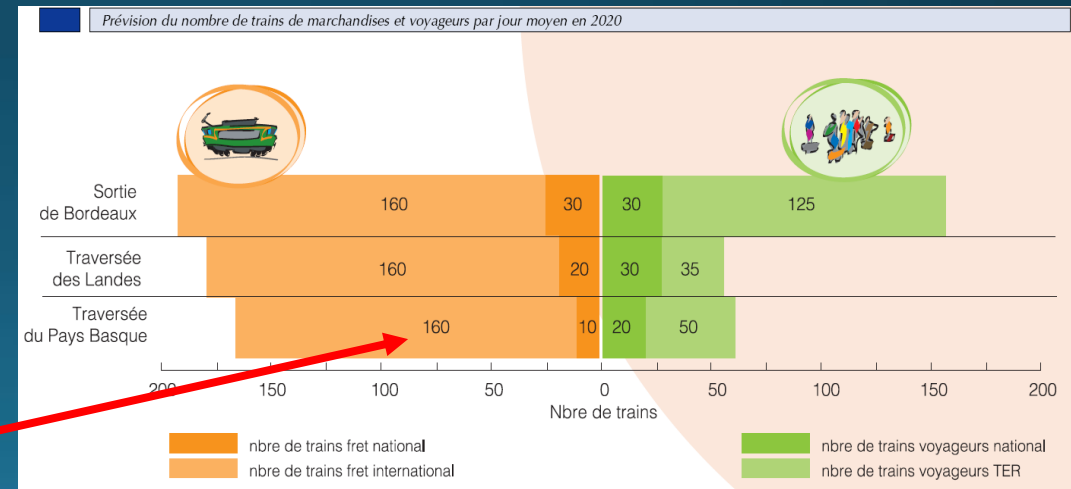
Hypothèse de chargement des trains au nord des Pyrénées (Source : Nestear)

Tonnage/train (en tonnes)	Combiné	Train entier	Auto
2004	425	535	193
2025	479	642	232

Hypothèse chargement des trains au sud des Pyrénées (Source : Nestear)

Tonnage/train (en tonnes)	Combiné	Train entier	Auto
2004	289	357	129
2025	319	428	155

Les trains de fret circulables côté Espagnol deviennent : $124 : 3 \times 2 = 83$ trains/jour 2 sens confondus côté Français.



Nous sommes loin des 160 trains quotidiens qui saturent la voie existante !

► Sur la capacité de la ligne existante

« Sur l'ensemble de cet axe,(Atlantique) les sections les plus critiques, au stade actuel, sont :

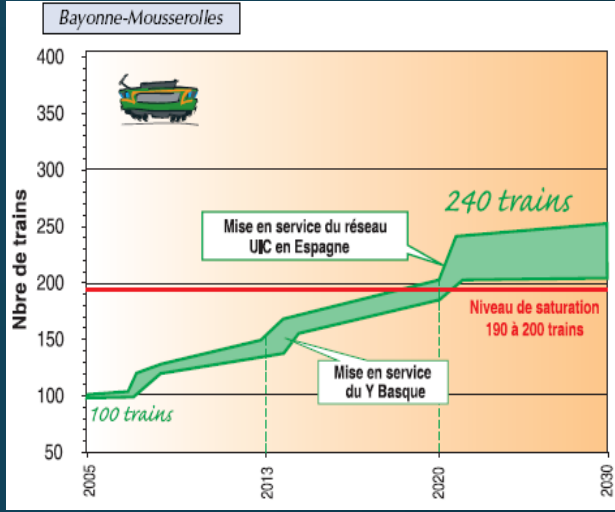
- la circulation à l'approche et autour de Paris, avec des investissements prévus sur les réseaux (Massy-Valenton parexemple, amélioration RER C...);
- la circulation entre Tours et Bordeaux, en particulier le nœud de Poitiers. Cette difficulté sera levée avec la réalisation de la LGV Tours - Bordeaux qui dissociera les trains rapides des trains lents ;
- la circulation à l'approche de Bordeaux. L'opération de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux apporte une réponse capacitaire importante ;
- la circulation entre Bordeaux et Lamothe d'une part, et entre Bayonne et la bifurcation de Mousserolles d'autre part, qui supportent des trains aux profils différents avec des bifurcations à niveau.

RFF a tenu compte d'aménagements du réseau permettant d'optimiser encore plus la capacité de cette section. On considère ainsi que **la section entre Bayonne et la bifurcation de Mousserolles atteindra sa limite de capacité pour un nombre maximum de sillons estimé à 280 avec l'ensemble des aménagements réalisés.** On peut également considérer que la limite capacitaire se situe entre 250 et 280 sillons selon l'enchaînement de ces aménagements dans le temps. Compte tenu de sa configuration, la capacité du réseau ferré est supérieure sur les autres sections (hors contraintes liées à la réalisation des travaux). »

citec INGENIEURS CONSEILS
70314
Citec Ingénieurs Conseils
47, route des Acacias
Case postale 1711
1211 Genève 26
Tel +41 22 / 809 60 00
Fax +41 22 / 809 60 01
E-Mail citec@citec.ch

Management Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts

la capacité totale de la ligne est de 322 trains par jour.



Avec environ 240 sillons par jour en 2024 (deux sens confondus), la section Bayonne-bifurcation de Mousserolles constitue la zone qui posera des difficultés importantes à cet horizon. La réserve de capacité y est limitée (moins de quarante sillons) et pour des activités de type TER ou fret.

L'offre TER, constituant une cible, est considérée stable, de même que les circulations TaGV et Intercités. L'ensemble représente 130 sillons (deux sens confondus). La demande fret croissant régulièrement, c'est elle qui apporte des difficultés d'exploitation et conduit à une limite capacitaire autour de 150 sillons au niveau de la bifurcation de Mousserolles, soit un peu moins de 140 sillons entre Hendaye et la bifurcation de Mousserolles compte tenu du trafic issu du CEF de Mouguerre.

► *Ainsi :*

- Les prévisions de saturation de RFF ont augmenté au fil du temps, passant de **190 à 280 sillons**.
- Ce sont au maximum **83 trains de fret** qui circuleront à la frontière, 2 sens confondus, lorsque tout le réseau ibérique sera aux normes UIC.
- **Reste plus de 190 sillons disponibles** pour la circulation de trains de voyageurs.

Il n'y aura jamais de saturation de la ligne existante.

TRAFIC FRET : DES ESTIMATIONS A LA RÉALITÉ



S.L
Janvier 2010

► **Le postulat de base :**

Dès la mise à l'écartement UIC du réseau espagnol, la part du fret ferroviaire augmentera :

Estimations RFF
(Débat public)

	2011	2020	2035	2050
Part de marché du fret ferroviaire au Pays Basque	2 %	17 %	27 %	30 %

► **La LGV offre-t-elle des sillons de fret supplémentaires ?**

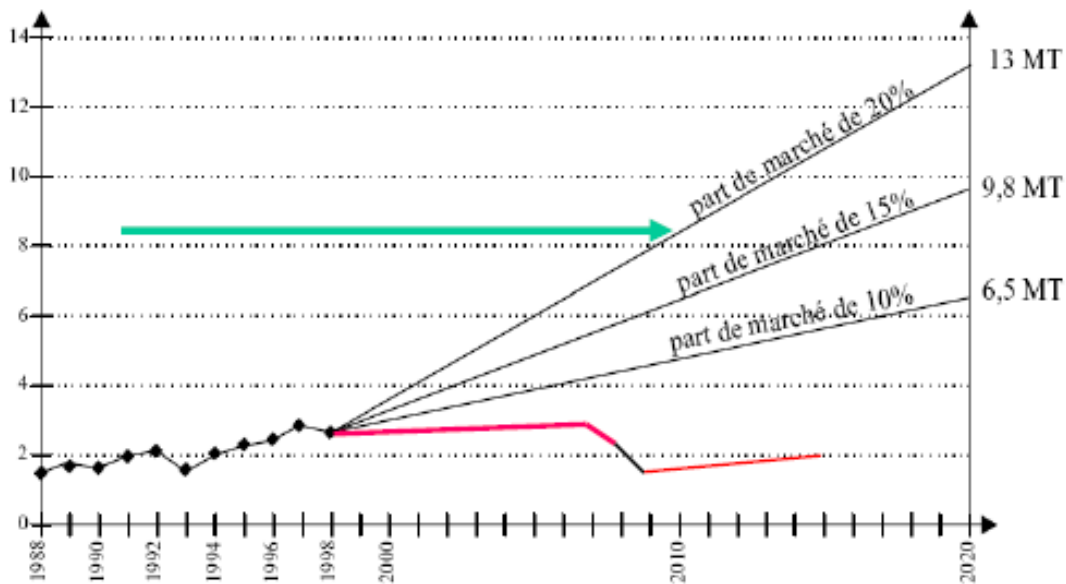
Selon les experts : « l'incidence sur la capacité de la ligne de trains de marchandises roulant à des vitesses de 100-120km/h, de l'impact de charges supérieures par essieu des trains de fret sur la détérioration de la qualité géométrique de la ligne avec pour conséquence un surcoût de la maintenance ».

De plus, le croisement de trains de fret et de voyageurs surtout dans les tunnels présente des dangers potentiels.

► Les estimations de RFF lors du débat public de 2006 confrontées à la réalité:

- Pour RFF : « la capacité du réseau à l'horizon 2020 doit permettre d'inscrire dans l'hypothèse la plus favorable **200 sillons de fret à la sortie de Bordeaux et 165 à la frontière espagnole** »
« les aménagements de la ligne existante réalisés **avant 2020**, permettront de transporter **10 à 12 millions de tonnes par an** (autoroute ferroviaire comprise) par rapport aux **2,4 millions de tonnes en 2002** »
- Les prévisions de croissance du fret ferroviaire de RFF et la **réalité en 2015** :

Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes



Source : GEODE, d'après Fret SNCF

Depuis 2011, la SNCF et les entreprises ferroviaires de transport ne communiquent plus les tonnages transportés pour « des raisons commerciales »
La dernière donnée de la DREAL Aquitaine :

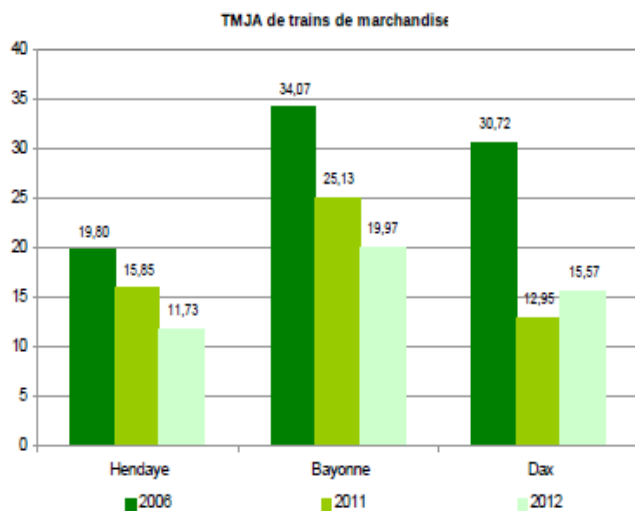
1,65 Mt à Hendaye en 2010

- La réalité : Observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole du 24/06/2014.

De 2006 à 2012 :

- Le trafic moyen journalier annuel des trains de marchandises (TMJA) a diminué de 40,7% à la frontière à Hendaye.
- Le nombre de circulations annuelles de trains de marchandises a diminué de 55,9% à la frontière à Irún.

3.1.2 - Trafic moyen journalier annuel des trains de marchandises (TMJA)

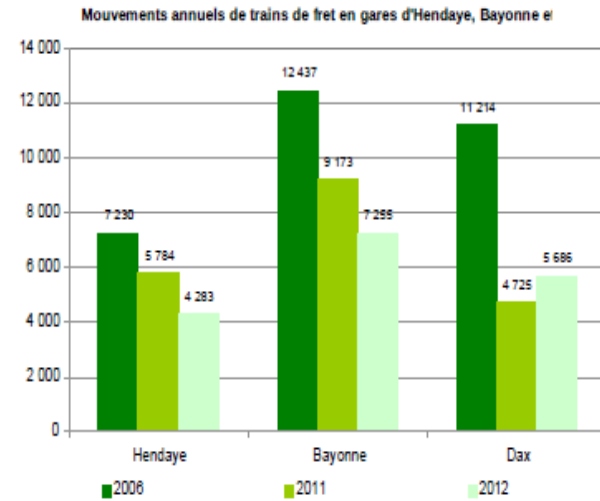


Entre 2006 et 2012, le TMJA de trains de fret a diminué :
- de 40,7% à Hendaye ;
- de 41,4% à Bayonne ;
- de 49,3% à Dax.

Entre 2011 et 2012, le TMJA de trains de fret a diminué :
- de 26% à Hendaye ;
- de 20,5% à Bayonne.
Et a augmenté de 20,2% à Dax.

Source : RFF

3.1.1 - Nombre de mouvements annuels de trains de marchandises



Entre 2006 et 2012, le nombre de mouvements de trains de fret a diminué :
- de 40,7% à Hendaye ;
- de 41,7% à Bayonne ;
- de 49,3% à Dax.

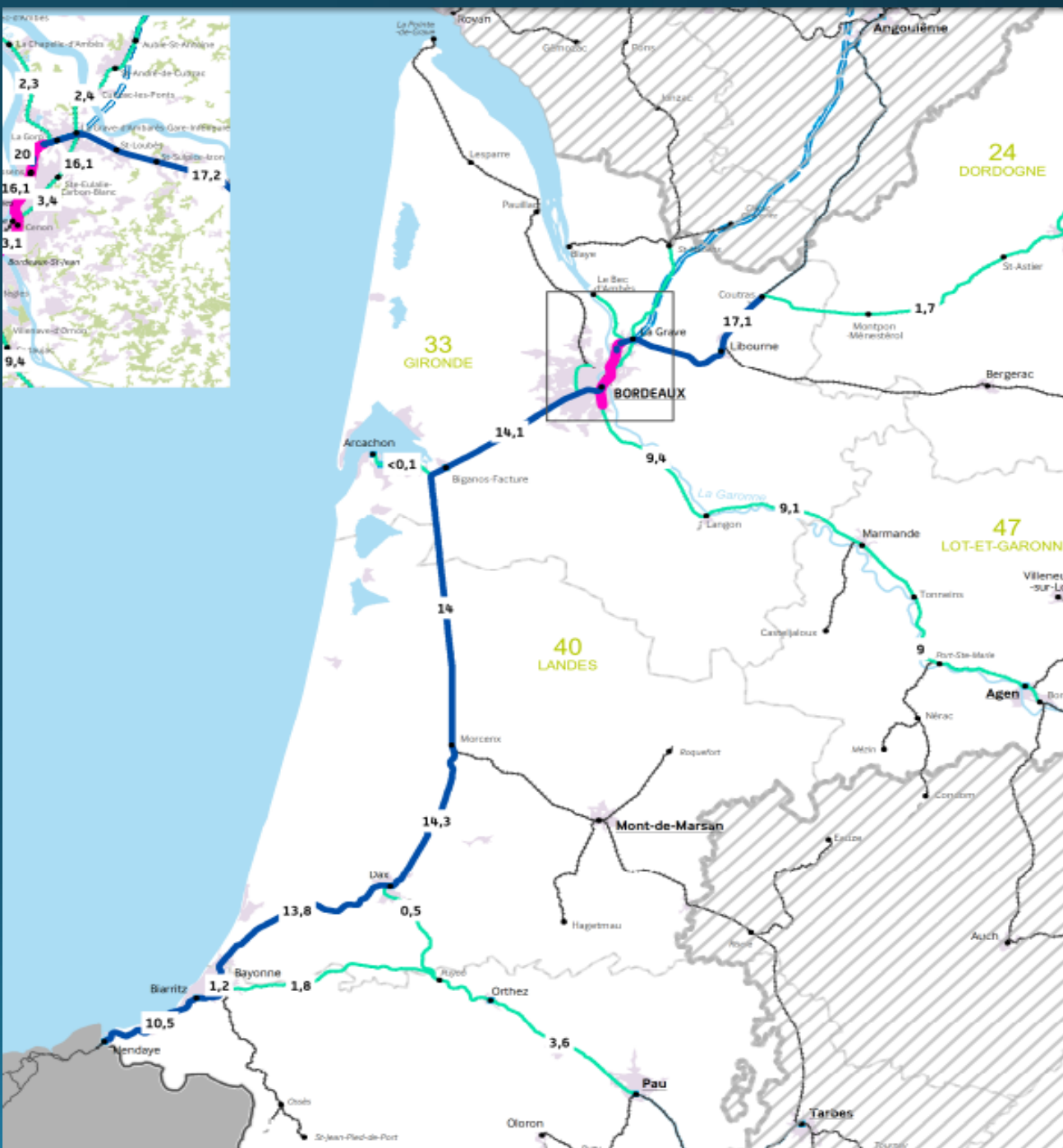
Entre 2011 et 2012, le nombre de mouvements de trains de fret a diminué :
- de 26% à Hendaye ;
- de 20,9% à Bayonne.
Et a augmenté de 20,3% à Dax.

Source : RFF

- La réalité en 2014 : le nombre de trains de fret en circulation

Pour 2014, 2 sens confondus :

- 14,1 trains de fret en sortie de Bordeaux
- 13,8 trains de fret entre Dax et Bayonne
- 10,5 trains de fret à la frontière



Source: Carte des péages perçus par SNCF Réseau

► Les estimations de RFF du soit disant impact de la mise aux normes UIC du réseau espagnol

► En juillet 2011, RFF édite une fiche thématique sur le fret :
 « *Le trafic fret sur l'axe atlantique, entre la France et l'Espagne, sera multiplié par 4 dès 2020 avec la mise aux normes UIC du réseau espagnol.* »

► La réalité sur l'axe méditerranéen

- la **société TP Ferro** concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras depuis février 2009 est en redressement judiciaire en 2015 et **liquidée** un an plus tard. La raison : **insuffisance de trafic**.

Circulaient en 2014 : **6 trains de voyageurs et 3 trains de fret par jour**.
 Soit 15% du trafic passagers et 8% du trafic fret prévus.



Source : RFF

- Bien que bénéficiant d'une LGV et d'une autoroute ferroviaire (Le Boulou-Bettembourg), **le trafic poids lourds augmente au Perthus** alors qu'il diminue côté atlantique au péage de Biriadou (sans LGV et sans autoroute ferroviaire).

Tableau 3 : évolution des flux de poids lourds et de marchandises entre 2010 et 2014

	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Biriadou	➡ - 5,4	- 4,4	- 4,8	- 4,1	- 1,0	- 2,5
Le Perthus	➡ 25,2	- 5,0	9,5	18,8	0,7	10,7
Pyrénées		10,4	- 4,7	2,2	7,8	- 0,3

Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

► Evolution du fret ferroviaire dans les années antérieures

- En France, en 2014, le fret ferroviaire national et international n'a toujours pas retrouvé son niveau de 2008, il est en baisse de **-29,4% au niveau national** et de **-19% au niveau international**. (Source : SOeS enquête auprès des opérateurs ferroviaires)
- En Espagne, entre 2006 et 2013, le fret ferroviaire **a chuté de -23,7%**. (Source : Observatorio del ferrocarril 2013)
- Entre 2001 et 2011, le flux de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe a chuté de **-21%**

Pendant la période 2001-2011, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a évolué avec les taux suivants :

	Evolution 2001/2011		En 1 an (2011/2010)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	7%	0,6%	3,3%
Route	2%	0,2%	2,5%
Fer	-21%	-2,3%	32,1%
Mer	12%	1,1%	3,3%



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

► *Qu'en est-il de « la politique ferroviaire ambitieuse » de l'Espagne en matière de fret ?*

- La part dévolue au ferroviaire dans les transports terrestres diminue : **9,70% en 1995; 3,94% en 2010.**
- **95,8% du transport** intérieur des marchandises **se fait par la route** (20% au-dessus de la moyenne européenne)
- Une étude Fomento (2011) évalue à « **11,2% le maximum** du trafic routier international captable par le fer. »
- **15% du réseau est à l'écartement UIC** (lignes AVE), la quasi-totalité du réseau conventionnel n'est pas UIC.
- L'infrastructure ferroviaire implique l'utilisation de **trains de 450m et pas de trains longs**. Les systèmes d'électrification ne permettent pas le passage des frontières. Les systèmes de signalisation sont différents.



Les perspectives d'avenir : Le plan stratégique des infrastructures de transport (PEIT) de 2004 vise à privilégier le transport par fer. Cela suppose de développer l'intermodalité et sa logistique, ce qui représente une « énorme » difficulté selon les experts. Les investissements sont très importants et les financements incertains. Selon José María Serrano Martínez, plusieurs fronts sont ouverts, s'ils ne trouvent pas une réponse adéquate, le plan sera une simple déclaration d'intention. **La situation risque de rester inchangée voire de s'aggraver.**

« Les interrogations sont d'une telle ampleur qu'elles génèrent une certaine angoisse » conclut cet expert...

TRAFIC VOYAGEURS : DES ESTIMATIONS A LA RÉALITÉ



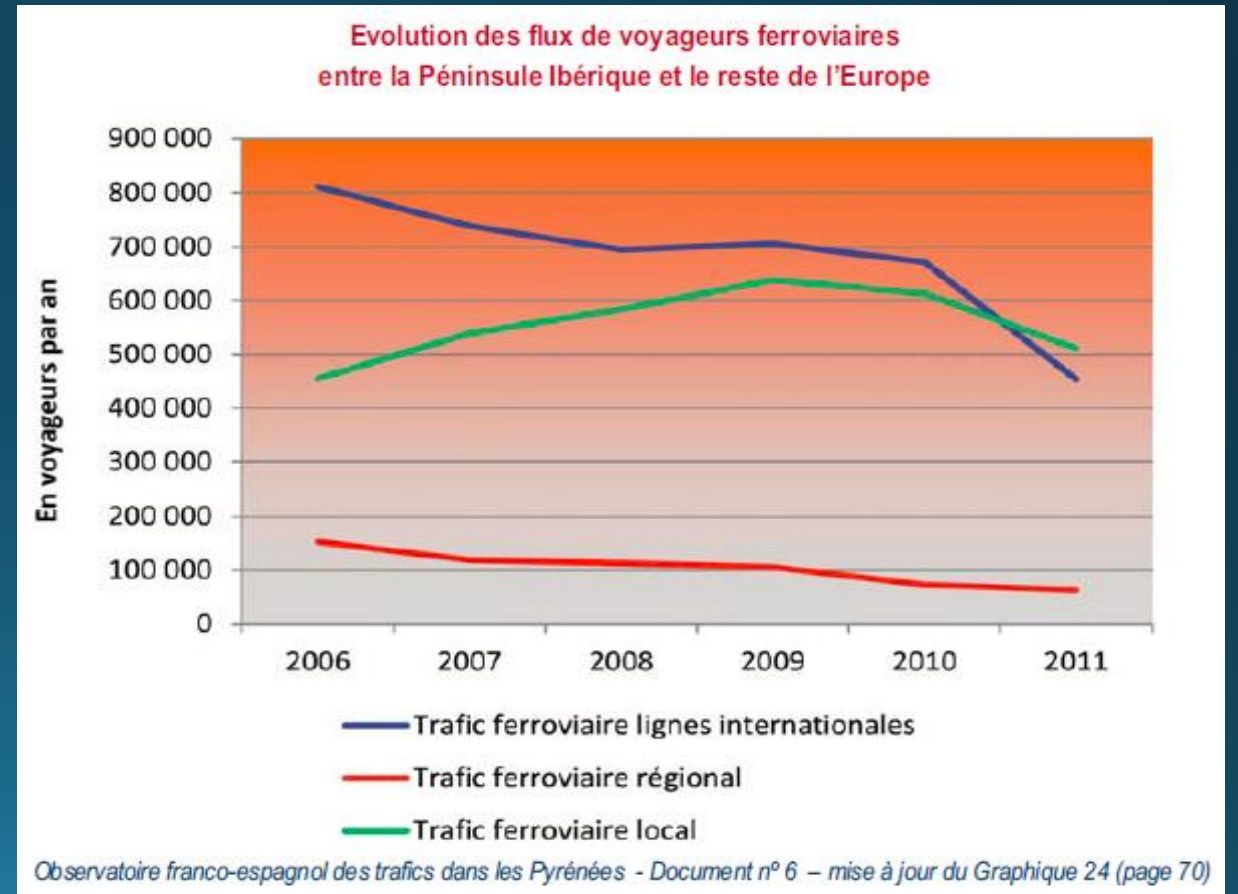
► Les flux ferroviaires internationaux voyageurs

Le débat public de 2006 indiquait (p.40) :

« Sans projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole, le trafic international devrait ainsi déjà atteindre **en 2020** environ **1,1 million de voyageurs par an** [...] soit **un quasi doublement du nombre de voyageurs transportés par rapport à aujourd'hui** ».

« Depuis 2006, le nombre de voyageurs des lignes internationales diminue de **11% par an en moyenne**, avec une chute importante de 32% entre 2010 et 2011. »

(Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées)



► Les flux ferroviaires nationaux

- En 2002, le trafic ferroviaire national au sud de Bordeaux est de 2,4 millions de voyageurs par an. Le débat public concluait que « sans projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole, le trafic national sur devrait déjà atteindre environ 4,8 millions de voyageurs par an **d'ici 2020** soit **un quasi doublement du nombre de voyageurs transportés.** » (p.40).
- La CCI de Bayonne publie tous les ans le nombre de passagers montant et descendant dans les gares de la côte basque, ce qui donne un aperçu des flux de voyageurs nationaux.

De 2006 à 2015, le nombre de voyageurs a diminué globalement de **-21,2%**

	2006	2007	2012	2014	2015	Variation 2006/2015
Bayonne	902 727	910 840	878 191	770 023	717 360	-21,6%
Biarritz	466 552	457 941	406 461	374 764	347 266	-26,5%
St Jean de Luz	324 292	318 170	302 459	285 762	272 811	-16%
Total	1 693 571	1 686 951	1 587 111	1 430 549	1 337 437	-21,2%

Source : CCI Bayonne d'après SNCF Aquitaine

UNE MÉTHODE D'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE BIAISÉE

- Des omissions significatives dans le dossier d'enquête publique :
 - La VAN avec COFP faiblement positive de Bordeaux-Dax : + **0,56Md€**.
 - La VAN avec COFP fortement négative de Dax-Espagne : - **4Md€**

Des chiffres cachés par SNCF Réseau et dévoilés par le CGI

- Un découpage inédit du projet GPSO phase 1 le projet :
 - Lignes nouvelles
 - Aménagements ferroviaires sud Bordeaux (AFSB)
 - Aménagements ferroviaires nord Toulouse (AFNT)

*On exclut ainsi de l'évaluation ces aménagements déficitaires qui ont une VAN négative : - **1,4Md€***

- En utilisant une série d'artifices listés par le CGI pour majorer la VAN

Les artifices utilisés par RFF pour ne pas dégrader la VAN

- Non application de la directive Quinet et application de l'ancienne instruction cadre de Robien : ▶ VAN : + 2,4Md€
- Avec l'instruction cadre de Robien :
 - non application de la chronologie du taux d'actualisation ▶ VAN : +1Md€
 - application d'un périmètre européen et non territorial ▶ VAN : +0,8Md€
- Non application du changement de la TVA : ▶ VAN : + 0,5Md€
- Non prise en compte de la fin des concessions autoroutières ▶ VAN : + 1,4Md€
- Non prise en compte les prévisions de trafic de l'opérateur institutionnel. ▶ VAN : + 2,1Md€

Le « vrai » bilan socio-économique

La VAN n'est pas POSITIVE à + 4Md€ comme annoncé

- Prise en compte des aménagements ferroviaires
Application stricte de l'instruction DE ROBIEN
Prise en compte des artifices utilisés par RFF

VAN NÉGATIVE :
- 3,2Md€



- Prise en compte des aménagements ferroviaires
Application de l'instruction QUINET
Prise en compte des artifices utilisés par RFF
dont le périmètre européen

VAN NÉGATIVE :
- 4,6Md€

L'ALTERNATIVE : LA MODERNISATION DE LA LIGNE



Les aménagements capacitaires de la ligne actuelle

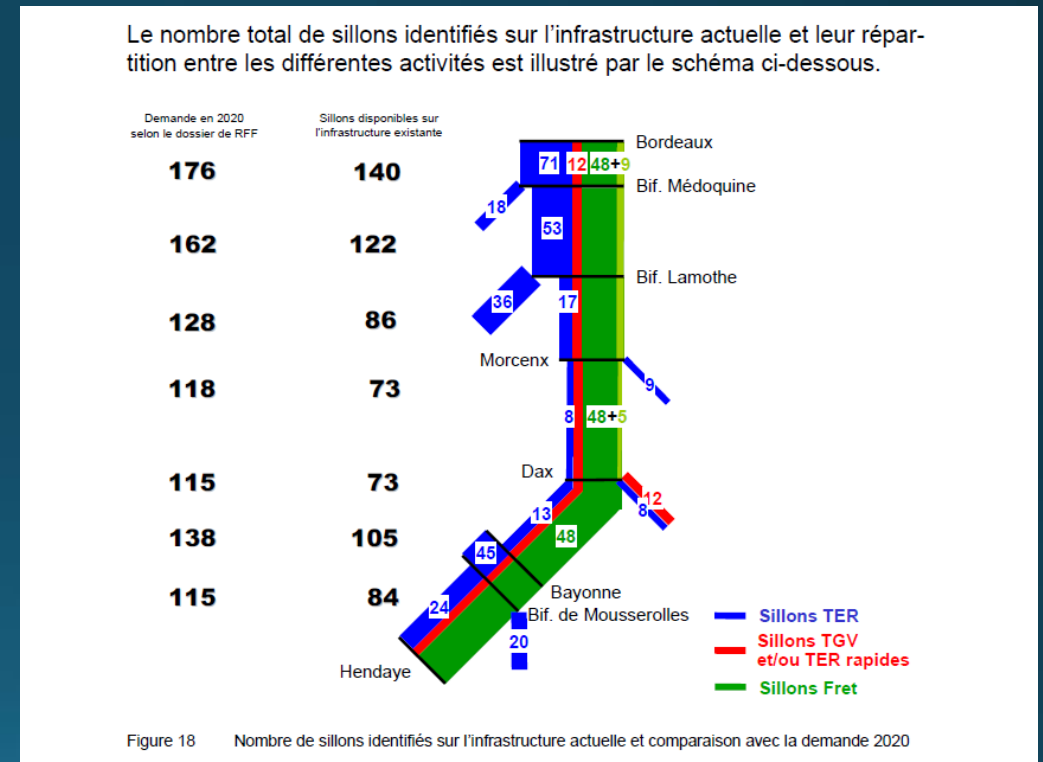
➤ Les conclusions de l'expertise SMA Prog Trans

En 2006, le Président du débat public a commandé une étude au bureau suisse SMA Prog Trans sur les capacités de la ligne actuelle.

Colonne de gauche : sillons nécessaires selon RFF en 2020, (tous les nombres représentent le nombre de trains par sens).

Colonne centrale : les sillons disponibles en 2006. Ces chiffres représentent une capacité de « confort » la capacité réelle moins une réserve pour faire face aux aléas de l'exploitation.

La capacité réelle est en général supérieure d'environ 20%.



Conclusion des experts : « Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. »



L'étude indique les sillons disponibles après aménagements de la ligne :

► Installation entre Dax et Bayonne d'une **signalisation BAL** (Block Automatique Lumineux) au lieu des BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte). Avec les BAPR les trains doivent se suivre avec une distance de sécurité de 11 km contre 2,3 km pour les BAL.

On remarque **l'évolution significative des capacités** de « confort » et on peut donc imaginer une augmentation proportionnelle des capacités réelles.

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

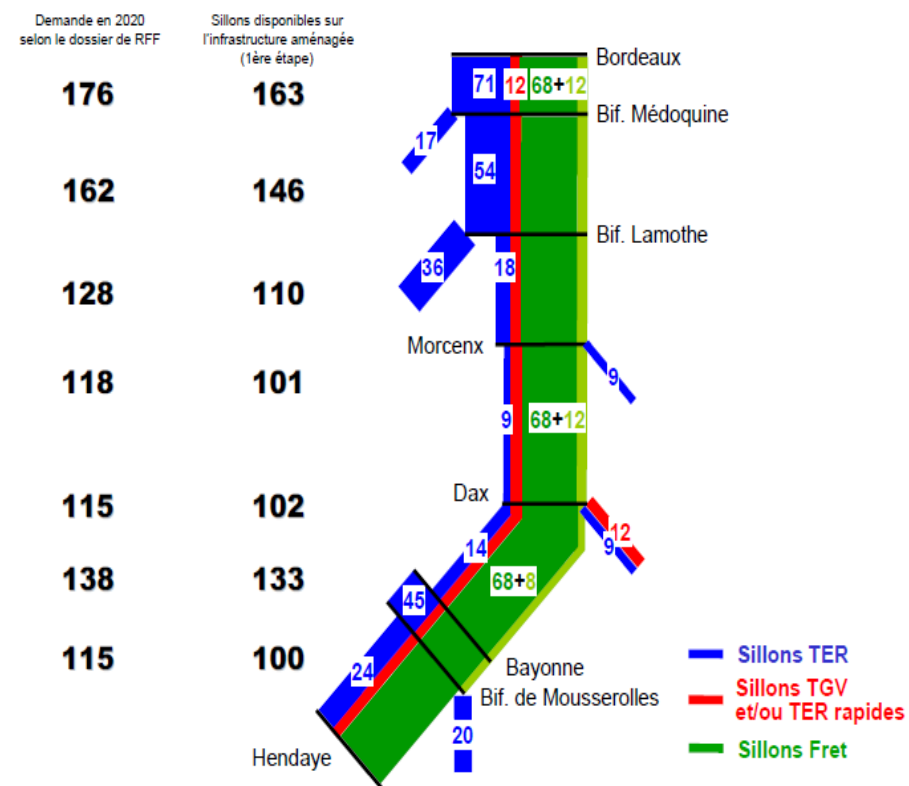


Figure 21 Charges de trafic admissibles sur l'infrastructure aménagée avec du BAL entre Dax et Bayonne

Sillons disponibles après aménagements comprenant :

► **Des évitements entre Dax et Lamothe**, à Morcenx permettant aux trains rapides de doubler des trains lents stationnés sur la voie d'évitement.

► **Des Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS)** autorisant les trains rapides à utiliser la voie opposée, si elle est libre, pour doubler.

► **Des renforcements électriques**
Ces aménagements permettent une **augmentation significative des capacités**



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

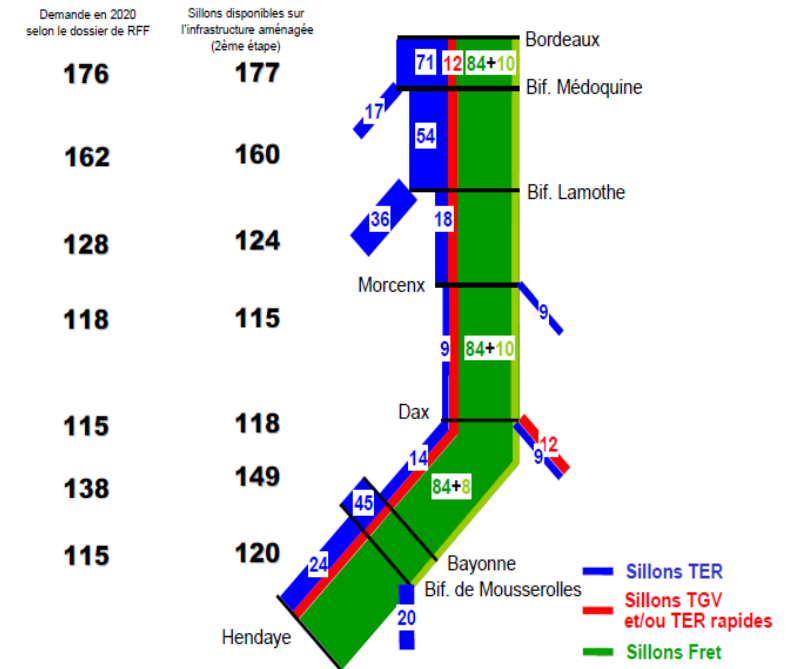



Figure 24 Charges de trafic admissibles sur l'infrastructure aménagée des évitements supplémentaires entre Lamothe et Dax

Conclusion des experts : « *La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables.* »

► Ces aménagements mineurs sont en voie d'achèvement

- Quels sont les effets de ces aménagements ? A cette question RFF nous répond et nous écrit : « *Ils vont fiabiliser les circulations sans pour autant changer la capacité de la ligne.* »
- Un document confidentiel remis à la « Mission de médiation en Pays Basque » prouve le contraire : y figurent les apports capacitaires permettant la circulation de **118 trains par sens entre Dax et Bayonne**. Ceci représente la capacité de « confort » car **la capacité théorique** de la ligne était de 90 par sens, avec les 29 et 16 trains supplémentaires cela fait **135 trains par sens ou 270 trains, 2 sens confondus**.

 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	Mission de médiation au Pays Basque
<i>Mission des Grands Projets du Sud-Ouest</i>	
Apport capacitaire	Les apports capacitaires estimés pour l'ensemble de l'axe Bordeaux-Hendaye sont les suivants : signalisation (BAL) Dax / Bayonne : + 29 trains par sens (102 T / sens) 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)

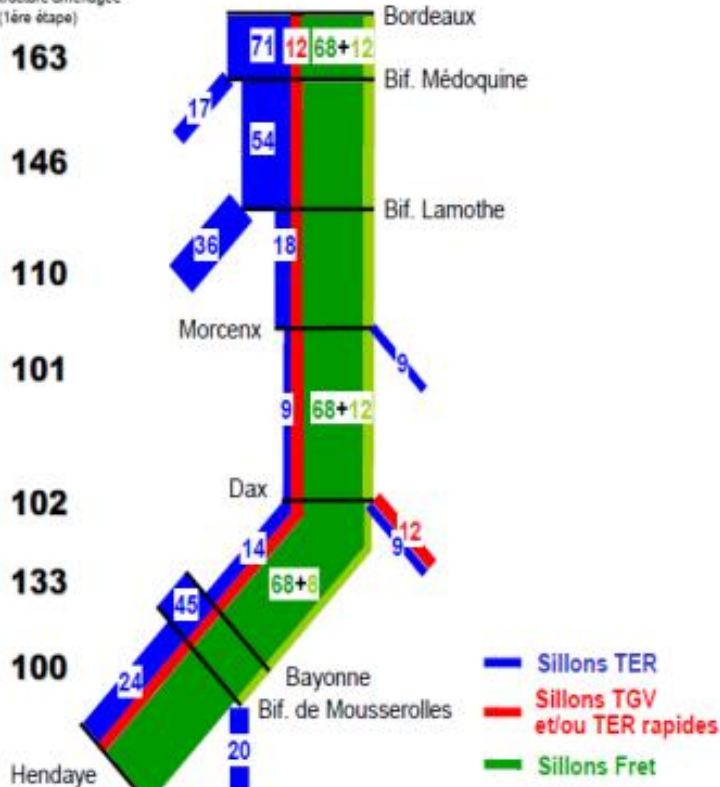
► **Comparaison de la demande de RFF pour 2020 lors du débat public et du trafic retenu en 2020 par RFF dans un document confidentiel remis à la médiation**

Demande en 2020
selon le dossier de RFF

176
162
128
118
115
138
115

Sillons disponibles sur
l'infrastructure aménagée
(1ère étape)

163
146
110
101
102
133
100



Mission des Grands Projets du Sud-Ouest

Mission de médiation au Pays Basque

Traffics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016				2020			
	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	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																
Morcenx	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138	36	22	118	176
Morcenx																
Dax	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116	18	22	114	154
Dax																
Bayonne	20	14	48	82	36	18	58	112	44	20	78	142	52	22	112	186
Bayonne																
Hendaye	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156	80	22	94	196
Hendaye																

et n°13 Bordeaux, le 03-03-2010

Par sens

2 sens
confondus

Demande en 2020
selon le dossier de RFF

	2020			
	TER	GL	Fret	Total
Bordeaux St-Jean	136	24	130	290
Bifurcation de la Médoquine	104	24	120	248
Lamothe	36	22	118	176
Morcenx	18	22	114	154
Dax	62	22	112	186
Bayonne	80	22	94	196
Hendaye				

176

162

128

118

115

138

115

Soit 352 (2 sens confondus) donc moins 62

Soit 324 (2 sens confondus) donc moins 76

Soit 256 (2 sens confondus) donc moins 80

Soit 236 (2 sens confondus) donc moins 82

Soit 230 (2 sens confondus) donc moins 44

Soit 276 (2 sens confondus) donc moins 80

Bordeaux St-Jean

Bifurcation de la Médoquine

Lamothe

Morcenx

Dax

Bayonne

Hendaye

► *Rappel de la réalité du trafic en février 2017*

Capacité de la ligne : 264 trains/jour 2 sens confondus

- **Facture-Morcenx** : 26 TER + 14 TGV + 14 fret = **54t/j** (taux d'occupation : 20 %)
- **Morcenx-Dax** : 13 TER + 14 TGV + 14 fret = **41t/j** (taux d'occupation : 15,5 %)
- **Dax-Bayonne** : 30 TER + 10 TGV + 13 fret = **53t/j** (taux d'occupation : 20 %)
- **Bayonne-Hendaye** : 25 TER + 10 TGV + 10 fret = **45t/j** (taux d'occupation : 17 %)
- **Pont Adour Bayonne** (passage trains vers Hendaye, Pau, Garazi):
 $45 \text{ TER} + 10 \text{ TGV} + 12 \text{ fret} = \mathbf{67 \text{ t/j}}$ (taux d'occupation : 27,9 %)

► Comparaison avec les prévisions de RFF pour 2016



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission de médiation

Mission des Grands Projets du Sud-Ouest

Traffics pris en compte pour établir le programme d'aménagement cap l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016			
	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total
Bordeaux St-Jean	68	16	88	172	106	20	76	202	170	22	96	248
Bifurcation de la Médoquine	68	16	58	142	82	20	66	168	102	22	86	210
Lamoignon	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138
Morcenx	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116
Dax	20	14	48	82	38	18	58	112	44	20	78	142
Bayonne	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156
Hendaye												

26 TER + 14 TGV + 14 fret = 54t/j soit moins 84

13 TER + 14 GL + 14 fret = 41t/j soit moins 75

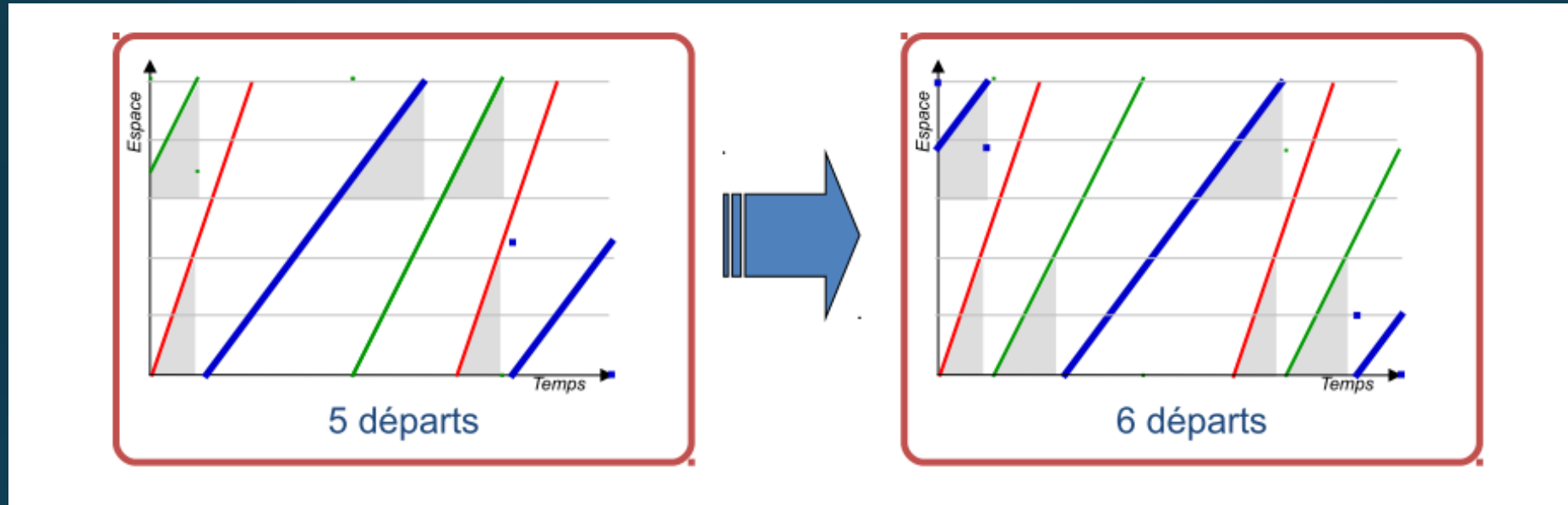
30 TER + 10 GL + 13 fret = 53t/j soit moins 89

45 TER + 10 GL + 12 fret = 67t/j soit moins 89

et n°13 Bordeaux, le 03-03-2010

► D'autres aménagements créateurs de capacité et d'augmentation de vitesse possibles :

- Programmer les trains par ordre décroissant de vitesse permet d'augmenter la capacité



- Mise à trois voies de certains tronçons
- Création d'autres voies d'évitement
- Suppression des PN
- Signalisation ERTMS plus performante que le BAL
- Mise en devers de la voie pour augmenter la vitesse des trains pendulaires.
- Stationnement latéral en gare de Bayonne
- Aménagements de la bifurcation de Mousserolles

L'étude de modernisation de la ligne validée par le cabinet CITEC

Réalisée en 2012 et effectuée à la demande des élus de trois communautés de communes du Pays Basque.

Moderniser la ligne existante pour atteindre les objectifs suivants :

- Multiplier par 7 la capacité de transport du **fret ferroviaire** par rapport à 2010 pour atteindre **150 trains**, soit 20% de plus que la capacité connue du Y basque.
- Multiplier par 2 la capacité de transport de passagers **TER (40 trains)**.
- Doubler la capacité de transport de passagers **LGV et de TER internationaux (24 trains)**.
- Réduire le temps de parcours **Bordeaux- Bayonne** de 40% (**1h20**).
- Réduire le temps de parcours **Bordeaux-Bilbao** de moitié (**moins de 3h**).
- Préserver tous les sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bordeaux-Espagne.
- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.

Cela démontre les capacités de modernisation de la ligne existante

Le cabinet suisse CITEC valide la pertinence et la faisabilité des objectifs assignés en adéquation avec la croissance même la plus optimiste des trafics.

Conformément aux recommandations du rapport Bianco, **la vitesse de circulation des TGV et des TER est portée à une vitesse entre 160km/h et 220km/h**, ce qui constitue une hausse de qualité de service considérable.

Rappelons que sur le tronçon de la LGV Dax-la frontière la vitesse sera limitée à 220km/h.

Les experts segmentent la ligne par tronçon pour apporter une réponse spécifique à chacun d'eux.

Suppression des PN (**380M€**) : le plan de financement est adapté pour chaque PN supprimé et fait appel (comme en Bretagne) à l'Union européenne, l'Etat (25%), la Région, RFF et le département concerné (10%).

Cette rénovation (1,2Md€) répond à tous les objectifs pour un coût cinq fois moins élevé que la LGV Bordeaux-Espagne.

INFRASTRUCTURES	Coût estimé en M€
Bayonne-Hendaye	
Modernisation des infrastructures	136
Suppression de PN	64
Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes (enveloppe provisionnelle pour 30km de murs anti-bruit)	200
TOTAL BAYONNE-HENDAYE	400
Bordeaux-Bayonne	
Modernisation Bordeaux-Solférino	200
Modernisation Solférino-Dax	90
Suppression des PN	110
Restructuration Dax-Bayonne	194
Suppression des PN Dax-Bayonne	206
TOTAL BORDEAUX-BAYONNE	800
TOTAL BORDEAUX-HENDAYE	1200