

LE TRAFIC FERROVIAIRE SUR LA LIGNE PARIS-BORDEAUX-ESPAGNE EN 2017

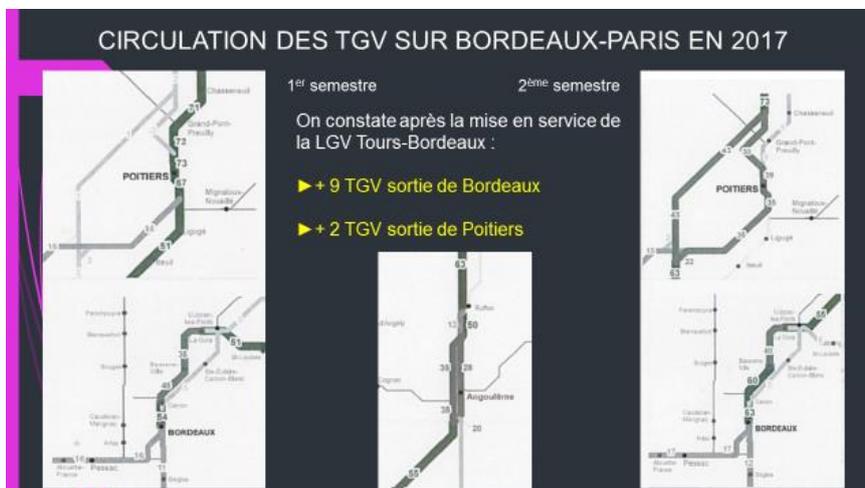
Tous les ans le CADE suit l'évolution des trafics ferroviaires sur la ligne Bordeaux-Espagne. Pour cela il consulte sur internet le recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine (données voyageurs et données marchandises) édité par l'Observatoire Régional des Transports Nouvelle-Aquitaine. Dans ces documents figurent les cartes des péages perçus par SNCF Réseau sur tous les trains circulant sur chaque tronçon de la ligne que ce soient les trains opérés par la SNCF ou les trains affrétés par des opérateurs privés (pour les marchandises uniquement actuellement). Les dernières statistiques disponibles sont celles de l'année 2017.



➤ La circulation des TGV sur Bordeaux-Paris en 2017

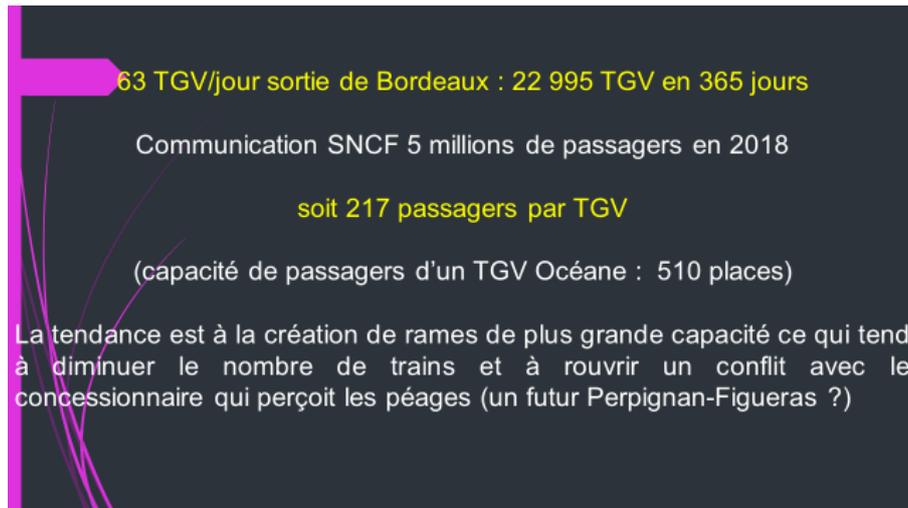
A grand renfort de communication à travers les médias la Région Nouvelle Aquitaine et la SNCF ont salué le « succès populaire » après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux affirmant des records de fréquentation, un cadencement très étudié, fêtant en grande pompe, le 23 mai 2019, l'arrivée du dix millionième passager entre Bordeaux et Paris depuis le 2 juillet 2017. Etrangement la SNCF qui a inscrit dans son budget 2017 un déficit opérationnel de 90 millions pour le seul second semestre 2017 ne communique plus sur le déficit d'exploitation !

Se taire permet de ne pas dire la vérité !



Ainsi après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux, on constate 9TGV de plus en sortie de Bordeaux qui deviennent 2TGV en sortie de Poitiers (deux sens confondus).

Ainsi ce sont 63 TGV qui circulent quotidiennement en sortie de Bordeaux soit 22 995 TGV par an. La SNCF indique dans sa communication 5 millions de passagers en 2018 soit 217 passagers par TGV alors qu'une rame Océane peut transporter 510 passagers et que la SNCF envisage l'acquisition de rames de plus grande capacité. Elle réduira donc le nombre de trains pour « éponger » son déficit ce qui ne manquera pas de déclencher un nouveau conflit avec LISEA le concessionnaire.



➤ La circulation des TGV sur Bordeaux-Hendaye en 2017

La carte des péages de SNCF Réseau nous indique le nombre de trains circulant dans les deux sens par tronçon (à gauche au 1^{er} semestre, à droite au 2^{ème} semestre)



Au 2^{ème} semestre, ce sont 97 trains en circulation en sortie de Bordeaux, 50 trains entre Dax et Bayonne et 41 à la frontière espagnole.



Trains de voyageurs au 2^{ème} semestre 2017



TGV au 2^{ème} semestre 2017

Les trains de voyageurs sont majoritaires, 82 en sortie de Bordeaux, 36 entre Dax et Bayonne et 33 à la frontière.

Parmi les trains de voyageurs, les TGV sont minoritaires : en sortie de Bordeaux 17 TGV dont une partie dessert Arcachon, 11 de Dax à la frontière.

Le développement du fret ferroviaire qui devait saturer la ligne en 2020 n'est pas au rendez-vous car aucune politique volontariste n'a été mise en œuvre. Au contraire le fret ferroviaire s'effondre d'années en années et on ne peut que le déplorer.

Au 1^{er} comme au 2^{ème} semestre 2017, le nombre de trains de marchandises, tous opérateurs et deux sens confondus, reste stable : 15 en sortie de Bordeaux et 9 à la frontière.



1^{er} semestre



2^{ème} semestre

Nombre de trains de marchandises (2 sens confondus)

Voilà le bilan que l'on peut établir au terme de l'année 2017 :

Fin 2017, il circulait sur la ligne Bordeaux-Espagne au point le plus dense (Bordeaux-Facture)

97 trains :

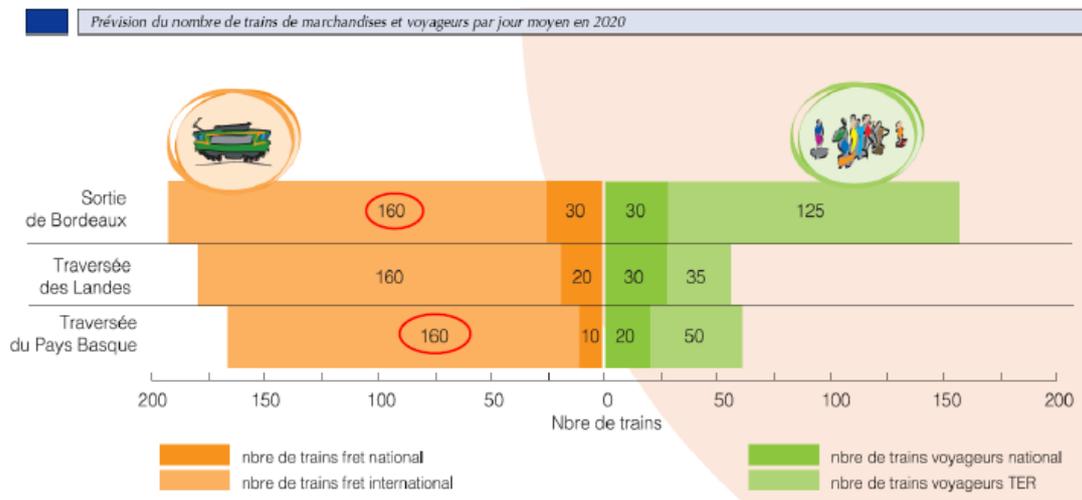
- ▶ 17 TGV
- ▶ 65 TER et Intercités
- ▶ 15 trains de fret





➤ Des prévisions du débat public en 2006 à la réalité en 2017

En 2006, RFF a établi des prévisions de trafic en comptabilisant 2 fois les trains de voyageurs traversant la gare de Bayonne (aveu de la DREAL en juin 2014) cela représente 39 trains/jour comptés deux fois dans le calcul du TMJA (Trafic Moyen Journalier Annualisé) chiffre qui joue un rôle majeur dans les estimations de saturation des voies.



Pour 2020, RFF prévoyait 160 trains de fret en circulation et une saturation de la ligne.

Voilà la réalité en 2017 :

Des prévisions de RFF en 2006, à la réalité en 2017

			Taux d'occupation de la ligne
Lamoignon-Morcenx	2017 (notre estimation et réalité)	26 TER + 14 TGV + 14 fret = 54tj	20%
	Prévisions RFF	36 TER + 24 TGV + 160 fret = 220tj	
Morcenx-Dax	2017 (notre estimation et réalité)	13 TER + 14 TGV + 14 fret = 41tj	15,5%
	Prévisions RFF	18 TER + 24 TGV + 160 fret = 202tj	
Dax-Bayonne	2017 (notre estimation et réalité)	30 TER + 10 TGV + 13 fret = 53tj	20%
	Prévisions RFF	28 TER + 24 TGV + 152 fret = 204tj	
Bayonne Pont Adour	2017 (notre estimation et réalité)	45 TER + 10 TGV + 12 fret = 67tj	27,9%
	Prévisions RFF	90 TER + 24 TGV + 152 fret = 266tj	

Sur le pont sur l'Adour passent en 2017 : 67 trains par jour (en comptant les trains des lignes Bayonne-Pau et Bayonne-Garazi) dont 45 TER, 10 TGV et 12 trains de fret soit un taux d'occupation de la ligne de 28% environ.

La capacité actuelle de la ligne, compte tenu des aménagements est de 264 trains/jour, 2 sens confondus et de 240 trains/ jour au point le plus contraint (pont sur l'Adour).

RFF affirmait la saturation « inéluctable » en 2020 avec 266 trains par jour dont 90 TER, 24 TGV et 162 trains de fret.

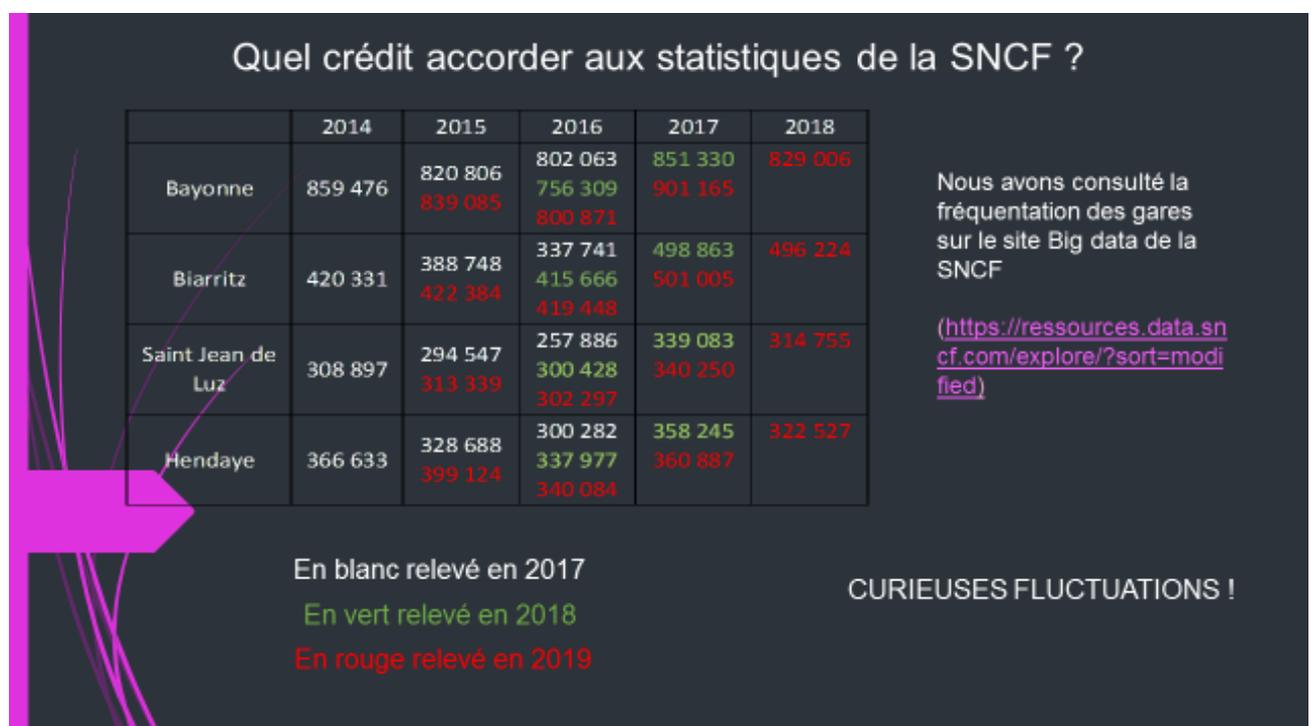
Aujourd'hui, Alain Rousset, Président de la région Nouvelle-Aquitaine reprend l'argument du déferlement du fret ferroviaire faisant fi de la réalité en déclarant : « *si l'on veut mettre fin au " mur de camions " alors la réalisation d'une voie nouvelle s'impose* »

MÉFIONS-NOUS DE LA PRÉSENTATION DES STATISTIQUES

Les statistiques présentées par certains organismes officiels et par les promoteurs de la LGV doivent être interprétées avec précaution. Deux exemples pour illustrer ce propos :

➤ Quel crédit accorder aux statistiques de la SNCF ?

Le CADE consulte régulièrement, tous les ans, le site Big data de la SNCF : (<https://ressources.data.sncf.com/?sort=modified>) et constate à chaque consultation une modification des chiffres de la fréquentation dans les gares.

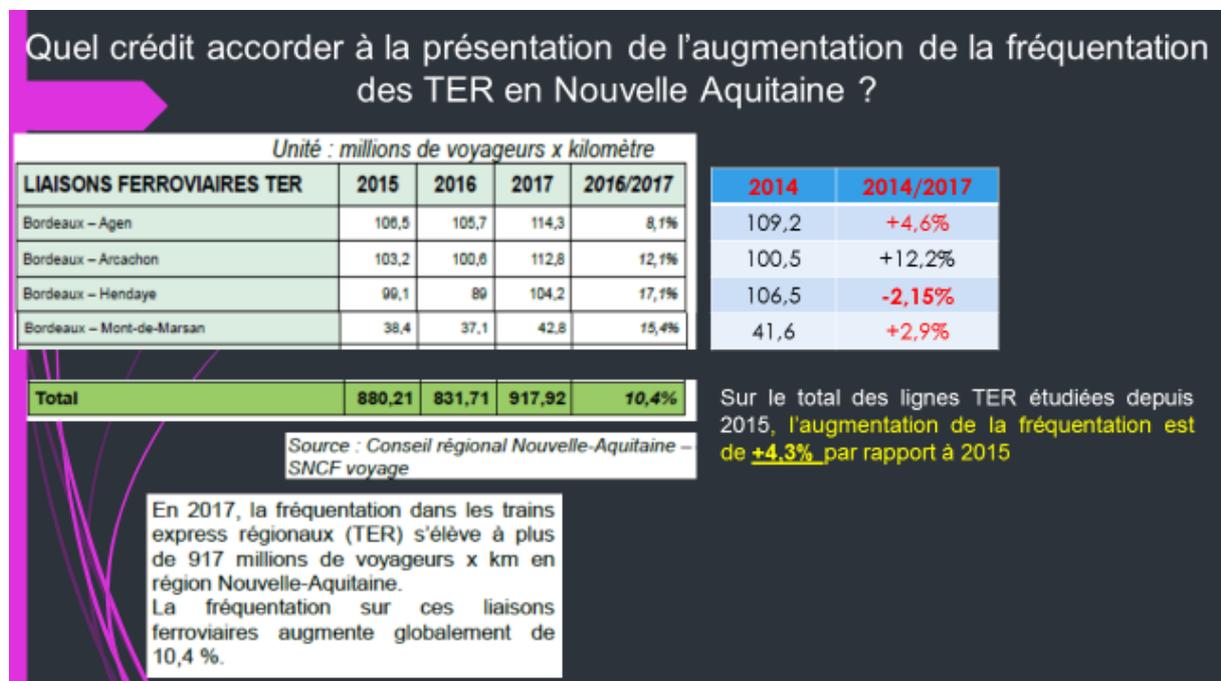


Nous consultons le site en 2017 et relevons par exemple pour Hendaye les chiffres des trois années précédentes (en blanc sur le tableau). En 2018, nous constatons que les chiffres de 2016 (en vert) ont été modifiés. En 2019 ce sont les chiffres de 2015, 2016 et 2017 (en rouge) qui sont modifiés à la hausse. Comment expliquer ces fluctuations ?

➤ Quel crédit accorder à la présentation de l'augmentation de la fréquentation des TER en Nouvelle Aquitaine ?

L'observatoire des transports en Nouvelle Aquitaine a comme habitude de ne pas présenter les statistiques sur une longue période mais uniquement sur les trois dernières années et de calculer l'augmentation du trafic par rapport à l'année précédente. Ainsi en occultant certaines années on peut présenter des statistiques flatteuses comme par exemple **une augmentation** du nombre de voyageurs x kilomètre sur la ligne Bordeaux-Hendaye **de 17,1%** entre 2016 et 2017. Mais si l'on faisait référence à l'année 2014, on constaterait **une baisse de 2,15%**.

De même si l'augmentation de la fréquentation en 2017 sur les TER de toutes les lignes de Nouvelle Aquitaine est de 10,4% par rapport à 2016. En revanche si l'on prend 2015 comme référence l'augmentation n'est que de 4,3%.



Extrait du recueil des statistiques des transports en Nouvelle Aquitaine.

Données voyageurs 2017, p.22

Le conseil d'orientation des infrastructures dont le rapport a inspiré la loi LOM a bien pris conscience que le projet de LGV Bordeaux-Dax ne reposait pas sur des bases fiables en déclarant : « l'opportunité d'une ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance, il semble en effet au Conseil que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. » (p.78)

Cela n'empêche pas Eric Spitz, préfet des Pyrénées Atlantiques de confier à la presse qu'il entend relancer le prolongement vers l'Espagne de la LGV !