

*Bordeaux
Espagne*

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

*Bordeaux
Toulouse*



**Desserte de l'agglomération
de Mont-de-Marsan**

Synthèse

SOMMAIRE

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

1. OBJECTIF 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 pour la 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 MONT-DE-MARSAN

Suite au débat public du projet de ligne nouvelle Bordeaux - Espagne il a été acté de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne pour desservir Mont-de-Marsan, et par conséquent, l'est des Landes et l'ouest du Gers.

L'objectif des études a été de préciser les services et les utilisations attendus d'une gare nouvelle pour rechercher l'implantation fonctionnelle y répondant le mieux.

Les questions posées ont été les suivantes :

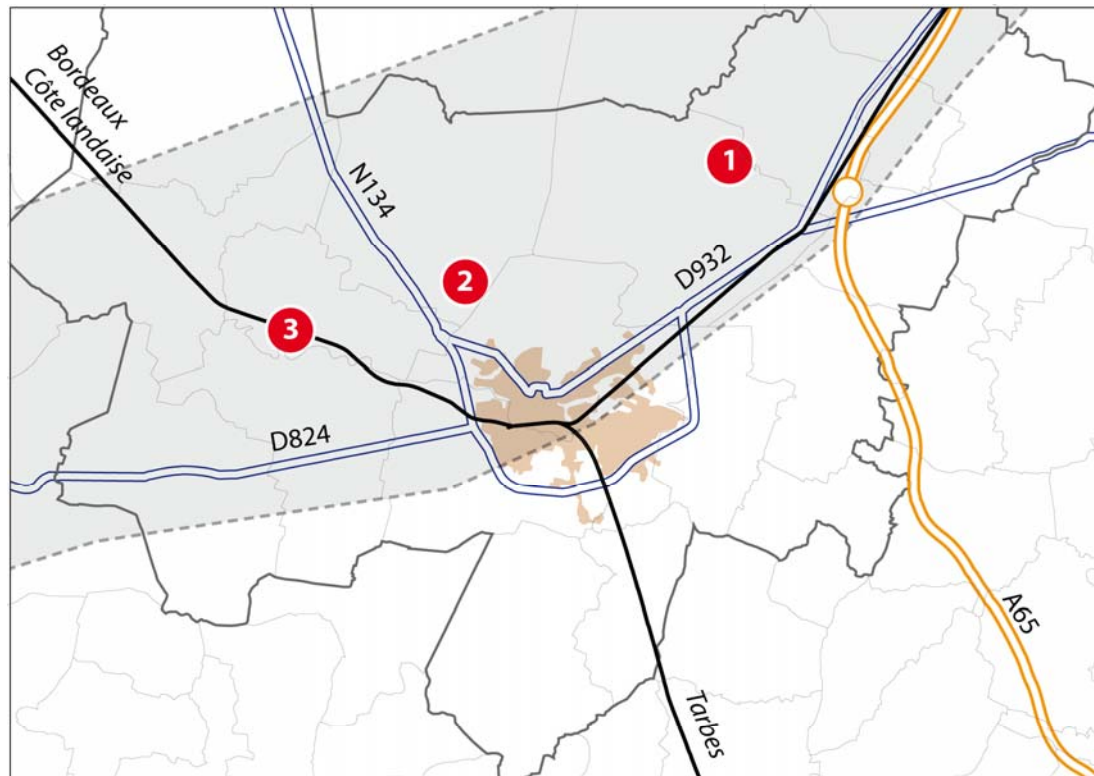
- Quels sont les services souhaités pour la gare nouvelle ?
- Où peut-elle être positionnée pour rendre ces services ?



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 de la gare nouvelle desservant Mont-de-Marsan mais également tout l'est des Landes et l'ouest du Gers.

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

- gare nouvelle à proximité de la voie ferrée Mont-de-Marsan / Roquefort et de l'échangeur du Caloy de l'A65 à l'est de Mont-de-Marsan (option 1) ;
- gare nouvelle au nord de Mont-de-Marsan, à proximité de la RN134 (option 2) ;
- gare nouvelle à l'ouest de Mont-de-Marsan au croisement avec la ligne ferroviaire existante et en correspondance avec celle-ci (option 3).


OPTIONS DE DESSERTE :

- 1** Gare nouvelle à l'Est de Mont-de-Marsan à proximité de l'échangeur du Caloy
 - 2** Gare nouvelle au Nord de Mont-de-Marsan à proximité de la N134
 - 3** Gare nouvelle à l'Ouest de Mont-de-Marsan au croisement avec la ligne ferroviaire existante
-  Fuseau GPSO (débats publics)
 Ligne ferroviaire existante

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 :

- l'autoroute A65 et l'échangeur du Caloy ;
- la mise à 2x2 voies de la RD933 entre Saint-Sever et Mont-de-Marsan ;
- la mise à 2x2 voies de la RD932 entre le futur échangeur du Caloy et Mont-de-Marsan ;
- le prolongement de l'impasse de la gare de Mont-de-Marsan.

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. Dans le cas de l'option 1, le prolongement de la ligne classique jusqu'à la gare nouvelle a été considéré. Il permettra d'assurer une correspondance entre TGV® et TER via la réutilisation d'une partie de la ligne Mont-de-Marsan / Roquefort.

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 des périmètres situés à moins de 15 ou 45 minutes des sites potentiels a permis de montrer que :

- le site potentiel de l'option 1 bénéficie d'une bonne accessibilité routière notamment grâce à sa proximité avec l'A65. Son périmètre d'influence concerne les territoires situés à l'est de l'agglomération dont les perspectives de développement économique et démographique sont améliorées par la création de cette autoroute. L'extension du réseau ferroviaire classique jusqu'à la gare nouvelle permet une bonne accessibilité en transport en commun ;
- l'accessibilité de l'option 2 est moins performante. Le site potentiel de la gare nouvelle n'est pas desservi par le réseau ferroviaire classique. Cette option est située à proximité de la base aérienne et pourrait contraindre l'éventuelle extension de cette base ;
- le site potentiel de l'option 3 est desservi par la voie ferrée Morcenx / Mont-de-Marsan, mais son accessibilité routière est moins bonne que pour les autres sites.

Les membres du groupe de travail ont noté qu'à ce stade des études, l'option 1 semblait la plus en adéquation avec les enjeux d'aménagement du territoire. Ils ont souligné la nécessité de développer les réseaux de desserte ferroviaire et routière et de maintenir les fonctionnalités de la gare existante pour les dessertes TER.

Cette option est aussi la mieux à même de réserver la possibilité d'un raccordement direct d'une desserte du Béarn et de la Bigorre. Ses fonctionnalités pourraient permettre la diffusion des trains au sud soit vers Pau / Lourdes / Tarbes, soit vers Dax / Bayonne / l'Espagne. Elle permettrait d'en faire de même au nord pour des trains se dirigeant soit vers Bordeaux et Paris, soit vers Agen / Montauban / Toulouse et les villes l'arc méditerranéen.

Sur l'utilisation de la gare nouvelle (fonctionnalité), les membres du groupe de travail ont manifesté leur intérêt pour les liaisons dites « Sud-Sud » entre les villes d'Espagne et du sud aquitain et les agglomérations desservies par la LGV Bordeaux-Toulouse, sans passer par Bordeaux.

Enfin, l'ensemble des options de sites potentiels de gare permettrait d'accueillir des dessertes de Service Régionaux à Grande Vitesse (SR-GV) en plus des TGV®.

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, compatibles avec les prévisions de trafic qui ont été présentés lors

du débat public. Les schémas de desserte envisagés ont aussi pris en considération l'évolution prévue du réseau ferroviaire existant.

Aujourd'hui, Mont-de-Marsan n'est pas desservie par le TGV®.

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

La mise en service des GPSO permettra d'intégrer la desserte de Mont-de-Marsan par la ligne nouvelle Bordeaux / Espagne, grâce notamment aux gains de temps, en France et en Espagne.

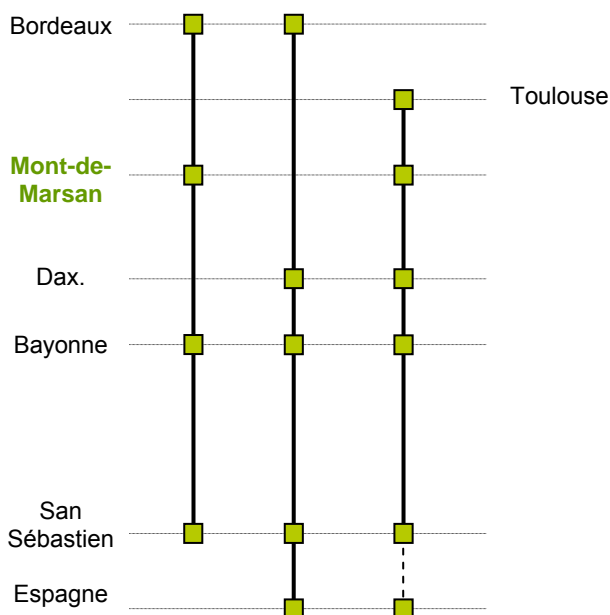
L'offre de service vers Bordeaux, les villes du sud de l'Aquitaine, et l'Espagne pourrait être complétée par de nouvelles liaisons dites « Sud-Sud » entre le sud aquitain et les agglomérations desservies par la LGV Bordeaux-Toulouse sans passer par Bordeaux.

Evolution des temps de parcours			
	2008	2020	Gain de temps
Mont-de-Marsan - Bayonne	2h00 min	28 min	1h32min
Mont-de-Marsan - Bordeaux	1h08 min	30 min	38 min
Mont-de-Marsan - Paris	4h13 min	2h35 min	1h38 min
Mont-de-Marsan - Toulouse		55 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 Sébastien en 58 minutes et à Bilbao en 1h23 minutes.

Le principe de desserte envisagé pour ces 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, du 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 nouvelles 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
Option 1	1 200 000
Option 2	1 250 000
Option 3	1 100 000

Les résultats des simulations réalisées montrent que :

- les trafics potentiels des options 1 et 2 sont comparables ;
- le trafic est légèrement inférieur pour l'option 3 ;
- dans le cas de l'option n°2, la proximité de l'agglomération montoise et la bonne accessibilité de la côte Landaise provoquent une faible induction (nouveaux clients du ferroviaire qui ne voyageaient pas), et un report des usagers du mode routier.

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 foncier et économique des sites envisagés ;
- enjeux environnementaux : milieux humain, agricole et sylvicole, naturel ;
- coût d'investissement (M€ HT) comprenant les infrastructures à aménager, y compris autres que ferroviaires.

RFF a recensé les projets d'aménagement et de développement économiques et a envisagé à partir de cette identification les éventuelles synergies avec les sites potentiels de gares 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 :

	Option 1 Proximité échangeur A65	Option 2 Intersection RN134	Option 3 Intersection ligne ferroviaire
Propositions de raccordement routier	sur échangeur A65 longueur : 1 à 3 km environ	sur RN 134 et RD 651 longueur : 500 à 1000 m environ	sur RD 38 longueur : 1 à 2 km environ
Besoin en stationnement	environ 1 000 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 vers la gare existante	- par le rail : création de 3 à 6 km de voie nouvelle + renouvellement d'environ 6 km de voie - utilisation possible de la RD932	service routier à développer	par le rail : ligne existante Morcenx / Mont-de-Marsan
Distance routière mini / gare existante	11 à 14 km	6 à 7 km	9 km
Autres	réalisation d'une nouvelle gare TER de correspondance	-	réalisation d'une nouvelle gare TER de correspondance

Les SR-GV, s'ils sont retenus, pourront desservir la gare nouvelle dans les trois options.

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 :

	Option 1	Option 2	Option 3
Accessibilité transport individuel	+	+	-
Accessibilité TER	+	--	+
Efficacité transports collectifs	++	+	+
Potentiel de développement	++	--	+
Environnement	-	-	+
Coût d'investissement (M€ HT)	160-200	80-100	90-120

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.

La 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.

Elle a permis de :

- confirmer le souhait de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle, permettant ultérieurement l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre ;
- prendre en considération les enjeux de potentiel de développement au travers du développement économique, de la disponibilité du foncier et de sa valorisation ;
- identifier, pour l'option 2, l'importance des contraintes liées à la base aérienne de Mont-de-Marsan ;
- faire émerger un consensus local en faveur de l'option 1, notamment du fait de sa possible desserte en correspondance par des TER ;
- mieux identifier dans les coûts des différentes options, ceux propres au projet (ligne nouvelle et gare nouvelle) et ceux relatifs aux projets d'accompagnement ;
- souligner l'intérêt des acteurs locaux pour les liaisons « Sud-Sud » et pour la desserte Béarn-Bigorre ;
- souligner l'attachement des acteurs locaux au maintien de toutes les fonctionnalités de la gare existante : desserte TER, intermodalité cars - fer.

5. PROPOSITION DE SUITES A DONNER

RFF propose de poursuivre les études en privilégiant l'implantation de la gare nouvelle à proximité de Mont-de-Marsan, à l'est de l'agglomération (option 1), 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 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 :

- Recueil plus précis des besoins et souhaits de services de transport et d'aménagement du territoire permis par la ligne nouvelle et par la gare nouvelle ;
- Affiner les études de trafic de la desserte de la gare nouvelle : schémas de desserte TGV®, éventuels SR-GV, correspondances TER, temps de parcours, types de missions, complémentarité entre les services de transport ferroviaire ;
- Analyse des complémentarités et synergies d'accessibilité à la gare existante avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) pouvant intervenir sur la desserte en transports en commun vers la gare nouvelle ;
- Evaluation plus précise des coûts d'aménagement des infrastructures ;
- Examen plus précis des fonctionnalités de la gare nouvelle, notamment pour assurer sa compatibilité avec un éventuel raccordement d'amélioration de la desserte Béarn-Bigorre, dans l'hypothèse où il serait au nord de Mont-de-Marsan.