



Réunion Groupe de travail GPSO GT3c Fonctionnalités et services de Transport

Type de document	Relevé de conclusions
Groupe de travail	GT3c (Dax-Frontière espagnole)
Date de la réunion	16 octobre 2009
Lieu de réunion	CCI de Bayonne
Référence	GPSO-09-EGI-3—CRT-5575
Validé le 20 novembre 2009 par : les membres du groupe de travail	

- **Approbation du relevé de conclusions de la réunion précédente**

Les représentants du CADE et de la CCI de Bayonne ont fait observer le manque de complétude de leurs interventions, inhérent à la production d'un relevé de conclusions. Pas de remarques particulières sur le fond, le relevé de conclusions est validé.

- **Bilan et suite à donner aux groupes de travail et commissions consultatives de septembre et octobre**

- Le représentant de la CABAB souhaiterait que les raccordements directs entre la ligne nouvelle et le CEF de Mouguerre, tant vers le nord et que vers le sud, ne soient plus considérés comme une fonctionnalité optionnelle mais effective. De même, le Conseil Régional d'Aquitaine demande à ce que l'aménagement de la halte SR-GV Côte Landaise soit passé en rang 1. Enfin, le représentant du Grand Dax souhaite qu'il en soit de même pour la halte SR-GV Pays Tarusate.
 - *RFF répond que ces décisions appartiendront au COPIL de janvier. Le niveau de rang ne présage pas du niveau des études. Toutes les fonctionnalités sont étudiées afin d'apporter un éclairage (analyse comparative multicritères) aux membres des différentes instances de concertation.*
- Le représentant du CADE interroge sur une éventuelle halte SR-GV « Pays Basque », qui serait située au Sud de Bayonne, à savoir si elle est prévue au programme des fonctionnalités :
 - *RFF précise qu'une analyse des besoins de déplacements au Pays basque sera menée, à partir du périmètre d'études arrêté par le COPIL du 17 septembre 2009. Si l'analyse de l'évolution de la mobilité démontre l'existence d'un potentiel de marché, RFF étudiera des solutions de services répondant aux besoins identifiés.*
 - *Le représentant du Conseil Régional d'Aquitaine ajoute qu'il a commandé une étude pour examiner les dynamiques de déplacements transfrontaliers vers l'Euskadi. RFF indique que cette étude sera prise en compte dès lors*

que les résultats seront connus.

- **Familles d'hypothèses prises en compte dans les études de trafic des GPSO**

- Le représentant de la CCI de Bayonne estime que les hypothèses retenues par RFF manquent d'ambition. Elles devraient mettre mieux en avant la volonté politique de report modal ainsi que le fait qu'une offre de qualité (pour le fret et les voyageurs) créera une forte demande.
- Le représentant de l'association Béarn Adour Pyrénées (BAP) demande si la concurrence avec le transport aérien sera vraiment réelle sur Paris-Pau ou Paris-Hendaye.
- A cet égard, le représentant de la SNCF préconise de ne pas sous-évaluer l'inventivité des transporteurs aériens, lesquels luttent fortement contre la concurrence représentée par le ferroviaire.
 - *RFF répond que la qualité de la nouvelle offre est prise en compte. Par exemple la continuité des itinéraires entre les réseaux français et espagnols sera réalisée grâce à un même écartement des voies. De même, une hypothèse de hausse de la productivité des trains de fret est envisagée. Enfin, d'autres projets d'infrastructures sont aussi considérés, comme pour le mode routier (autoroute A65 Langon-Pau, mise aux normes autoroutières de la N10...). Tous ces éléments concourent à la compétitivité de l'offre ferroviaire.*
 - *RFF précise que l'évolution différenciée des différents modes de transports sera prise en compte, avec des temps de parcours calculés de porte-à-porte. Concernant la compétitivité du ferroviaire, à titre d'exemple, pour Paris-Strasbourg, une baisse de la demande aérienne de 44% a été observée suite à la mise en place de la LGV Est européenne. Le représentant de la CCI de Bayonne confirme ces observations. Il rappelle que ce phénomène s'est à chaque fois produit lorsque que les temps de parcours se situent dans une fourchette de 3 heures à 3 heures 30, ce qui sera le cas pour Paris-Pau, Paris-Bayonne et Paris-Astigarraga.*
- Le représentant du CADE demande si l'influence de la hausse des péages prévue par RFF est intégrée dans les prévisions de trafic.
 - *RFF répond qu'elle est intégrée à travers le prix du billet. Il est aussi pris en considération les limites du budget transport des ménages. Les péages auront sans doute une influence sur le trafic, tout comme l'évolution des prix de transports des autres modes. Les péages ne sont pas définis à ce stade d'étude, tout comme les tarifs des services aux clients. Pour la LGV Est européenne les tarifs ont été fixés l'année précédant l'ouverture de la ligne. Pour la LGV Tours-Bordeaux par exemple, ils seront définis par le concessionnaire.*
- Le représentant de l'association BAP interroge également sur la prise en compte des opérateurs fret de proximité (OFP).
 - *RFF répond que la visibilité sur ces futurs opérateurs est faible à l'heure actuelle. Une expérience sera menée en 2010 dans le Morvan. Néanmoins la mise à disposition de sillons sur les lignes du réseau ferré national sera facilitée par la réalisation des lignes nouvelles. Cela ouvre des possibilités pour les OFP.*

- **Performances TAGV¹ et SR-GV, schéma de desserte possible (fret/voyageur)**
 - Le représentant de l'association BAP demande si les missions de type Bayonne-Pau-Saragosse emprunteront la ligne existante ou remonteront par la ligne nouvelle vers Mont-de-Marsan pour emprunter le raccordement direct Béarn-Bigorre.
 - *RFF répond que l'infrastructure permettra les deux itinéraires. Si la seconde solution a une pertinence, un opérateur ferroviaire pourra se saisir du marché.*

- **Possibilité de chargement du fret à grande vitesse dans les gares GPSO**
 - Le représentant du CADE demande si le tonnage de ce type de train est bien de 155 tonnes et déclare que les experts s'accordent pour dire que le transport de fret sur LGV n'a pas de pertinence.
 - *RFF répond qu'actuellement ce type de marché est émergent et qu'il n'existe pas d'offre ferroviaire en dehors des TGV de La Poste. Une étude de potentialité de marché est en cours, et un projet de fret rapide (Carex) est à l'étude sur l'axe rhodanien. RFF rappelle par ailleurs que le marché de la messagerie aérienne à haute valeur ajoutée (petits colis) est très dynamique aujourd'hui.*
 - *RFF rappelle que le tonnage des trains de fret rapide n'est pas connu à ce jour. Les études de marché permettront de le préciser.*
 - *La SNCF indique que la réflexion du fret ferroviaire rapide à haute valeur ajoutée est portée par des industriels qui recherchent un outil répondant à leurs besoins. Les trains ne sont pas systématiquement optimisés en tonnage mais en réponse aux besoins de transport.*

- **Présentation et analyse de l'étude CITEC**
 - Le représentant de la CCI de Bayonne demande à RFF de publier rapidement une réponse officielle sur l'étude CITEC. L'étude d'audit capacitaire commanditée par la CPDP au moment du débat public avait conclu à la saturation de la ligne existante vers 2020. La présentation par RFF de sa première analyse de l'étude CITEC montre que l'aménagement de la ligne existante n'apporte pas de réponses aux services permis par la ligne nouvelle, ni à la raréfaction des énergies fossiles qui va provoquer inévitablement un report modal vers le mode ferroviaire.
 - Le représentant du CADE présente sa lecture de l'étude CITEC, après accord du garant. Il reprend le scénario M1 du débat public. Il permettrait de répondre aux besoins jusqu'en 2060. Par ailleurs, il préconise la mise à 3 voies de l'ouvrage de franchissement de l'Adour en sortie de la gare de Bayonne. Il estime que le système de contrôle européen des trains (ERTMS) que RFF va déployer sur la ligne existante en 2018 permet bien d'écouler un train toutes les 3 minutes.
 - *RFF précise à nouveau que le scénario M1 envisageait la mise à 4 voies de la ligne existante à partir du raccordement Nord de Bayonne, solution très impactante pour les riverains sans améliorer les temps de parcours. C'est pourquoi elle a été abandonnée suite au débat public.*
 - *RFF précise également que la mise à 3 voies de la passerelle sur l'Adour, qui n'est pas une mesure durable, nécessiterait également un tunnel supplémentaire pour cette 3^{ème} voie et engendrerait un impact important en milieu urbain dense. C'est pourquoi elle a été abandonnée suite au débat public.*

¹ Train Apte à la Grande Vitesse

- *RFF précise que l'ERTMS permet un débit maximal de 16 trains/heure/sens, et sera déployé par RFF pour l'interopérabilité du réseau structurant européen. Cependant, ce débit maximal imposerait une homogénéisation des vitesses sur le train le plus lent. Ce système remplacera progressivement le système de signalisation et de télécommunication sur les lignes les plus importantes du réseau ferré national.*

- **Performances et capacités du Y Basque et du réseau classique espagnol**
 - Le directeur du GEIE² Vitoria-Dax, précise qu'avec la mise à double écartement des lignes existantes au sud de San Sebastian, il sera possible d'écouler 158 trains de fret en Espagne par la ligne nouvelle entre la frontière et Astigarraga. Ainsi au sud d'Astigarraga, 42% emprunteront l'Y Basque et 58% emprunteront la ligne existante.

² Groupement européen d'intérêt économique