

# QUE VA APPORTER LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU PAYS BASQUE ?



# COMMENT SERONT DESSERVIES LA GARE DE BAYONNE ET LES VILLES DE LA CÔTE ?

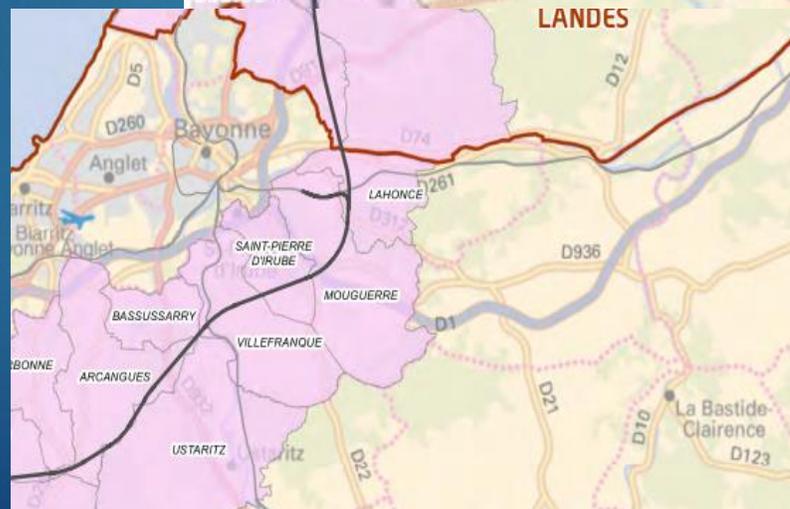
- Bayonne n'est pas sur le tracé de la LGV.

Les trains quitteraient la LGV au marais d'Orx 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.

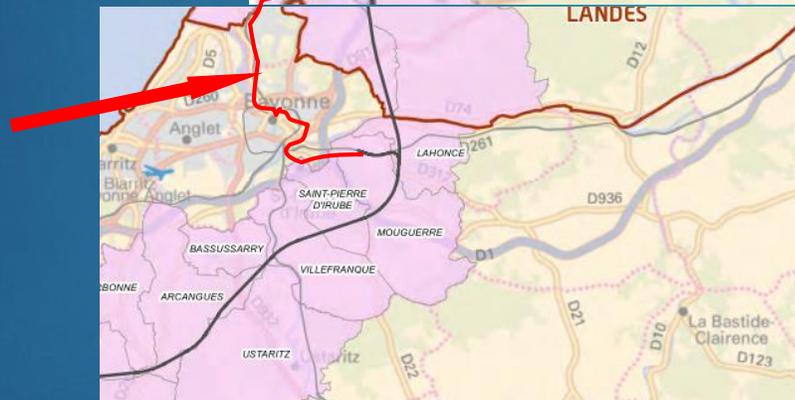
« Ce choix entraîne un débranchement/raccordement de la ligne nouvelle à la hauteur de Benesse- Maremne dans les Landes et au sud de Bayonne. *L'évaluation en temps de parcours de ces dispositions est de 17 à 18 mn selon l'option du raccordement de Bayonne.* » (Mission de médiation)

- Les villes de la côte seront toujours desservies par la ligne actuelle

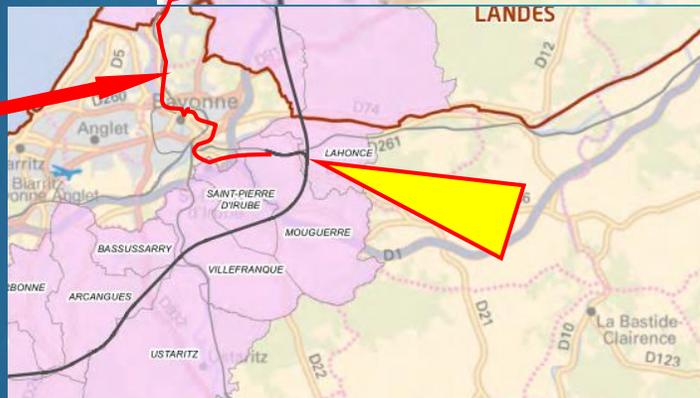
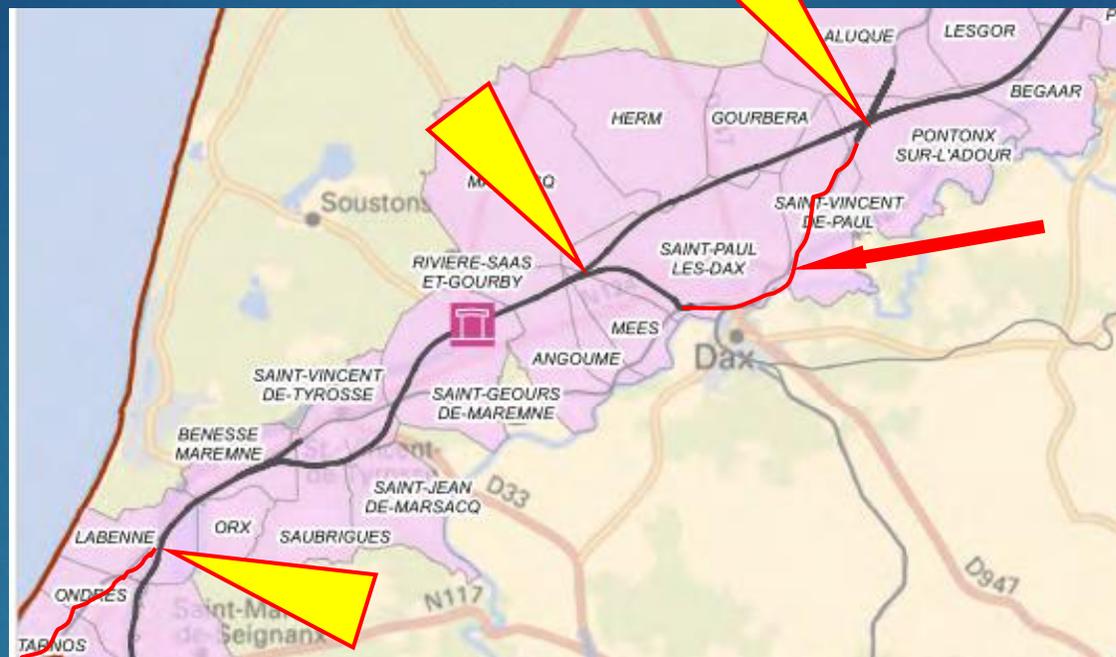




Voici les tracés retenus par RFF et les ministres.



Si tous les trains s'arrêtaient à Dax et à Bayonne comme on le promet aux maires, il faudrait suivre les déviations sur la voie existante en rouge.



Mais si tous les trains s'arrêtent à Dax et Bayonne, à quoi bon construire les tronçons de voies nouvelles qui les évitent?



Il est évident que ces promesses ne seront pas tenues et comme pour les gares entre Tours et Bordeaux, de plus en plus de TGV éviteront Dax et Bayonne.

Il sera trop tard pour pleurer !

# QUEL GAIN DE TEMPS SUR BAYONNE-PARIS ?

- Sur Bordeaux-Dax, le gain de temps annoncé par SNCF Réseau serait de 15 à 20mn.
- De Dax à Bayonne la vitesse est limitée à 220km/h, le gain de temps sera minime.
- En revanche la desserte de Bayonne gare « en crochet » annule le gain de temps annoncé entre Bordeaux et Dax.



# QUEL GAIN DE TEMPS SUR BAYONNE- BILBAO ?

- Selon A. Rousset : pour faire Bordeaux-Bilbao avec la LGV, il faudra **1H40**.
- Le dossier d'enquête publique (Pièce H p. 123) indique :
  - **2H25** comme temps moyen
  - un gain de temps de **30mn entre Bordeaux et la frontière**
  - un gain de temps de 1H20 grâce à l'Y basque !
- Si l'on gagne 15mn entre Bordeaux et Dax, le gain de temps entre Bayonne et la frontière n'est que de **15mn** (l'Y basque se raccordant dans un premier temps à Irun)



# UNE MEILLEURE OFFRE DE TRANSPORT POUR LE PAYS BASQUE ?

- Combien de TGV internationaux s'arrêteront à Bayonne en acceptant un détour de 18mn ?
- L'offre de transport avec la LGV Tours-Bordeaux

## ► **Annnonce de SNCF Réseau :**

Le gain de temps sera de 1H12, soit **près de 2H et demie sur un aller-retour Bayonne-Paris** dans la journée. C'est ce gain de temps qu'SNCF Réseau avait annoncé aux élus de l' ACBA pour obtenir sa participation financière 22,6 M€ (9,3 M€ déjà versés).

## ► **Horaires SNCF à la mise en service de Tours-Bx :**

Le 1er TGV partira à 8H11 de Bayonne. Arrivée à Paris : 12H 10.

Auparavant : 12H 33. Soit **un gain de temps de 23mn** Pour le retour, le dernier TGV repart à 17H55 (19H28 le vendredi) Auparavant 17H22. Soit **un gain de temps de 33 mn**

**Au total un gain de temps de 55mn à Paris et non de 2H30**



# POUR LES DESSERTES SNCF RESEAU PROPOSE, SNCF MOBILITÉ DISPOSE

« Les offres de service présentées n'engagent pas le transporteur » (SNCF Réseau dossier d'enquête)

Retours d'expérience :

- ▶ **La Rochelle** : La SNCF annonce un gain de temps de 51 mn avec la LGV. **FAUX** pour le maire : **seuls 14 trains rapides par semaine** sur 102 trains reliant La Rochelle à Paris le feront en moins de 2H30 (2H55 auparavant).
- ▶ **Châtelleraut** : La LGV bouleverse les horaires des TER en provenance de Tours : arrivée à 7 h 07 et à 9 h 12, le soir départ à 16 h 42 et 19 h 48 . Des horaires peu compatibles avec un rythme de travail « classique ».
- ▶ **Redon** : « Gagner du temps, c'est bien. Mais à côté de cela, le cadencement des nouveaux trains aura des répercussions négatives pour les scolaires, les étudiants et les salariés qui prennent le train quotidiennement » (comité de défense de la desserte)
- ▶ **Guingamp, Lannion, Morlaix** connaissent les mêmes problèmes.
- ▶ **Angoulême** : 10 AR en TGV vers Paris contre 16 avant.
- ▶ **Ruffec** évité par la LGV perd son unique TGV.



# QUELLES RETOMBÉES POUR LE PAYS BASQUE ?

« Ce que disent les pro-LGV »

## UNE LGV

- ▶ Aménage et irrigue les territoires
- ▶ Renforce l'attractivité des villes desservies
- ▶ A un impact économique sur les villes secondaires
- ▶ génère avec les gares périphériques de l'activité économique

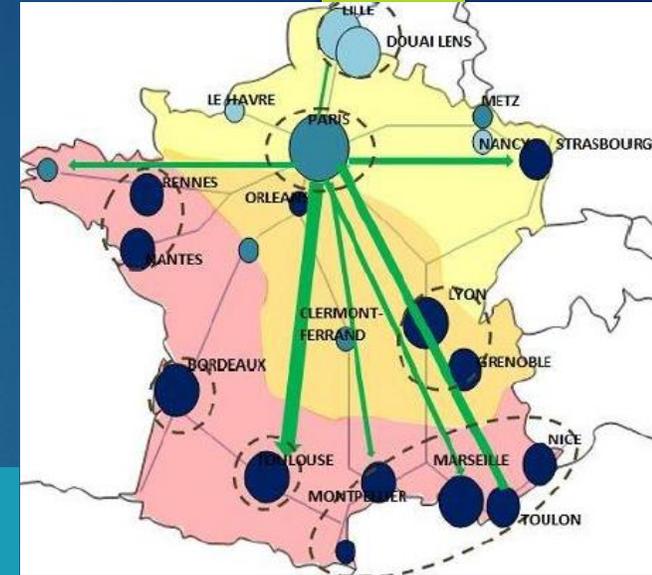
« Ce que disent les études »

- ▶ « Renforce la métropolisation et a un effet de vidange des villes secondaires »  
(Etudes : Marie Delaplace ; Germa Bel)
- ▶ « Une ville peut-être attractive sans LGV »  
(Etude université Paris Dauphine)
- ▶ « Il n'y a pas d'effet TGV systématique »  
(Etude université Reims)
- ▶ « Désaménage l'espace. Ce sont des points de passage pauvres en services »  
(Etude JF Troin Société Royale Belge de Géographie)

# Le danger de métropolisation

## ➤ Dénoncé depuis longtemps par les opposants sur la base d'études

« La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à accentuer les dynamiques et les disparités territoriales : elle accompagne et renforce la métropolisation [...] et peut par contrecoup participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grands centres urbains (par "effet-tunnel" par exemple). » (Cabinet SETEC)



AVEC LA LGV ET LES TER  
LA NOUVELLE-AQUITAINE  
accélère

SYNTHÈSE DES EFFETS OBSERVÉS DES LIGNES À GRANDE VITESSE  
SOIRÉE-DÉBAT LGV

- Effets sur l'organisation des territoires
  - LGV créatrice de relations entre des territoires qui n'en avaient pas : Lyon-Provence (LGV Med), Le Mans-Bretagne...
  - Une métropolisation accrue et des risques de décrochage « effet-tunnel », faible desserte, dysfonctionnements spatiaux, périurbanisation non maîtrisée...

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

lgv-nouvelleaquitaine.fr

## ➤ Enfin admis par les pro-LGV

# Un impact économique illusoire pour les villes secondaires

## ➤ Démonstré par les études

« **Le TGV ne suffit pas pour attirer des entreprises.** Lorsqu'il joue un rôle, celui-ci est secondaire. Son arrivée qui se traduit par des relocalisations d'entreprises locales au sein de l'agglomération peut favoriser le maintien de certaines de ces entreprises, mais n'empêche pas toujours les délocalisations [...] **En matière de tourisme, les effets du TGV doivent également être relativisés.** Si le TGV permet de valoriser essentiellement les sites qui sont déjà connus, son éventuel impact est limité au tourisme urbain, vert ou sportif de court séjour » (Etude Delaplace)

## ➤ Enfin admis par les pro-LGV

AVEC LA LGV ET LES TER

LA NOUVELLE-AQUITAINE accélère

SYNTHÈSE DES EFFETS OBSERVÉS DES LIGNES À GRANDE VITESSE  
SOIRÉE-DÉBAT LGV

- Des effets de développement économique diffus
  - Un élargissement des périmètres de marché – ex : *Lyon, Nantes*
  - Peu de créations d'entreprises : relocalisation interne au territoire (autour de la gare), reconversion d'activités
  - Des mesures d'accompagnement essentielles (immobilier d'entreprises)  
ex : *Le Mans (Novaxis), Lille (Euralille), Marseille (Euromed)*

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

lgv-nouvelleaquitaine.fr



*« Une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des infrastructures de transport et identifie parfois envisager des effets conditionnels [...] Pourtant, le discours et les pratiques politiques considèrent toujours que ces infrastructures, dès lors que des stratégies d'accompagnement sont menées, génèrent de façon quasi-systématique un développement économique pour les territoires desservis. »*

(Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature.  
Sylvie Bazin et col.)

# Quelles retombées pour l'utilisateur du Pays basque ?

- Il gagnera peu de temps
- Il sera moins bien desservi car de plus en plus de TGV éviteront Bayonne
- Il paiera deux fois:
  - avec les impôts (Etat, Région, collectivités)
  - avec l'augmentation du prix des billets.



# QUEL IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ?



- **Nouvelle balafre dans la frange côtière** déjà traversée par la ligne actuelle, la départementale D810 l'autoroute à 2X3 voies, les lignes à haute tension, le gazoduc.
- **7 viaducs dont 4 franchissant**  
*l'Adour (L : 3,1km ; H : 20m) et les barthes classées.*  
*la Nive (L : 1,3km ; H : 15m)*  
*la Nivelle (L : 900m ; H : 15m)*  
*Bidassoa (L: 300m ; H : 37,4m)*
- **12,8km de tranchées couvertes** ou de tunnels.
- **10 Millions m<sup>3</sup> extraits ; 9 Millions m<sup>3</sup> de remblais**
- **600ha de forêts** et de bois **détruits** sur Dax-Espagne.
- **25 zones sensibles** traversées dont **5 zones Natura 2000** du marais d'Orx à Biriadou.



Des compensations estimées de **1 000 à 1750 ha** de Dax à la frontière (identiques à Bx-Dax et Bx-Toulouse) et non réalisables car peu de terres disponibles aux alentours.

# 65 exploitations agricoles et de nombreux bâtis impactés

- 15 communes impactées de Lahonce à Biriadou.
- Une emprise consommant 68ha de terres à St Pée sur Nivelles, 64ha à Arcangues, 32ha à Lahonce, 25ha à Mouguerre, 29 à Urrugne...
- 65 des 478 exploitations agricoles des communes traversées sont impactées :
  - 143ha de surfaces agricoles utiles (SAU) détruites
  - 8 exploitations ont un prélèvement supérieur à 10 % de leur SAU totale.
  - 6 autres concernées à hauteur de 8 à 10 % de leur SAU.
  - 10 exploitations impliquées à hauteur de 4 à 8 %.
  - 54 des 65 exploitations impactées, présentent un impact modéré à très fort.
  - 10 exploitations morcelées et déstructurées par l'emprise.



*Une emprise de 317ha sur 35,7km et  
une soixantaine de bâtis détruits*

# QUEL COÛT POUR LE GPSO ?

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 (Mde)
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

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**.

# UN PROJET RENTABLE ?

## En quoi consiste un bilan socio-économique ?

Il consiste à évaluer l'intérêt d'un projet pour la collectivité au travers des avantages et des inconvénients qu'il génère. Ces effets sont :

- ▶ monétaires : les coûts et les recettes liés au projet
- ▶ non monétaires : comme les gains de temps qui sont au final « monétarisés » (valeur en € d'un effet)



Ce bilan se juge **sur la VAN (Valeur Actualisée Nette)**. Il s'agit de la somme des avantages et des inconvénients du projet actualisé selon leur année d'apparition.

Si le bénéfice actualisé est positif cela signifie que le projet présente plus d'avantages collectifs que d'inconvénients.

# Une méthode d'évaluation socio-économique sincère ?

## ➤ Un découpage inédit du projet GPSO :

- Lignes nouvelles : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
- Aménagements ferroviaires sud Bordeaux (AFSB)
- Aménagements ferroviaires nord Toulouse (AFNT)
- Tronçon Dax-Espagne exclu de l'enquête publique

## ➤ Pourquoi ?

- Pour présenter une **VAN positive** pour les lignes nouvelles : **+4Md€**
- Pour exclure la **VAN négative** des aménagements ferroviaires : **-1,4Md€**
- Pour dissimuler la **VAN faiblement positive** de Bordeaux-Dax : **+0,56Md€**
- Pour exclure la **VAN fortement négative** de Dax-Espagne : **- 4Md€**



**Ces deux derniers chiffres montrent bien que la LGV Bordeaux-Espagne n'est pas rentable.**

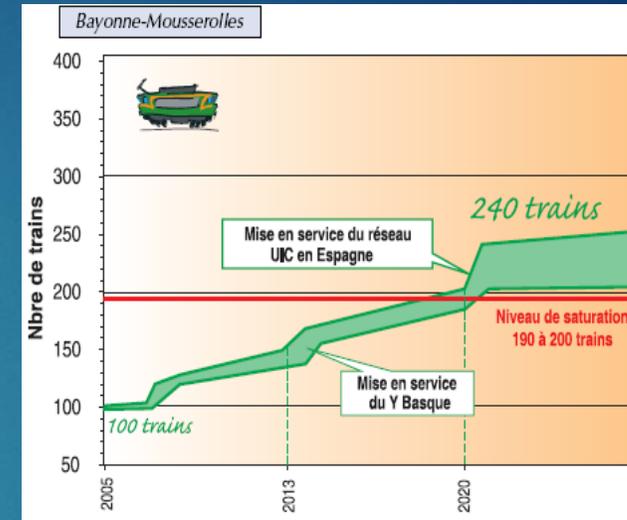
Ils ont été dissimulés par SNCF Réseau et donnés par le CGI (Commissariat Général à l'Investissement)

# QUELLE EST LA CAPACITÉ DE LA LIGNE ACTUELLE ?

➤ Lors du débat public, en 2006, RFF estimait qu'à **190-200 trains** la ligne serait saturée.

➤ En 2009, l'étude CITEC conclut :  
« 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. »

➤ En 2014, le dossier d'enquête publique précise :  
« 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 ». ( Pièce H/ Ch.3.4.6.6 p.79)



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

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

INGENIEURS CONSEILS  
Gèrègements Régulation du trafic  
Modélisation Transports urbains  
Planification Etude d'impacts



# QUEL EST LE TRAFIC SUR LA LIGNE ACTUELLE ?

La réalité du trafic en février 2017

Capacité de la ligne : **264 trains/jour 2 sens confondus** et **240 trains/ jour au point le plus contraint** (pont sur l'Adour)



- **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, point le plus contraint =  
45 TER + 10 TGV + 12 fret = **67 t/j** (taux d'occupation : **27,9 %**)

# Quelle évolution du trafic voyageurs depuis le débat public ?

- Le débat public concluait que « *sans projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole, le trafic national devrait déjà atteindre environ 4,8 millions de voyageurs par an d'ici 2020* »
- 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 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

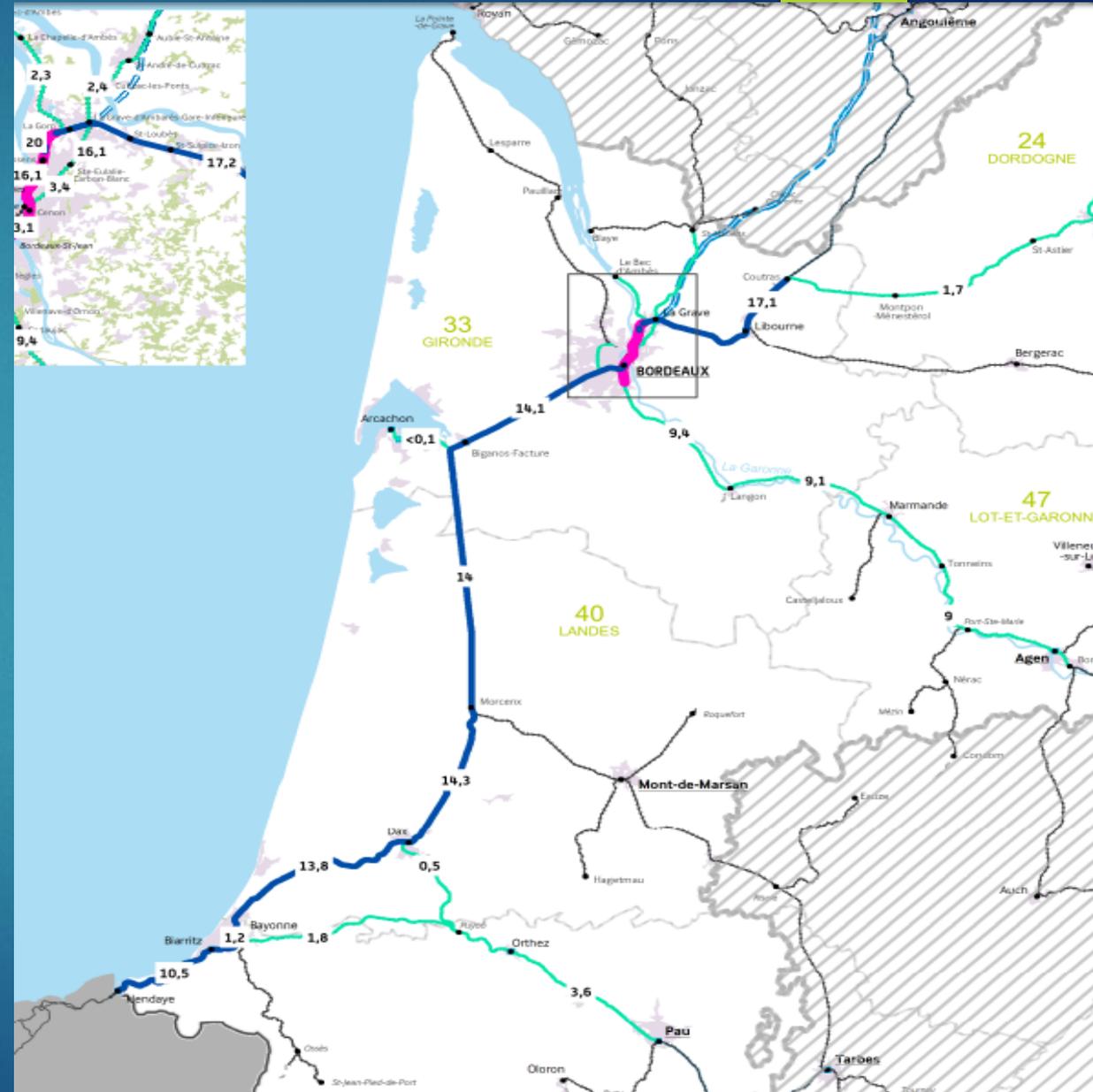
# Quelle est la réalité du trafic fret ?

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

# LA LIGNE ACTUELLE SERA-T-ELLE SATURÉE ?



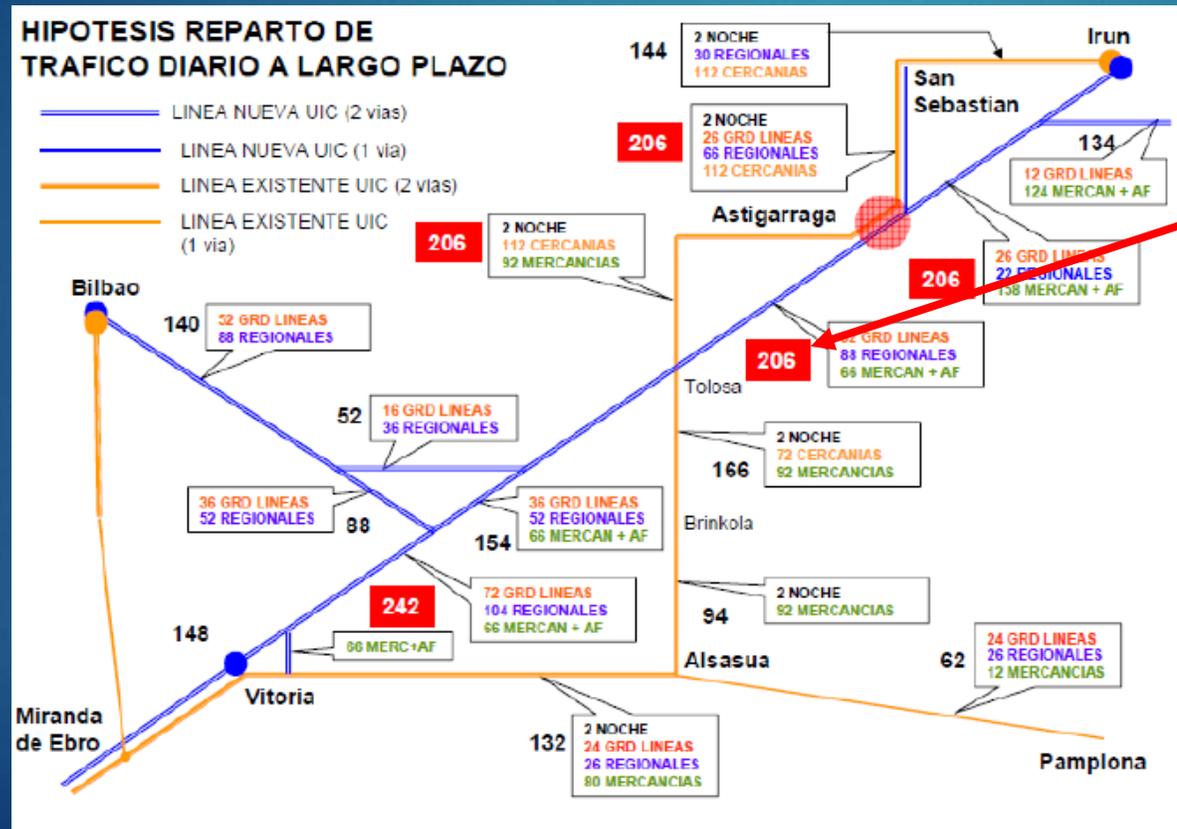
# ► Conclusions de la 2<sup>ème</sup> étude CITEC

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<sup>ème</sup> rail non programmé à ce jour) sont susceptibles de traverser la frontière.

# ► Les hypothèses de trafic fret et la saturation

« 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..** » (p. 33)

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

DOCUMENT DE TRAVAIL

Octobre 2009

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

Fin 2014

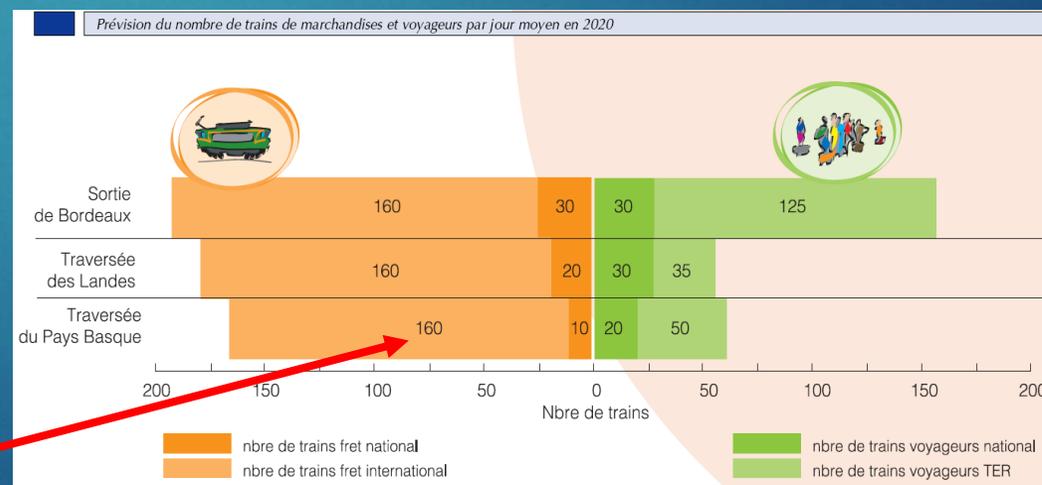
Hypothèse de chargement des trains au nord des Pyrénées (Source : NESTEOR)

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 : NESTEOR)

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.



Débat public

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

## ► Conclusions sur la saturation :

- 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.**

# Comment augmenter la capacité de la ligne actuelle ?

► *Par des aménagements mineurs en cours de réalisation*

- **Installation d'une signalisation BAL** (Block Automatique Lumineux) ,entre Dax et Bayonne, 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.
- **Des évitements entre Dax et Lamothe**, à Morcenx permettant aux trains rapides de doubler des trains lents stationnés sur la voie d'évitement.
- **Des renforcements électriques**
- **Des Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS)** autorisant les trains rapides à utiliser la voie opposée, si elle est libre, pour doubler.

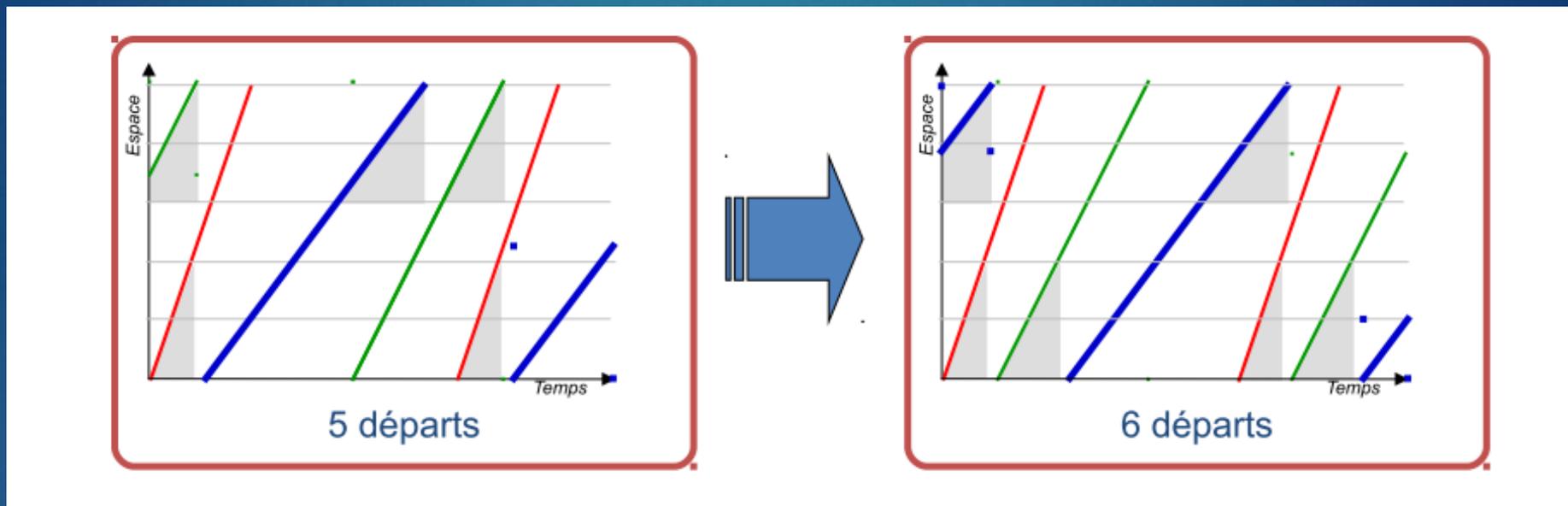


Le document confidentiel remis à la « Mission de médiation en Pays Basque » indique l'apport capacitaire de ces aménagements mineurs : **118 trains par sens soit 236 trains 2 sens confondus.**

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE		Mission de médiation au Pays Basque
Mission des Grands Projets du Sud-Ouest		
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)	

## ► Par d'autres aménagements créateurs de capacité et d'augmentation de vitesse :

- 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 passages à niveau
- 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

# MODERNISER LA LIGNE EXISTANTE POUR QUELS OBJECTIFS?

- 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 sur le fuseau Bordeaux-Espagne.
- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.



Etude validée par CITEC  
Communauté de communes  
Sud Pays basque