



Réunion de Groupe de Travail GPSO

GT3c Fonctionnalités et services de Transport

Type de document	Relevé de conclusions
Groupe de travail	GT3c (Dax-Espagne)
Date de la réunion	18 septembre 2009
Lieu de réunion	CCI - Bayonne
Référence	GPSO-09-EGI-3-CRT-5505
Validé le 16 octobre 2009 par : les membres du groupe de travail	

- **Présentation de la démarche de concertation par RFF ; dispositif général, mise en place d'un collège des acteurs locaux, présentation des garants, objectifs et méthode de la concertation pour l'année 2009.**
 - Le représentant du CADE demande à ce que son collectif d'associations soit invité systématiquement aux groupes de travail, car ça n'avait pas été le cas jusqu'à présent.
 - *RFF prend acte de cette demande.*
- **Etudes de trafic et de capacités : présentation de la situation actuelle et des perspectives offertes par les GPSO, méthode proposée.**
 - Le représentant du CADE s'interroge sur la viabilité des Services Régionaux à Grande Vitesse (SR-GV), notamment dans le Sud-Landes et sur les dessertes envisagées. La desserte internationale qui ignore les Landes et le Pays Basques serait celle qui sera amenée à se développer le plus. Le représentant du Conseil Général des Landes, et le représentant de la CCI de Bayonne pensent, au contraire, que l'intérêt de la nouvelle infrastructure est qu'elle permette des usages variés et, qu'à une offre de qualité, répondra la demande.
 - *RFF répond que la demande de transport entre le Sud-Landes – Pays Basque et l'Espagne est prise en compte. La représentante de la Région Aquitaine précise également que les SR-GV desserviront la gare de Bayonne.*
 - Un membre du CADE demande si la capacité du réseau espagnol, incluant le Y Basque et les portions de lignes existantes mise à écartement UIC, est suffisante par rapport à la capacité qui sera disponible en France après aménagement des lignes nouvelles ? Quel sera le tonnage admissible et la longueur des trains admissibles en Espagne ? La représentante de la Région Aquitaine demande également si le port de

Bilbao sera connecté à l'Y Basque et à la ligne nouvelle française.

- *RFF précise que cette question sera prise en compte dans les études de capacité. L'Y Basque sera conçu pour des trains de 750 m et les mêmes tonnages qu'en France seront admissibles, moyennant des locomotives plus puissantes.*
- *RFF rappelle également que le gouvernement espagnol investit pour la pose d'un 3^{ème} rail sur les voie existante espagnole les lus génératrice de trafic. Des convois à écartement européen pourront ainsi passer de la ligne nouvelle en France, à l'Y Basque puis aux lignes ainsi aménagées en Espagne. Les ports basques et cantabriques font partie de ce programme.*
- Le représentant du CADE demande si le nouveau pont sur l'Adour au sud de la gare de Bayonne sera mis à 3 voies ?
 - *RFF répond que cette solution s'insère mal dans la ville et n'a pas été retenue dans l'étude réalisée.*
- Le représentant de la Mairie d'Urrugne demande si, suite aux résultats de l'étude de CITEC, l'option d'aménagement de la ligne existante entre Bayonne et Hendaye sans création de ligne nouvelle est encore envisagée ?
 - *RFF précise que L'étude CITEC est considérée par RFF comme une contribution et sera prise en compte. Néanmoins, les études de RFF concernent la construction des lignes nouvelles en synergie avec l'aménagement des lignes existantes. C'est l'enquête d'utilité publique en 2011 qui statuera sur la réalisation ou non des lignes nouvelles.*
- Le représentant du SCOT Bayonne Sud-Landes insiste sur le fait que l'amélioration de la ligne existante Bordeaux-Hendaye ne doit pas se faire au détriment des lignes annexes Bayonne-Pau-Tarbes et Bayonne - St-Jean-Pied-de-Port par la vallée de la Nive .
 - *RFF souligne que l'ensemble des lignes se connectant à Bordeaux-Hendaye sont prises en compte dans les études de capacité.*
- **Présentation des fonctionnalités décidées et en étude, et approche proposée pour le choix d'un programme fonctionnel.**
 - Le représentant de la Société Mixte d'Aménagement du Centre Européen de Fret de Mouguerre (SMACEF) souligne que les raccordements du CEF à la ligne nouvelle doivent prendre en compte le fait qu'un faisceau de réception/préparation serait nécessaire à l'Est, le raccordement actuel étant dirigé vers l'ouest. De plus, il faut prendre en compte le viaduc sur l'Adour pour la réalisation du raccordement Nord qui serait à 3 voies en cas de réalisation du raccordement du CEF vers le nord.
 - *RFF précise que les études examinent d'abord l'intérêt de cette fonctionnalité, et les contraintes techniques seront également prises en compte.*