

REUNION DE GROUPE DE TRAVAIL GT8d

Gare de DAX et Halte SR-GV CÔTE LANDAISE

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT8d R2
Date de la réunion	7 juillet 2011
Lieu de réunion	DAX - Communauté d'agglomération du Grand Dax
Référence	GPSO-EGI-3-CRT-6142web

1. Objet de la réunion

La réunion de groupe de travail sur la gare de Dax et la halte Côte Landaise porte sur les points suivants :

- La gouvernance des gares et le rôle du comité gare et du groupe de travail gares ;
- Les prévisions de trafic et les dessertes envisagées ;
- Les aménagements nécessaires pour la gare de Dax à horizon de mise en service des GPSO et au-delà ;
- Recueil des avis sur le préprogramme de la halte SR-GV Côte Landaise ;
- Les études à engager.

2. Déroulement de la réunion

La réunion débute sur la présentation de l'organisation et la gouvernance des études de gares dans le cadre du projet GPSO. RFF revient également sur les décisions antérieures concernant la desserte de l'agglomération dacquoise, à savoir le choix de la gare existante avec des raccordements à la ligne nouvelle au nord et au sud de celle-ci, ainsi que le choix d'une halte sur ligne nouvelle au niveau de la ZAE Atlantisud dédiée au service régional à grande vitesse (SR-GV). Ce site pourra également servir de réservation pour une gare nouvelle de Dax à long terme si jamais la gare actuelle devenait saturée.

La réunion se poursuit sur les prévisions de desserte de Dax et de la halte SR-GV, qui sont les suivantes :

- 11 allers-retours Paris-Dax
- 5 allers-retours SR-GV vers Bordeaux et Bayonne desservant Dax et Côte Landaise ;

- 2 allers-retours Bayonne-Dax-Toulouse (desserte « sud-sud »). Cette dernière hypothèse est prudente, et pourra évoluer en fonction de la demande pour cette desserte.

Les études de trafic estiment la fréquentation de la gare de Dax à 1,7 million de passagers annuels environ, alors que celle de la halte SR-GV est évaluée à 100 000 voyageurs.

Sont ensuite présentés les aménagements nécessaires pour la gare existante de Dax. Les études ont montré que l'exploitation de la gare actuelle à horizon cible GPSO (2035) demande :

- Le prolongement de la voie 5 en terminus si la région Aquitaine souhaite mettre en place des rames longues (plus de 90 mètres) pour les missions TER Dax-Pau/Tarbes et l'Eurocité Dax-Hendaye-San Sebastian.
- L'amélioration pour le remisage des rames en journée.

Ces deux aménagements sont chiffrés à 1,5 M€ HT.

- L'amélioration de l'accès aux remisages existants voire leur reconfiguration pour augmenter leur capacité. Ce besoin, nécessaire à la mise en place des dessertes TER Dax-Pau/Tarbes et Eurocités Dax-Bayonne-San Sebastian est hors périmètre GPSO et n'a pas été étudié. Il sera à affiner en fonction des prévisions de desserte TER et Eurocités assurée par la Région Aquitaine.

Par ailleurs, la gare est apte à recevoir le trafic de passagers prévu à l'horizon 2035.

La réunion se poursuit alors avec le recueil des avis des participants sur le pré-programme de la halte SR-GV proposé par RFF.

La séance s'est close sur la suite des études à engager.

3. Relevé des échanges et des contributions

La Gouvernance des gares, le Comité Gare et le Groupe de Travail Gares

L'agglomération de Dax exprime son souhait de contribuer à l'ordre du jour pour les réunions de groupe de travail. Le directeur général s'interroge également sur le périmètre du groupe de travail.

RFF précise que le groupe de travail concerne à la fois la gare de Dax qui restera le point d'accès principal de desserte de l'agglomération, et la halte dédiée au SR-GV pour la desserte de la Côte Landaise. Celle-ci pourrait servir à long terme pour la desserte de Dax si jamais la gare actuelle devenait saturée. Ces deux équipements ont donc des fonctions différentes.

Le représentant de la CCI des Landes demande si la possibilité d'une réservation foncière pour une gare sur ligne nouvelle qui serait située au nord de Dax est toujours d'actualité, comme cela serait spécifié dans la lettre de mission envoyée par le Ministre.

RFF rappelle que la desserte TaGV de Dax se fera par la gare existante, et que cette halte SR-GV à St-Geours-de-Maremne constitue le site proposé pour réserver à long terme la réalisation d'une gare nouvelle.

A ce propos, la FNAUT s'interroge sur le site retenu, et si celui-ci correspond au meilleur positionnement par rapport au potentiel de trafic.

RFF rappelle que cette réflexion a été menée lors des études anticipées en 2009/2010, la desserte par la gare centre ayant été confirmée alors, ainsi qu'une halte à St-Geours proche de la ZAE Atlantisud.

M. LAVIELLE de MACS précise que cet emplacement a été voulu par MACS et le Conseil Général des Landes et qu'il se situe à une distance raisonnable de la Côte Landaise, avec une bonne accessibilité routière. Il rappelle que la Côte Landaise est fréquentée par 250 à 300 000 personnes l'été et que la halte sera une alternative aux gares de Dax et de Bayonne.

Les prévisions de trafic et la desserte envisagée

Le représentant du Conseil Général des Landes demande s'il s'agit, pour la desserte sud-sud, de trains TaGV ou SR-GV ?

RFF répond que cette question n'est pas encore tranchée, mais que les temps de parcours pour les missions omnibus est globalement équivalent pour les TaGV omnibus (ayant une vitesse maximale de 320 km/h) et les SR-GV (vitesse de 250 km/h).

A propos du SR-GV, la FNAUT demande s'il a été vérifié que le trafic SR-GV apportera une diminution de la fréquentation des TER. Des questions sont également posées sur la tarification et le matériel roulant envisagé.

Le représentant du Conseil Régional répond qu'il est difficile de faire des prévisions car les horaires des différentes missions n'est pas connu. Cependant, SR-GV et TER relèvent d'une logique différente puisque, à horizon GPSO, le TER sera plutôt destiné à des transports proches de gare à gare alors que le SR-GV est conçu pour les parcours longs. En effet, entre Bordeaux et Astigarraga, 5 arrêts seulement sont prévus. Le TER pourra se développer en profitant de la libération des sillons TaGV et SR-GV qui circuleront de leur côté sur ligne nouvelle.

Il précise également que les matériels roulants pris en hypothèse sont des trains neufs. L'exemple de la région Nord-Pas-de-Calais montre cependant que ces dessertes peuvent également être effectuées avec du matériel TGV®.

Quant à la tarification, RFF et Conseil Régional répondent qu'il est trop tôt pour fixer ce paramètre.

Aménagements nécessaires en gare de Dax

Le directeur des services du Grand Dax regrette que la réflexion sur la gare de Dax se limite aux aspects ferroviaires et demande que la réflexion soit étendue aux abords de la gare. La complémentarité entre les deux sites (gare de Dax et Halte SR-GV) devrait également être prise en compte. A ce titre, les représentants de MACS regrettent qu'aucun élu du Grand Dax ne soit présent.

RFF rappelle que l'objectif des études était d'examiner la capacité à recevoir le nombre de passagers et le nombre de trains prévus à horizon cible GPSO (2035). L'étude conclut que la gare de Dax est suffisamment dimensionnée pour le long terme. Ainsi, le recours au site de la halte Côte Landaise pour la desserte de Dax n'est pas envisagé à ce stade. Dans cette optique, les travaux prévus dans le cadre de l'aménagement de la gare de Dax en pôle d'échange multimodal (PEM) est pertinent pour un usage pérenne de la gare. Il reste également à vérifier que le projet de PEM permet lui aussi de garantir une évolution à long terme pour la clientèle et le projet d'agglomération.

Le Grand Dax demande alors si la modernisation du bâtiment voyageurs est comprise dans le périmètre GPSO. RFF précise qu'il reste effectivement à vérifier le correct dimensionnement du bâtiment voyageurs et des parkings par rapport au surplus de voyageurs induit par le projet GPSO.

Il est également rappelé qu'une réunion à destination des élus, faisant suite à la présente réunion, est prévue le 13 juillet prochain en préfecture

A propos des aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en gare de Dax, le représentant de la FNAUT regrette que les ascenseurs n'aient pas été mieux dimensionnés. Il rappelle que les PMR ne sont pas seulement les personnes en fauteuil roulant mais également les personnes chargées de valises. Il suggère donc la mise en place d'escaliers roulants pour l'accès à l'ensemble des quais, équipement qui serait également à prévoir pour la halte SR-GV.

Pré-programme de la halte SR-GV Côte Landaise

Le représentant de la CCI des Landes demande si la géographie des lieux a favorisé un positionnement de la halte à l'Est de l'A63 ? EGIS précise qu'à l'Ouest de l'autoroute A63 le tracé est en courbe, ce qui ne permettait pas l'aménagement d'un arrêt.

Les représentants de MACS demandent le coût de la halte SR-GV ?

RFF répond qu'on se situe aux alentours de 30 M€ au total, sachant que les équipements ferroviaires et la voie représentent environ deux tiers du coût. Le représentant de la Région Aquitaine précise qu'il s'agit bien d'une halte, c'est-à-dire qu'elle ne comprendra pas de bâtiment voyageurs à proprement parler.

Sur demande du Grand Dax, RFF précise bien que le coût de la halte est prévu dans le projet GPSO, ce qui couvre les installations de la gare, le parking et la voirie d'accès.

Suite à une demande de MACS, EGIS précise que la halte et ses aménagements alentours représentent une surface de 4 à 5 hectares environ.

Les représentants de MACS reviennent également sur la fonctionnalité de chargement de fret à la halte SR-GV. RFF évoque l'étude de marché qui a été menée sur le fret à haute valeur ajoutée, de type messagerie-colis. La pertinence de ce marché pour le ferroviaire est assez limitée, les volumes étant faibles et le coût du ferroviaire sur LGV difficile à amortir, sauf pour des points générateurs très importants. Il existe par exemple un seul avion journalier entre Paris et Toulouse pour ce type de fret.

A propos des trains de ferroutage prévus par ailleurs, MACS s'interroge sur la compatibilité de ce projet avec l'élargissement à 3 voies de l'autoroute ?

RFF répond que le ferroutage se heurte à l'heure actuelle à un problème de coût, provoqué notamment au transbordement. L'autoroute ferroviaire qui a été lancée entre Bettembourg et Perpignan montre cependant une croissance certaine, puisqu'on est passé d'un aller-retour en 2007 à 4 aujourd'hui, un cinquième étant prévu pour l'an prochain. Ce type de service est prévu sur l'axe Atlantique très prochainement.

La FNAUT demande si un guichet est prévu à la halte Côte Landaise. Cette question relève de la Région Aquitaine, et l'hypothèse envisagée à ce stade est d'installer des automates uniquement, le pôle de service principal restant la gare de Dax.

Un représentant de MACS demande la plage horaire de circulation des TaGV. Selon RFF, les TaGV circuleront de 5h à minuit (ils seront peu nombreux avant 6h et après 22h) alors que les trains de fret circulent en continu avec une interruption pour maintenance de 2 à 4 heures selon les jours.

La DDTM propose de rajouter des quais de bus. Le nombre n'est pas précisé à ce stade mais le seul quai proposé à ce jour semble trop faible (pour les besoins des transports départementaux, des navettes saisonnières, des transports occasionnels de groupes...).

La Communauté d'Agglomération du Grand Dax demande également qu'un abri vélo soit prévu.

RFF évoque le mode de franchissement piéton des voies au droit de la halte : le choix entre un passage supérieur et inférieur dépend principalement de profil en long du tracé au droit du site. Ce choix reste donc ouvert à ce stade car le tracé est en court d'optimisation ; ce qui induira une tendance naturelle vers le choix d'une passerelle ou d'un passage souterrain. Les participants n'émettent pas de demande particulière sur ce choix au cours de la réunion.

MACS demande si la surface déjà évoquée antérieurement de 4 à 5 ha pour la halte SR-GV est toujours d'actualité ? EGIS précise qu'à ce stade des études, ces valeurs sont toujours à considérer.

MACS demande également à ce que l'accès à la halte puisse se faire également par le Sud par rapport au schéma proposé en séance (via RN124).

Suite des études

Le directeur des services du Grand Dax réaffirme sa volonté d'étudier le projet d'aménagement commun entre la gare centre de Dax et la halte SR-GV, notamment dans le cadre du SCOT. Il souhaite un éclairage sur la complémentarité commerciale, les dessertes, le type d'utilisateur des deux points de desserte. RFF répond que les études de trafic GPSO n'entrent pas dans ce niveau de détail, aucune étude marketing n'étant menée. Par ailleurs, RFF précise pouvoir apporter une contribution à la réalisation de ces études, mais ne peut prendre à sa charge leur pilotage, ces études entrant dans le cadre de l'aménagement du territoire.

4. Synthèse des échanges

RFF récapitule les besoins d'étude mis au jour lors de la réunion :

- Vérifier que le bâtiment voyageurs et les parkings de la gare de Dax peuvent répondre au surplus de fréquentation de la gare induit par GPSO ;
- Analyser la position précise de la halte et de ses accès en prenant en compte les volontés de chacun.

L'aménagement de la halte et de ses abords devra préserver une évolutivité future si nécessaire.

RFF précise qu'une ou plusieurs pré-esquisses de la halte seront réalisées dans le cadre de l'enquête d'utilité publique. Il est également rappelé que l'accès à la halte n'est pas encore définitif, et qu'il pourra évoluer en fonction des volontés des différentes parties prenantes.

La prochaine réunion de groupe de travail est prévue à l'automne 2011.

Information complémentaire : Concertation – Avis du public

Post réunion, RFF indique qu'une concertation du public sera organisée en octobre 2011 pour informer habitants et usagers des projets d'aménagement de la halte et de la gare, et recueillir tous les avis et suggestions susceptibles d'enrichir le projet.