

*Bordeaux
Espagne*

Les **Grands**
Projets
du **Sud**
Ouest

*Bordeaux
Toulouse*



Desserte de l'agglomération de DAX

Synthèse

SOMMAIRE

1. OBJECTIFS ET METHODE DES ETUDES.....	3
1.1 LE CONTEXTE.....	3
1.2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE DE LA DESSERTE DE DAX	3
2. LES OPTIONS ENVISAGEES	3
3. LES THEMES D'ETUDES ET LES PRINCIPALES HYPOTHESES	5
3.1 ETUDES DES PERIMETRES D'ACCESSIBILITE.....	5
3.2 SIMULATION DU SCENARIO DE DESSERTE ET DU POTENTIEL DE TRAFIC	6
3.2.1 Scénario de desserte envisagé	6
3.2.2 Potentiel de trafic estimé	7
3.3 ANALYSE MULTICRITERE.....	8
4. APPORTS DE LA CONCERTATION.....	9
5. PROPOSITION DE SUITES A DONNER.....	10

1. OBJECTIFS ET METHODE DES ETUDES

1.1 LE CONTEXTE

A l'issue du débat public sur le projet de ligne nouvelle ferroviaire Bordeaux - Espagne, le conseil d'administration de RFF a décidé de lancer des études sur les conditions de desserte des agglomérations de Mont de Marsan, Dax et Bayonne/Pays Basque pour :

- éclairer les choix que les comités territoriaux et le comité de pilotage des GPSO devront faire concernant les modalités envisageables de desserte de ces agglomérations par la ligne nouvelle ;
- aider à la définition des principaux aménagements à réaliser sur les lignes existantes et nouvelles pour la desserte des agglomérations concernées.

Ces études ont été menées au cours des six derniers mois. Leurs hypothèses, leurs résultats intermédiaires et leurs conclusions ont été concertés dans le cadre d'un groupe de travail présidé par le préfet des Landes. Afin de prendre en considération les synergies entre Dax et Mont-de-Marsan, un seul groupe de travail sur les deux agglomérations landaises a été constitué. Les représentants des départements du Gers et des Pyrénées-Atlantiques ont participé à ces travaux.

1.2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE DE LA DESSERTE DE DAX

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux – Espagne, il a été acté que la gare existante de l'agglomération de Dax continuerait à être desservie par des trains à grande vitesse.

Cependant, vu l'orientation de la dynamique territoriale, particulièrement la croissance démographique du littoral du sud des Landes et les limites à long terme des installations existantes, s'est posée la question de l'opportunité de disposer d'une gare nouvelle à proximité de Dax en plus de la gare existante.

La pertinence d'une éventuelle gare nouvelle a été examinée avec l'objectif d'accroître la zone d'attractivité de la gare existante sans lui faire concurrence.

Les études ont permis de préciser les services et utilisations attendues (fonctionnalités) d'une gare nouvelle, pour rechercher les solutions y répondant le mieux. Les deux questions posées ont été les suivantes :

- Faut-il desservir Dax et ses environs par la seule gare actuelle ? Si oui, avec quels objectifs ?
- Faut-il envisager une desserte de Dax et de ses environs par la gare actuelle et par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle ? Si oui, quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ? Où peut-elle être positionnée pour rendre ces services ? Quand faut-il la réaliser : à la mise en service des GPSO ou plus tard ?

2. LES OPTIONS ENVISAGEES

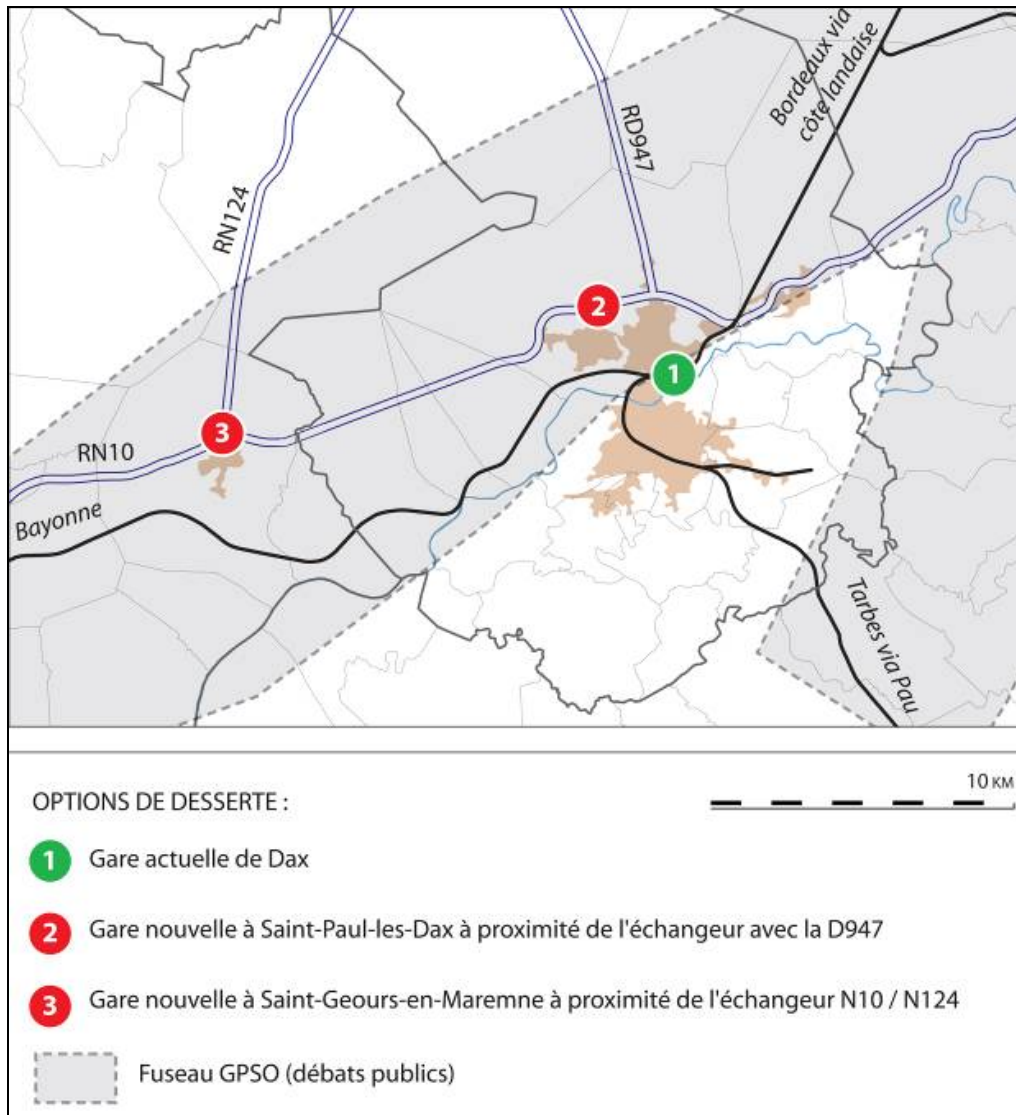
Les études ont débuté par une analyse de la dynamique des territoires qui s'est en partie appuyée sur des rencontres avec les principaux acteurs locaux. Les enjeux de territoire, leurs dynamiques et les besoins de services associés aux gares ont été définis et examinés afin d'établir les principes de positionnement pour une éventuelle gare nouvelle susceptible d'étendre la zone d'attractivité, notamment vers la côte landaise.

Les sites potentiels de cette gare nouvelle ont été examinés en fonction de leurs conditions d'accessibilité. Deux sites possibles ont finalement été étudiés :

- gare nouvelle au nord de l'agglomération à proximité de l'échangeur RD947-RD824 ;
- gare nouvelle au sud-ouest de l'agglomération à proximité de Saint-Geours-de-Maremne et de l'échangeur RN10-RD824.

Ces deux positionnements ont conduit à examiner la solution de base de desserte de la gare existante et 2 options de desserte complémentaires de l'agglomération de Dax par gare nouvelle. Trois familles de situations ont été étudiées.

- Desserte par la gare actuelle seule, solution de base (1), avec un raccordement au nord, acté lors du débat public et un raccordement au sud au plus près de l'agglomération de Dax, approuvé lors de la concertation dans le groupe de travail sur la desserte de l'agglomération.
- Desserte par la gare actuelle et par une gare nouvelle au nord à Saint-Paul-les-Dax (option 2).
- Desserte par la gare actuelle et par une gare nouvelle au sud-ouest à Saint-Geours-de-Maremne (option 3).



3. LES THEMES D'ETUDES ET LES PRINCIPALES HYPOTHESES

3.1 ETUDES DES PERIMETRES D'ACCESSIBILITE

L'objectif de cette partie des études est de caractériser pour chaque option, le territoire situé à proximité de la gare envisagée. La proximité étant définie par le temps mis par l'utilisateur pour rejoindre la gare en transport routier individuel ou en transport collectif (TER, transports collectifs urbains, transports départementaux...).

Pour le mode routier, les temps d'accès ont été calculés en prenant en compte le réseau existant ainsi que des projets importants en cours qu'il faudrait réaliser pour atteindre les résultats présentés et plus particulièrement :

- le contournement est de l'agglomération ;
- le franchissement central des voies ferrées ;
- l'autoroute A65.

Les aménagements plus locaux d'accessibilité à la gare existante ont aussi été pris en considération.

Concernant le TER, la mise en place d'un cadencement (meilleure lisibilité de la desserte) ainsi que d'un renforcement des fréquences conformes aux objectifs 2020 du « Programme de développement du TER en Aquitaine – Bilan à mi parcours et nouvelles orientations - octobre 2006 » ont été intégrés.

Les projections démographiques et socio-économiques en 2020 et 2050 sont basées sur les données fournies par l'INSEE : recensement de 2006 et prévisions de croissance.

L'examen des chiffres de population, d'emploi ou de lits touristiques dans un périmètre situé à moins de 15 ou 45 minutes des sites existants (gare actuelle) ou potentiels (gare nouvelle) ont permis de montrer que :

- la réalisation d'une gare nouvelle au nord à proximité immédiate de l'agglomération (option 2) ne permet pas d'améliorer significativement l'accessibilité au TGV[®] par rapport à l'utilisation de la gare actuelle seule, solution de base (1) et renforce la concurrence entre les deux sites de gare au lieu de créer la complémentarité recherchée ;
- la réalisation d'une gare nouvelle au sud-ouest de Dax à proximité de Saint-Geours-de-Maremne (option 3) améliore l'accessibilité au TGV[®] pour la côte landaise par rapport à la solution de base (1) et à l'option 2.

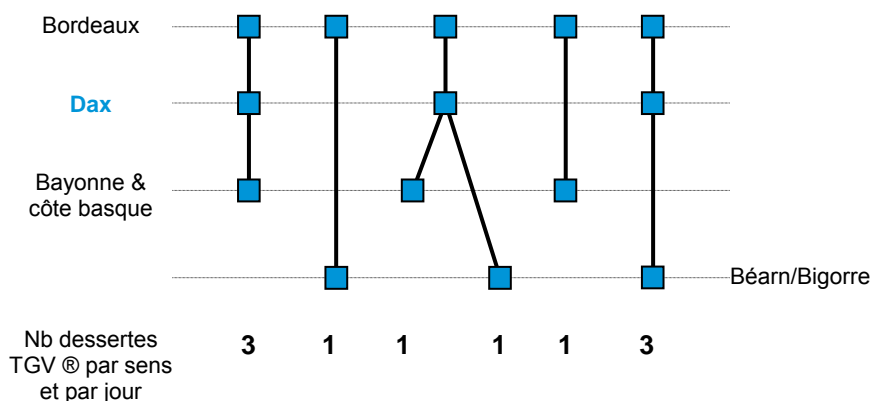
Les membres du groupe de travail ont noté que l'utilisation de la gare existante avait l'avantage de desservir au plus près les zones d'activité thermique et permettait de renforcer la rentabilité des investissements réalisés au titre du grand projet d'agglomération sur le quartier de la gare.

3.2 SIMULATION DU SCENARIO DE DESSERTE ET DU POTENTIEL DE TRAFIC

3.2.1 Scénario de desserte envisagé

Une fois les sites potentiels de gare définis, l'étude a eu pour objectif de simuler les services ferroviaires, schéma de desserte, compatibles avec les prévisions de trafic qui ont été présentés lors du débat public. Ces schémas de desserte ont aussi pris en considération l'évolution prévue du réseau ferroviaire existant.

Le schéma de la desserte TGV® actuelle est présenté ci dessous



D'ici 2020, avant que les GPSO n'aient été réalisés, la mise en service de la ligne nouvelle espagnole Irún / Vitoria / Bilbao, dénommée « Y Basque » permettra d'envisager des liaisons au-delà de Bayonne ou d'Hendaye vers l'Espagne, dont San Sébastian, Bilbao, Pampelune, Vitoria ou Madrid.

Une fois les GPSO mis en service, l'offre de service grandes lignes (GL) et TGV® pourrait être à nouveau complétée par des fréquences supplémentaires dues aux gains de temps, en France et en Espagne, et par de nouvelles liaisons dites « Sud-Sud » entre les villes d'Espagne et du sud aquitaine et les agglomérations desservies par la LGV Toulouse-Bordeaux, sans passer par Bordeaux.

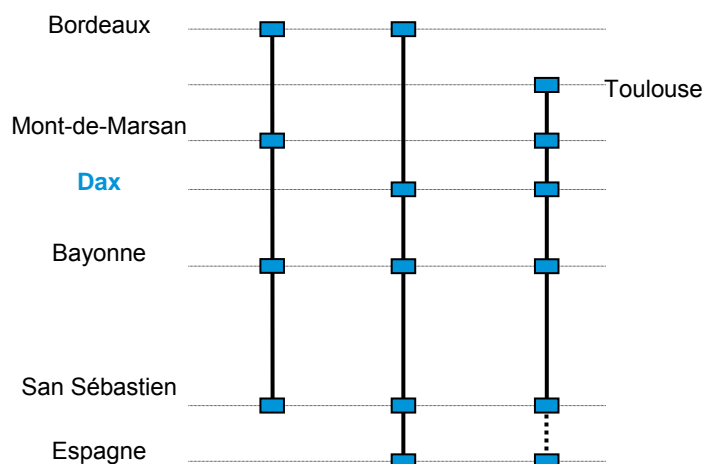
Evolution des temps de parcours

	2009	2020	Gain de temps
Dax-Bayonne	26 min	16 à 18 min	8 à 10 min
Dax-Bordeaux	1h07 min	42 min	25 min
Dax-Paris	4h04 min	2h48 min	1h16 min
Dax-Toulouse	3h27 min	1h05 min*	2h22 min*

* Sans arrêt et en passant par la liaison « Sud-Sud » dans l'option de passage sud Gironde

Par ailleurs, il sera possible de se rendre à San Sébastian en 45 minutes et à Bilbao en 1h10 minutes depuis Dax.

Le principe de desserte envisagé dans le cadre des études prend en considération les évolutions des temps de parcours. Le schéma de desserte examiné est le même quel que soit le site potentiel de la gare nouvelle. Une fois les GPSO réalisés il pourrait être le suivant :



3.2.2 Potentiel de trafic estimé

Sur la base des périmètres d'accessibilité définis préalablement, des sites potentiels de gare, de scénario de desserte basé sur les prévisions de trafic présentées lors du débat public, une estimation du potentiel de trafic voyageurs a été réalisée. Elle devra être affinée et complétée par les études de trafic qui se dérouleront en 2009 et 2010.

Les résultats des études de trafic du débat public ont été précisés de manière à essayer de différencier les options.

Les potentiels de trafic estimés sont les suivants :

	Trafic total Grandes Lignes en nombre de voyageurs par an		
	Gare existante	Gare nouvelle	Total
Solution de base (1)	1 700 000	Pas de gare nouvelle	1 700 000
Option 2	740 000	1 040 000	1 780 000
Option 3	1 150 000	750 000	1 900 000

Les résultats des simulations réalisées montrent que :

- le trafic en gare existante est maximum pour la solution de base (1) ;
- l'option 2 étend faiblement la zone d'influence vers le nord et induit une faible croissance globale du trafic sur Dax par rapport à la solution de base (1). Elle introduit également une forte concurrence entre les deux gares puisque près de 60% du trafic serait localisé sur la gare nouvelle ;
- l'option 3 étend la zone d'influence vers le sud-ouest et induit une croissance plus marquée du trafic par rapport à l'option 2 (progression supérieure à 11%). Ce trafic provient essentiellement du sud des Landes et s'accompagne d'une légère baisse de trafic pour l'agglomération Bayonnaise. La concurrence entre les deux gares de desserte de l'agglomération dacquoise existe, mais est moins forte que pour l'option 2.

3.3 ANALYSE MULTICRITERE

Une proposition des critères à prendre en considération pour comparer les différents sites de gare et les solutions de desserte associées a été présentée au groupe de travail. Il en a été de même pour la méthode d'évaluation de ces critères. Les études se sont poursuivies en examinant les critères suivants :

- accessibilité du site en transport individuel ;
- accessibilité du site en transport collectif, notamment ferroviaire ;
- efficacité des transports collectifs (fréquence de desserte, multiplicité des modes d'accès – TER, TCSP, route) ;
- potentiel de développement des sites envisagés, aux plans foncier et économique. ;
- enjeux environnementaux : milieu humain, milieu agricole et sylvicole, milieu naturel ;
- coût d'investissement (M€ HT) comprenant les infrastructures à aménager, y compris autres que ferroviaires.

RFF a eu pour principe de recenser les projets d'aménagement et de développement économique et d'envisager à partir de cette identification les éventuelles synergies avec les sites potentiels de gare nouvelles.

Une synthèse, sous forme de bilan de ces critères a été proposée aux membres du groupe de travail. Elle a été partagée. Elle identifie les orientations et suites à donner qui seront examinées par les commissions consultatives et par les instances de gouvernance : comités territoriaux et comités de pilotage.

Un zoom a été réalisé sur les infrastructures à aménager afin de répondre aux fonctionnalités souhaitées. Il est présenté ci-après.

Programme des infrastructures à aménager :

	Solution de base (1) Gare existante	Option 2 – Gare nouvelle proximité échangeur RD824/RD947	Option 3 – Gare nouvelle Proximité échangeur A63
Raccordement ferroviaire*	Au nord-est et au sud-ouest	Déjà prévus dans solution de base (1)	Déjà prévus dans solution de base (1)
Raccordement routier	Amélioration de l'accessibilité à la gare existante	Sur échangeur RD 824 / RD 947 Longueur à aménager environ 2,5 km	Sur échangeur RN 10 / RD 17 Longueur à créer : environ 1,5 km
Besoin en stationnement	environ 1000 places à la mise en service + réservation pour extension	environ 1 000 places à la mise en service + réservation pour extension	environ 1 000 places à la mise en service + réservation pour extension
Liaison de transport en commun avec la gare existante	Activation du pôle multimodal en cours de réalisation	Service routier	Service routier
Distance routière par rapport à la gare existante	Sans objet	5 à 6 km	18 à 20 km
Autres	Aménagement de la gare existante	-	-

* Les services régionaux à grande vitesse (SR-GV), s'ils sont retenus ont vocation à desservir la gare existante et/ou la gare nouvelle. Toutefois pour la solution 2 ils ne peuvent desservir les deux gares en même temps, ce qui est en théorie possible pour l'option 3, même si la proximité des deux sites rend peu probable la desserte des deux gares par les mêmes trains.

Les résultats de l'analyse multicritère partagés en concertation avec les membres du groupe de travail de la desserte des agglomérations de Dax et de Mont-de-Marsan sont présentés dans le tableau ci-dessous :

	Solution de base (1)	Option 2	Option 3
Accessibilité transport individuel.	+(*)	+	++
Accessibilité transport collectif, dont TER	+	-	-(2)
Efficacité Transports collectifs	++	+	-
Potentiel de développement	+	-	+
Environnement	-	--	--
Coût d'investissement (M€ HT)	210 - 240	80 à 100 en plus de la solution de base (1)	90 à 110 en plus de la solution de base (1)

(*) L'accessibilité en transport individuel reste néanmoins légèrement plus performante quand il y a 2 gares (option 2 ou option 3).

(2) : Possibilité théorique de desserte de l'option 3 en SR-GV qui permet donc une accessibilité en transport en commun du site potentiel de la gare nouvelle. Néanmoins, la faible distance entre les deux sites rend peu efficace et peu probable la desserte par des SR-GV des deux gares au cours d'une même mission.

4. APPORTS DE LA CONCERTATION

Toutes les réflexions ont été menées selon une procédure de concertation en continu des études favorisant le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés. Cette démarche a permis de partager les informations, d'alimenter le débat au fil des études, et d'assurer une cohérence entre ce projet et les enjeux de développements territoriaux.

Cette organisation a permis de :

- confirmer l'attachement des acteurs à la réalisation de la solution de base (1) avec la réalisation immédiate et au plus près du raccordement sud de desserte de la gare actuelle de Dax ;
- prendre en considération plus précisément les enjeux de potentiel de développement au travers du développement économique, de la disponibilité du foncier, et de sa valorisation ;
- mieux identifier dans les coûts des différentes options ce qui a trait aux seules options et ce qui a trait au projet de ligne nouvelle dans son ensemble ;
- faire émerger le souhait de réserver la possibilité de réaliser dans le futur une gare nouvelle complémentaire à la gare existante ne concurrençant pas cette dernière. Cette réservation pourrait d'abord servir à l'implantation d'une gare dédiée aux SR-GV;
- prendre en considération la nécessité d'une analyse territoriale globale inter département, notamment vis-à-vis d'une possible concurrence entre les dessertes de Dax et de Bayonne, pour le choix de l'emplacement de la gare nouvelle.

5. PROPOSITION DE SUITES A DONNER

RFF propose de poursuivre les études dans le cadre des groupes de travail « fonctionnalités et services de transport » et « aménagement du territoire et développement local » qui seront mis en place fin juin 2009. L'objectif est de pouvoir définir précisément les fonctionnalités attendues pour la desserte de l'agglomération de Dax à la fin de l'année 2009 et d'y associer la proposition d'un fuseau de passage de 1000 mètres environ permettant d'inscrire un tracé pour la ligne nouvelle. Les axes d'études à retenir suite aux études exploratoires sont :

- Recueillir plus précisément les besoins et souhaits de services de transport et d'aménagement du territoire permis par la ligne nouvelle ;
- Affiner les études de trafic de la desserte de la gare existante : schémas de desserte TGV®, TER et éventuels SR-GV, temps de parcours, types de missions, complémentarité entre les services de transport ferroviaire ;
- Analyse fine des dynamiques territoriales et des synergies entre la desserte de la gare existante et les projets d'aménagement du quartier gare portés par la communauté d'agglomération du Grand Dax ;
- Analyse des complémentarités et synergies d'accessibilité à la gare existante avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) pouvant intervenir sur la réalisation du pôle multimodal ;
- Estimation des enjeux et limites capacitaires de la gare existante afin d'identifier l'horizon possible de réalisation d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle au sud-ouest de Dax ;
- Affiner l'évaluation des enjeux environnementaux et fonctionnels (inscription des raccordements) de la desserte de la gare existante ;
- Evaluation plus précise des coûts d'aménagement des infrastructures pour la desserte de la gare existante ;
- Examen plus précis des possibilités de réservation d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle au sud-ouest de Dax : enjeux d'aménagement du territoire, enjeux de dessertes et de services de transport pour cet équipement, conditions techniques, estimation du coût des aménagements d'infrastructures, etc.