

Quelles perspectives de trafic sur le corridor atlantique à l'horizon 2020 ?

La liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne est un élément stratégique de l'axe Paris-Madrid inscrit au Réseau Transeuropéen de Transport. Sur cet axe, la mise en œuvre du PEIT espagnol (Plan Estrategico d'Infraestructuras y Transporte) entraînera un développement important du trafic ferroviaire entre la péninsule ibérique, la France et l'Europe. Malgré des aménagements prévus avant 2020, la ligne existante ne pourra pas faire face à cette augmentation de trafic.



Chapitre 1.2



1.2.1 Les politiques de transport à l'horizon 2020

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) vise à faciliter les échanges des biens et des personnes au sein de l'Union Européenne, ainsi qu'à améliorer les temps de trajet par les différents modes de transport, afin d'améliorer sa compétitivité économique et d'accroître sa cohésion sociale. L'un des principaux objectifs de ce réseau multimodal est de permettre le choix du mode de transport le plus adapté à chaque type de trajet dans une perspective de concurrence, mais aussi de complémentarité.

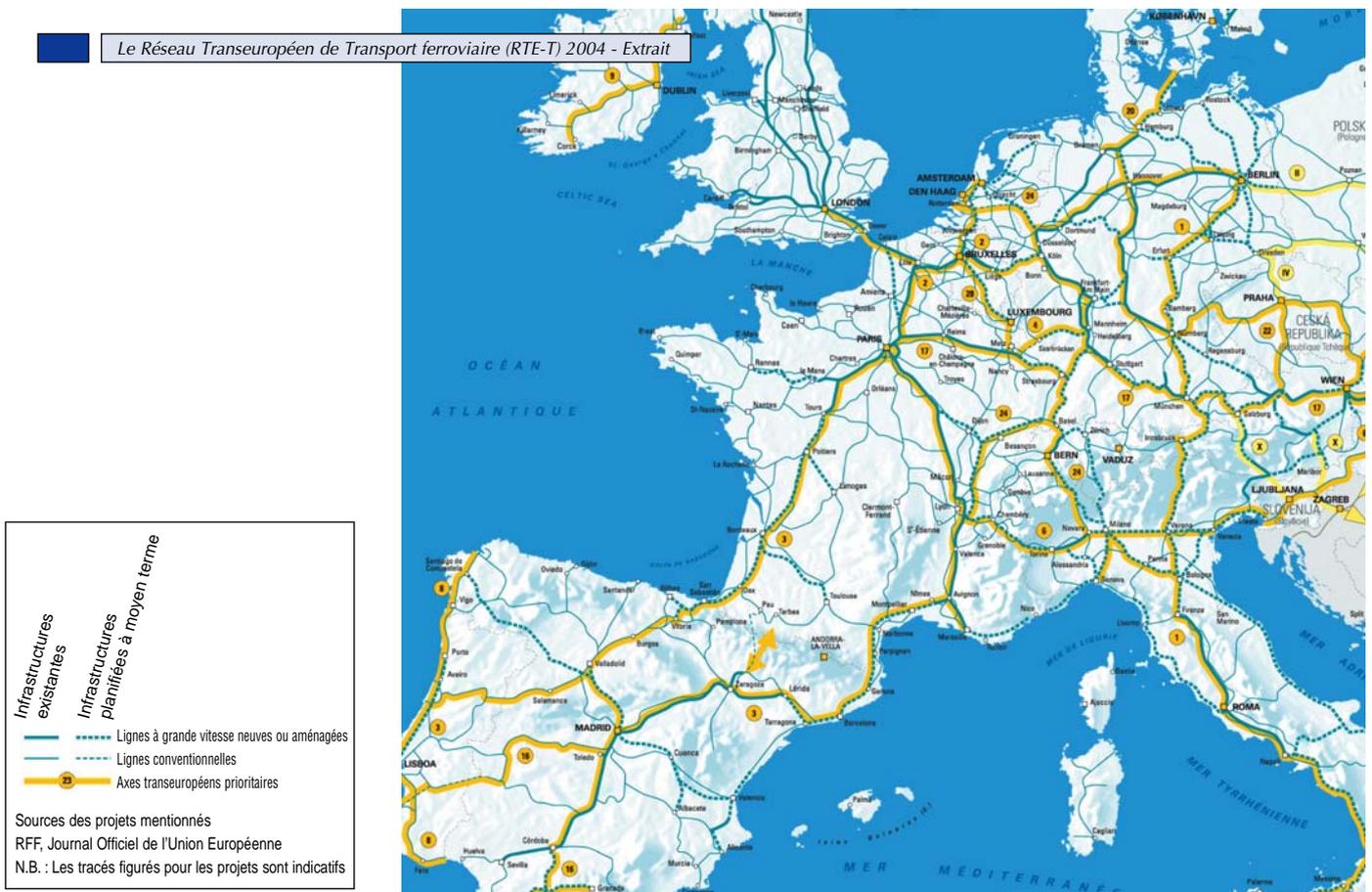
À l'horizon 2020, le RTE-T devrait compter 89 500 km de routes et 94 000 km de voies ferrées, dont quelques 20 000 km de lignes à grande vitesse pouvant autoriser la circulation de trains à une vitesse d'au moins 200 km/h.

La réalisation des trente projets prioritaires constituant "l'épine dorsale" du RTE-T a pour objectif des gains de temps significatifs grâce à une réduction de 14 % des encombrements routiers et à l'amélioration des performances ferroviaires. Dans le même temps, l'Union Européenne prévoit une augmentation du transport de marchandises entre les pays membres de plus de 66 % entre 2000 et 2020, et un doublement au sein des nouveaux États membres. Globalement, le transport de marchandises entre les États membres devrait connaître la plus forte croissance.

Les projets ferroviaires espagnols et français sur l'axe Bordeaux-Espagne sont parties intégrantes du RTE-T.

L'Union Européenne a confirmé en 2004 une liste prioritaire de grands projets européens d'infrastructures de transport, visant à mettre progressivement en place un réseau multimodal de transports sur l'ensemble du territoire européen.

Le Réseau Transeuropéen de Transport ferroviaire (RTE-T) 2004 - Extrait



Infrastructures existantes
Infrastructures planifiées à moyen terme

- Lignes à grande vitesse neuves ou aménagées
- Lignes conventionnelles
- Axes transeuropéens prioritaires

Sources des projets mentionnés
 RFF, Journal Officiel de l'Union Européenne
 N.B. : Les tracés figurés pour les projets sont indicatifs

Le plan stratégique d'infrastructures et de transports en Espagne

L'Espagne, grâce à un effort d'investissements considérable au cours des dernières années, est parvenue à combler une partie importante de son déficit en matière d'infrastructures de transport (notamment au niveau de son réseau routier). Il s'agissait pour l'Espagne, de répondre à une croissance de la demande de transports tant de voyageurs que de marchandises plus soutenue que dans la plupart des autres grands pays européens. Toutefois son réseau ferroviaire présente encore des carences importantes.

Pour donner un cadre de référence stable et une vision globale aux investissements et aux politiques de transport nécessaires à moyen et long terme, le gouvernement espagnol a approuvé en juillet 2005 le Plan Stratégique d'Infrastructures et de Transports 2005 - 2025 (PEIT).

Les objectifs du PEIT[•] sont d'assurer :

- la compétitivité de l'économie par une amélioration de l'efficacité d'ensemble du secteur productif ;
- la cohésion sociale et territoriale, en corrigeant les déséquilibres entre les territoires en terme d'accessibilité ;
- le développement durable[•] par une réduction de l'impact des transports sur l'environnement.

Le PEIT prévoit également de renforcer les liaisons avec les pays voisins, et notamment avec la France, le Portugal et à terme le Maroc. Il vise surtout l'intégration de l'Espagne au Réseau Transeuropéen de Transport : cela concerne tout particulièrement l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe (axe n°3 du RTE-T) qui, sur sa branche atlantique, inclut la liaison Madrid - Vitoria - Irun/ Hendaye - Dax - Bordeaux.

Pour répondre à la demande de transport des personnes et des marchandises, le gouvernement espagnol a arrêté un plan stratégique d'infrastructures dont l'élément majeur est le développement d'un réseau ferroviaire étendu, à écartement européen.

Le PEIT[•] définit, dans le cadre d'une forte croissance de la demande de transport tant de voyageurs que de marchandises, une stratégie multimodale de développement des infrastructures et des politiques de transport qui prévoit notamment :

- de compléter le réseau routier structurant par la construction de 6 000 km de routes à 2x2 voies et de mettre l'accent sur les enjeux de maintenance et de sécurité du réseau ;
- de donner la priorité au développement du transport ferroviaire pour rééquilibrer la répartition modale de transport de voyageurs et de marchandises ;
- de renforcer les ports et leur fonction logistique et de développer les autoroutes de la mer[•] ;
- de développer les capacités[•] opérationnelles des plateformes aéroportuaires.

Les mesures envisagées plus particulièrement en faveur du développement du transport ferroviaire, notamment pour ce qui concerne le transport de marchandises, sont les suivantes :

- la réalisation d'un réseau à "hautes performances" de 10 000 km (au lieu de 1 300 km aujourd'hui), mobilisant 48 % des investissements en infrastructures de transport réalisés d'ici 2020 ; les nouvelles liaisons doivent satisfaire les caractéristiques techniques de la directive 96/48/CE d'interopérabilité[•] du système ferroviaire européen à grande vitesse. Si le réseau à hautes performances comprend quelques lignes consacrées au trafic exclusif de voyageurs (par exemple Madrid-Séville ou Madrid-Lerida), l'essentiel des lignes doit être mixte, c'est-à-dire permettre à la fois le transport de voyageurs et de marchandises. Pour les corridors où le trafic est le plus important, le concept de trafic mixte doit être compris comme s'appliquant à l'ensemble du corridor. C'est le cas de la section[•] Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria où deux lignes se complètent : une ligne nouvelle dédiée aux voyageurs et l'autre, la ligne existante, dédiée aux marchandises.



1.2.1 *Les politiques de transport* *à l'horizon 2020*

En revanche, sur les sections • Vitoria-Irun ; Portugal-Salamanque-Valladolid et Saragosse-“Y Basque” (axe de l’Ebre) les voyageurs et les marchandises circuleront sur la même ligne ;

- l’amélioration de l’interopérabilité • entre le réseau espagnol et les autres réseaux européens, avec notamment la mise progressive à écartement européen du réseau conventionnel étudiée dans le cadre du plan sectoriel ferroviaire. La réalisation de gares et voies d’évitements • de longueur suffisante fait également partie des mesures envisagées ;
- la libéralisation du fret ferroviaire depuis le 1^{er} janvier 2005 ;
- l’amélioration des accès ferroviaires aux ports et aux plates-formes logistiques •.

La réalisation de la ligne nouvelle “Y Basque” est entrée cette année dans une phase opérationnelle avec la signature d’un accord entre le gouvernement espagnol et les autorités d’Euskadi •, qui participeront à la réalisation du projet pour la branche entre Mondragon et Irun. Les premiers appels d’offres de travaux ont été lancés fin 2005.

Les projets français de liaisons avec l’Espagne

Du côté français, conformément aux décisions du Comité interministériel d’aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 et des Comités interministériels d’aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 et du 6 mars 2006, plusieurs projets routiers et ferroviaires ont été retenus sur les corridors méditerranéen et atlantique. Ils doivent permettre de rendre possible à moyen et long termes les échanges prévus entre la péninsule ibérique, la France et les autres pays de l’Union Européenne.



La France s'est engagée dans une stratégie nationale destinée à renforcer l'attractivité et la compétitivité de ses territoires, en s'appuyant notamment sur l'amélioration de l'accessibilité. Les projets routiers et ferroviaires français de la façade atlantique et du corridor méditerranéen, permettront de meilleures liaisons entre la France, la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, et notamment de prolonger les projets espagnols.

● Sur le corridor méditerranéen

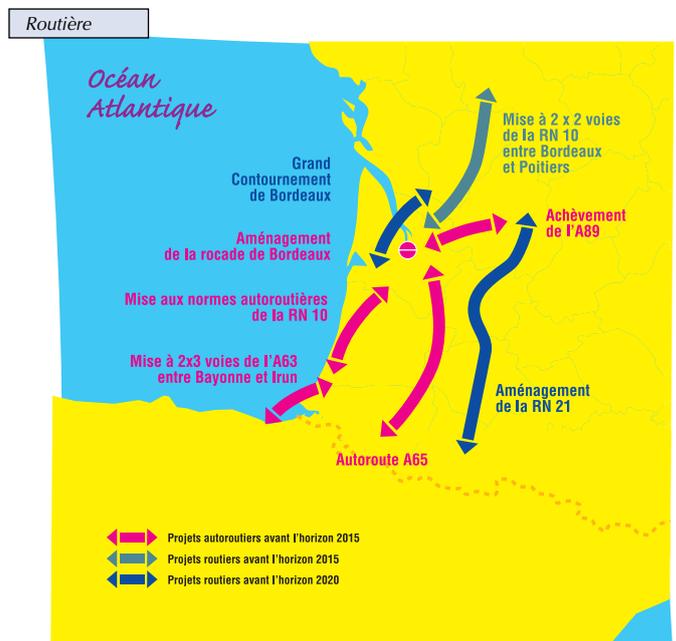
En complément de la liaison ferroviaire internationale mixte à écartement européen entre Perpignan et Figueras, dont la concession a été attribuée fin 2003 au groupement TP FERRO (mise en service prévue en 2009), deux projets sont prévus :

- la ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) du contournement ferroviaire entre Nîmes et Montpellier, connectée au nord à la LGV Méditerranée ;
- des aménagements de capacité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

La réalisation de ces opérations permettra en 2013 de relier Paris à Barcelone en 5h30, et d'écouler le trafic ferroviaire de marchandises principalement en provenance ou à destination du port de Barcelone.

La mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire (voir encadré p 50) entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan a également été annoncée.

La situation de référence en 2020



(1) Selon les termes du débat public de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Situation de référence

La situation de référence permet d'évaluer les bénéfices d'un projet, en intégrant les investissements d'infrastructures prévus à cette échéance et l'évolution de l'environnement économique. Pour le projet Bordeaux-Espagne, c'est la situation à l'horizon 2020. Cet horizon théorique ne préjuge pas de la date réelle de mise en service des projets en France et en Espagne mais permet de prendre en compte leurs effets sur la progression des trafics. Elle prend en compte également les orientations des politiques de transport, nationales et européenne, et leurs traductions concrètes dans 10, 15 ou 20 ans, notamment l'ensemble des projets dont la réalisation à cette échéance est prévue.

1.2.1 **Les politiques de transport** **à l'horizon 2020**

● **Sur le corridor atlantique**

Au nord de Bordeaux, la mise en service de la LGV• Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux augmenteront substantiellement à moyen terme (2016) la capacité• de l'axe atlantique. Ils permettront le report de la majorité des trafics de voyageurs longue distance sur cette ligne nouvelle spécifiquement dédiée au trafic voyageurs. Ainsi, le trafic de marchandises longue distance (national et international) bénéficiera quant à lui de possibilités de développement sur la ligne existante, de même que le transport régional de voyageurs.

Mais au sud de Bordeaux, un problème de capacité• de l'axe se pose, compte tenu des caractéristiques de la ligne existante et des perspectives d'évolution des trafics entre Bordeaux et l'Espagne dans les années à venir (en particulier avec le nouveau réseau ferroviaire espagnol).

Le programme d'études "corridor atlantique" inscrit au volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat Région• 2000-2006 a permis d'analyser la situation et de faire des propositions.

Favoriser la cohérence des différents projets d'infrastructure



Le rééquilibrage des modes de transport sur le corridor atlantique

Un véritable rééquilibrage modal vers les modes ferroviaires et maritimes, nécessite un ensemble cohérent de grands projets.

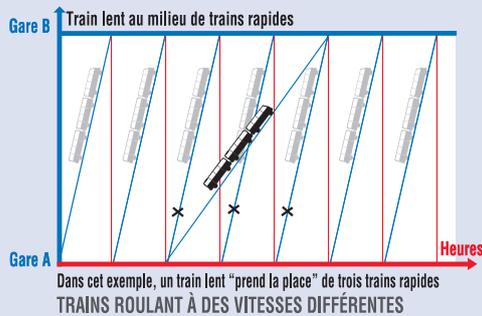
Les ambitions de rééquilibrage à long terme entre les différents modes de transport pour les voyageurs et les marchandises ne seront atteintes que par la mise en œuvre de projets d'infrastructures réalisés de façon cohérente dans le temps, tout au long du corridor atlantique. Un engagement fort des pouvoirs publics, visant à lier les divers modes de transport sur ce corridor dans une perspective de complémentarité, est indispensable.

Ainsi, pour permettre au rail de pouvoir transporter davantage de tonnage sur le corridor atlantique d'ici vingt ans, et pour augmenter également le tonnage transporté par mer, de nombreuses opérations devront être réalisées dans les vingt à trente années qui viennent.

Le mode maritime s'y prépare avec le développement du cabotage et des "autoroutes de la mer"•. Les différents ports de la façade atlantique, ceux du Pays Basque espagnol en premier, étudient la création de nouvelles lignes maritimes afin de conquérir une part du marché du transport de marchandises.

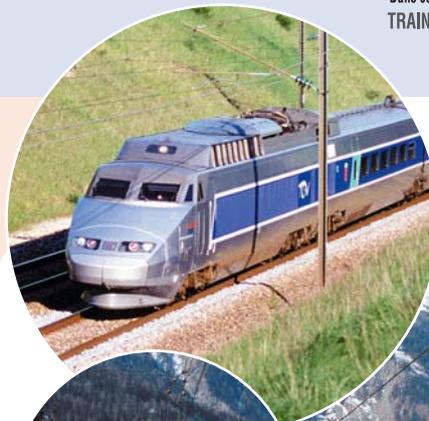
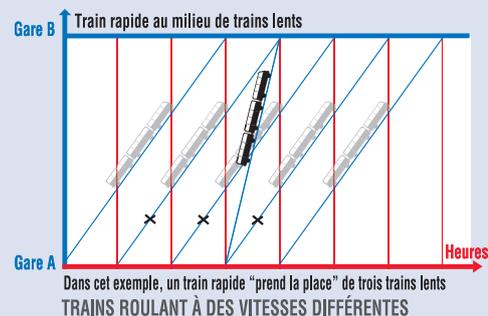
Les acteurs ferroviaires, en relation avec les opérateurs potentiels, les collectivités territoriales et les transporteurs routiers, étudient également de grands projets, comme l'autoroute ferroviaire•, dans le même objectif de transfert modal entre la France et l'Espagne sur le corridor atlantique.

La capacité d'une voie ferrée : les problèmes de congestion



On appelle "capacité d'une ligne" le nombre de trains qu'il est possible d'y faire circuler au cours d'une période donnée. Cette capacité s'étudie par journée ou par heure, notamment pour examiner les difficultés rencontrées aux heures de pointe. Plusieurs contraintes sont prises en compte pour le calcul de la capacité d'une ligne ou d'une section de ligne.

- L'espace entre les trains :** les distances de freinage étant très élevées, il faut 1 600 mètres à un train lancé à 160 km/h pour s'arrêter. La signalisation assure la sécurité des circulations en permettant qu'un train ait toujours devant lui une distance libre au moins égale à sa distance de freinage. Ce système se base sur des "cantons", c'est-à-dire des sections de voie de plusieurs kilomètres au sein desquelles un seul train peut se trouver. La capacité d'une ligne dépend du niveau de performance du système de signalisation qui gère l'espace entre les trains.
- Les différentes vitesses des trains :** les trains ne peuvent pas se doubler entre des équipements permettant cette manœuvre (gares, évitements). Comme les différents types de trains (TGV, TER, fret...) ne circulent pas tous à la même vitesse, la circulation doit s'organiser de manière à ce qu'ils ne se gênent pas. En conséquence, plus la différence de vitesse est grande entre les convois, plus la capacité de la ligne est réduite.
- Les gares et les bifurcations :** elles sont sources de ralentissement pour les trains et, par conséquent, entraînent une baisse de capacité de la ligne.
- La marge de régularité :** il est nécessaire de prévoir des marges de temps en cas d'éventuels retards, afin d'éviter un phénomène d'accordéon qui amplifierait le retard initial. C'est ce qu'on appelle la "marge de régularité", prise en compte dans la conception des horaires.



1.2.1 *Les politiques de transport* *à l'horizon 2020*

Pour améliorer la ligne existante, des aménagements de capacité sont en cours d'étude entre Bordeaux et Irun.

Les aménagements envisagés sur la ligne existante avant 2020

En raison des faibles performances de la ligne existante, des aménagements sont nécessaires pour faire face à l'augmentation du trafic national et international, liée à la mise en service des différents projets du réseau structurant espagnol ("Y Basque" et ensemble du réseau d'ici 2020).

Ces aménagements de capacité^o devront être complétés par le renforcement de l'alimentation électrique nécessaire à l'écoulement du trafic envisagé et par un programme de renouvellement^o des voies en conséquence.

La réalisation de ces aménagements, combinée à une réorganisation des circulations, permettra de faire circuler en jour normal, deux sens confondus, d'avantage de trains (voyageurs et fret y compris autoroute ferroviaire^o) par rapport à la situation actuelle, à savoir, environ 250 trains en sortie sud-ouest de Bordeaux au lieu des 170 actuels, et un peu plus de 180 trains au sud de Bayonne au lieu de 100.

Ces aménagements de capacité^o sont estimés à 115 millions d'euros et font l'objet d'études. De même, la mise au gabarit de certains ouvrages d'art existants (tunnels et ponts routiers) pour permettre le développement du trafic de marchandises et du service d'autoroute ferroviaire^o entre Tours et Hendaye, est estimée à 100 millions d'euros. Ces différents aménagements permettront d'améliorer de manière très importante les performances de la ligne existante sans pour autant permettre de répondre à la demande de transport envisagée à l'horizon 2020.



Les aménagements de la ligne existante Bordeaux-Irun prévus d'ici 2020

● Sortie simultanée de deux trains de la gare Bordeaux-Saint Jean en direction de la Médoquine vers le Médoc et Arcachon.

● Amélioration de la signalisation.

● Création de voies de garage supplémentaires.

● Installation d'un nouveau système de signalisation.



Source : RFF

1.2.2 **L'évolution des trafics** sur le **corridor atlantique**

La croissance économique soutenue de l'Espagne et la réalisation des projets d'infrastructures prévus à l'horizon 2020 en France et en Espagne sont à l'origine d'une perspective de croissance très forte des trafics.

Evolution des trafics de marchandises

La croissance des transports sur le corridor atlantique a été particulièrement importante ces dernières années et augmente encore à un rythme élevé. Cette croissance a été permise par la modernisation du réseau autoroutier espagnol depuis le début des années 1980. Les autorités espagnoles ont en effet encouragé le développement des transports routiers pour permettre et accompagner la croissance économique de leur pays.

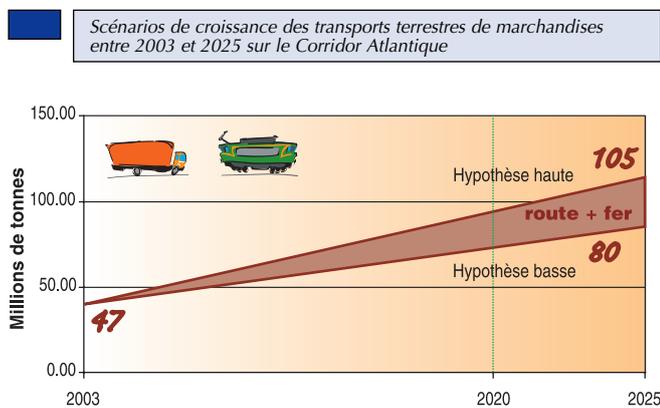
Mais, en dehors des lignes nouvelles à grande vitesse dédiées aux trains de voyageurs, les performances du réseau ferroviaire espagnol n'ont été améliorées que ponctuellement. La part du mode ferroviaire dans les transports reste aujourd'hui encore très faible (environ 4 %).

Depuis la fin des années 1990, le gouvernement espagnol s'est toutefois engagé dans une ambitieuse politique en faveur du développement du ferroviaire, avec la réalisation progressive d'un nouveau réseau à grande vitesse à écartement international et la mise aux normes européennes des axes majeurs du réseau actuel. Son objectif est de rééquilibrer les parts de marché des transports terrestres entre la route et le ferroviaire, en permettant au ferroviaire de se rapprocher de la part modale rencontrée dans les autres pays européens pour les flux transfrontaliers (13 % en moyenne).



Favoriser le report modal sur le ferroviaire pour les marchandises

A partir des prévisions de croissance économique des pays de la péninsule ibérique et de l'évolution de leurs échanges avec le reste de l'Europe, une évaluation des trafics terrestres a été réalisée par le Ministère français chargé des transports : le nombre de tonnes empruntant le corridor atlantique pourrait doubler d'ici 2025 en passant de 47 millions de tonnes (Mt) en 2003 à un niveau de 80 Mt à 105 Mt par an. Pour faire face à une telle évolution du trafic de marchandises, il est nécessaire de mettre en œuvre une politique permettant un transfert significatif de la route vers le ferroviaire.



Avec la mise en service du "Y Basque" et la réalisation des aménagements prévus sur la ligne existante Bordeaux-Irun, le transport ferroviaire conventionnel de marchandises (trains entiers et transport combiné) pourra déjà absorber entre 5 à 6 millions de tonnes par an d'ici 2020 sur le corridor atlantique.

La mise en service d'une autoroute ferroviaire pour le trafic poids lourds de long parcours entre la péninsule ibérique et la France (voir encadré p 50) peut écouler, en utilisant le "Y Basque", un trafic de marchandises évalué également de 5 à 6 millions de tonnes (20 aller et retour par jour).

Ainsi, la prise en compte de l'ensemble de ces hypothèses permet d'estimer, à horizon 2020, sans le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, un volume de marchandises transportées par le mode ferroviaire, en provenance ou à destination de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) de 10 à 12 Mt.

Selon ces hypothèses, le tonnage de marchandises transportées par le mode ferroviaire en échanges internationaux sur le corridor atlantique serait donc déjà multiplié par 5 d'ici 2020.

Dans cette hypothèse, le mode routier transportera de 60 à 75 Mt en 2020, soit environ 1,6 fois plus qu'en 2003 (environ 13 000 poids lourds par jour à la frontière).

Il sera aussi nécessaire d'accompagner ces investissements ferroviaires par une véritable volonté politique des Etats et des collectivités territoriales conduisant à favoriser le transfert modal de la route vers le ferroviaire, notamment par une tarification respective des deux modes de transport cohérente avec les objectifs affichés.

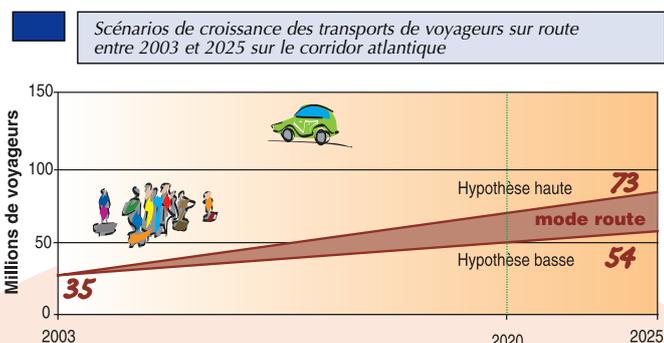


1.2.2 L'évolution des trafics sur le corridor atlantique

Evolution des trafics de voyageurs

Pour les voyageurs sur le corridor atlantique, le Ministère chargé des transports émet deux hypothèses de développement du trafic :

- une hypothèse basse prévoyant une croissance de 54 % entre 2003 et 2025, soit environ 1 million de voyageurs de plus chaque année en moyenne ;
- une hypothèse haute prévoyant plus qu'un doublement (+109 %) entre 2003 et 2025, soit 1,7 million de voyageurs de plus chaque année en moyenne.



L'hypothèse basse conduit ainsi à près de 54 millions de voyageurs en 2025 par la route, et près de 73 millions pour l'hypothèse haute, si les infrastructures le permettent.

Une part très importante des échanges avec la péninsule ibérique se fait toujours par avion (36 % du total du trafic voyageurs) sans qu'il soit possible de distinguer ce qui pourrait être affecté au corridor atlantique.

Les flux ferroviaires internationaux

La très faible part du ferroviaire (à peine plus de 2 % soit environ 600 000 voyageurs en 2002), devrait connaître une forte croissance du fait de la réduction des temps de parcours en Espagne (diminution par 3 du temps de parcours entre Madrid et Irun).

Ainsi, la continuité des services ferroviaires internationaux entre la France et l'Espagne permise par la mise à écartement européen du réseau espagnol à grande vitesse devrait favoriser le transfert d'une part des trafics routiers et aériens en fonction de la politique commerciale mise en œuvre par les entreprises ferroviaires (SNCF, RENFE ou autres opérateurs à cet horizon).

Sans projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole, le trafic international devrait ainsi déjà atteindre en 2020 environ 1,1 million de voyageurs par an sous le double effet de la croissance de la mobilité des personnes et de la mise en service des projets ferroviaires espagnols et notamment la liaison Madrid - Valladolid - Vitoria connectée au "Y Basque", soit un quasi doublement du nombre de voyageurs transportés par rapport à aujourd'hui.

A ces flux internationaux s'ajouteront les flux nationaux longue distance.

Les flux ferroviaires nationaux

En 2002, le trafic ferroviaire national au sud de Bordeaux représentait environ 2,4 millions de voyageurs par an (9 % des échanges).

D'ici 2025, et conformément aux estimations faites par le Ministère chargé de transports, l'ensemble des déplacements nationaux devrait augmenter de 50 à 60 %. La croissance du ferroviaire dépendra pour sa part de la performance du service rendu en particulier en termes d'offre et de temps de parcours.

Sans projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole, le trafic national sur cette ligne devrait déjà atteindre environ 4,8 millions de voyageurs par an d'ici 2020 avec le seul effet de la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, soit également un quasi doublement du nombre de voyageurs transportés.

Evolution de la demande TER

Un accroissement des échanges journaliers et hebdomadaires de la population entre les différentes agglomérations en Aquitaine a été constaté par l'INSEE depuis une trentaine d'années ; le nombre de kilomètres parcouru en moyenne par personne et par an a été multiplié par 3 en 30 ans.

Compte tenu des prévisions d'évolution démographique et d'une demande croissante de mobilité, la Région Aquitaine souhaite répondre au besoin de déplacement des populations du sud de l'Aquitaine par une amélioration de l'offre ferroviaire :

- Pour les dessertes intercités (entre les principales agglomérations) :
 - Bordeaux - Mont-de-Marsan
 - Bordeaux - Bayonne - Hendaye
 - Bordeaux - Pau
 - Bayonne - Puyoo - Pau
- Pour les dessertes périurbaines :
 - Bordeaux - Gazinet-Arcachon,
 - Bordeaux - Langon
 - Bordeaux - Pauillac,
 - Dax - Bayonne
 - Bayonne - Hendaye (avec la perspective de prolongement jusqu'à San-Sebastian dans le cadre de l'Eurocité Basque).

A celles-ci, il faut ajouter des dessertes de développement local ou de maillage régional comme :

- Morcenx - Mont-de-Marsan
- Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port
- Pau - Oloron
- Pauillac - Lesparre - Le Verdon.

Les efforts déjà engagés par la Région Aquitaine (renouvellement de matériels roulants, développement de certaines dessertes, modernisation des gares, pôles d'échanges) ont permis une hausse de 14 % de la fréquentation entre 2003 et 2005 pour une augmentation de l'offre de 17 %.



Favoriser l'usage du train pour les voyageurs

Un développement d'une offre ferroviaire TER Aquitaine de + 30% entre 2003 et 2010 est d'ores et déjà prévue avec des objectifs complémentaires : cadencement des TER pour certaines destinations en particulier vers le sud de la région, renouvellement de la totalité du matériel et rénovation des gares. L'amélioration des dessertes périurbaines par les TER des grandes agglomérations, conjuguée au développement des transports en commun urbains (par exemple le tramway) et la réalisation de pôles d'échanges doivent permettre grâce à la multimodalité d'offrir une véritable alternative à l'utilisation des véhicules particuliers.

Cet accroissement de l'offre ferroviaire courte et moyenne distance pourrait selon le Conseil Régional atteindre 50 % à 70 % à l'horizon 2020. L'augmentation du nombre de voyageurs par trains régionaux pourrait alors être de 40 % à 56 %.

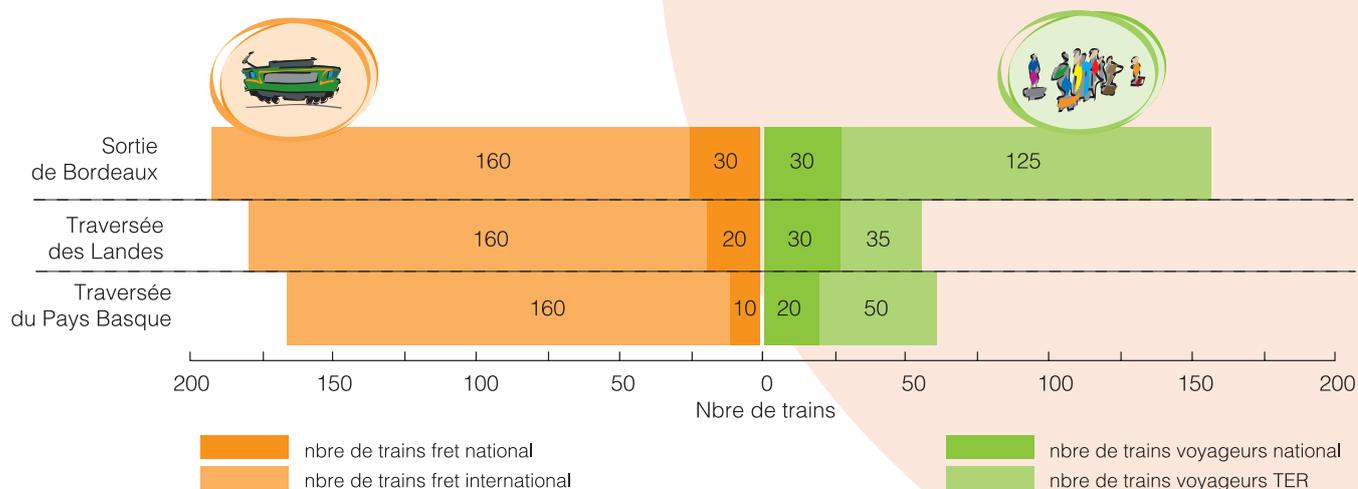
1.2.3 Une congestion annoncée de la ligne existante d'ici 2020

A l'horizon 2020, les prévisions d'augmentation des trafics, correspondant à l'évolution du réseau espagnol et aux politiques incitatives en faveur du ferroviaire, montrent des sections de la ligne existante saturées, malgré les aménagements prévus.

Dans les années à venir, le développement envisagé des échanges régionaux, nationaux et internationaux par le mode ferroviaire montre une évolution significative. Globalement et en retenant une hypothèse moyenne de progression du trafic, le nombre de trains circulant en jour normal en 2020 sur les différentes sections de la ligne devrait se situer entre 240 et 345 trains, les deux sens confondus.

Même en prenant en compte les aménagements qui doivent être réalisés avant 2020, ces nombres de trains dépassent les capacités de la ligne Bordeaux-Irun en plusieurs sections. La saturation correspond à une situation où, en fonction des caractéristiques du réseau, il n'est plus possible d'insérer de nouvelles circulations de trains en particulier aux heures de pointe pour les voyageurs.

Prévision du nombre de trains de marchandises et voyageurs par jour moyen en 2020

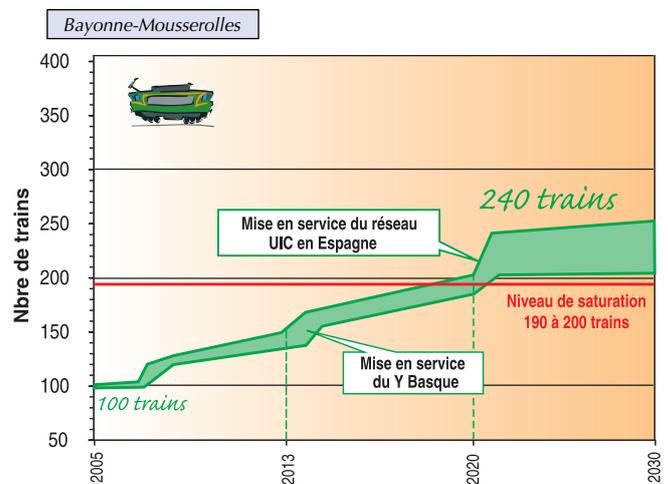
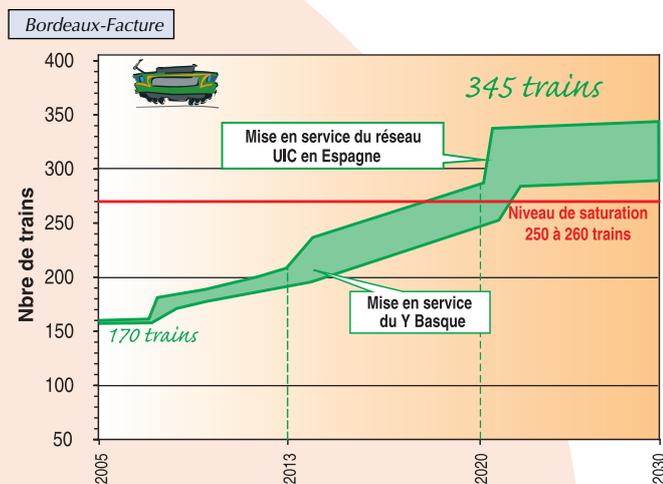


Les graphiques ci-après montrent les sections les plus contraintes (en termes de trafic et de points singuliers) :

La saturation de la ligne existante est ainsi atteinte à partir de 2018/2020 pour la section la plus chargée, c'est-à-dire Bordeaux - Facture (sortie de Bordeaux) ; par la suite, elle

intervient au sud entre Bayonne et Hendaye, pour s'étendre progressivement à l'ensemble de la ligne de Fature à Dax (traversée des Landes), puis de Dax à Bayonne entre 2025 et 2030. Il est donc nécessaire de prévoir une augmentation de capacité sur la totalité de la ligne, à long terme.

Evolution de la demande de nombre de trains en fonction des projets ferroviaires réalisés



Charge des trains et conditions de circulation nécessaire (notion de sillon) :

Le trafic de marchandises empruntant l'axe Bordeaux-Espagne est composé de 3 catégories de trains de marchandises :

- les trains de long parcours conventionnel (trains entiers et transport combiné) ;
- les trains de long parcours de type autoroute ferroviaire (voir encadré p 50) ;
- les trains locaux permettant de constituer à partir de wagons isolés des trains complets au départ de Hourcade.

Grâce à un meilleur chargement des trains de marchandises et à la standardisation de leur longueur (750 m), le tonnage net transporté à horizon 2020 pris en compte dans les prévisions de trafic est le suivant :

- 418 tonnes / train de long parcours conventionnel (trains entiers) ;
- 544 tonnes / train de long parcours de type autoroute ferroviaire (mode non accompagné) ;
- 354 tonnes / train de long parcours de type autoroute ferroviaire (mode accompagné).

On traduit le nombre de trains pouvant circuler par une offre de sillons caractérisant la capacité de la ligne selon le principe suivant :

- chaque train de long parcours conventionnel ainsi que chaque train local occupe 1,2 sillon, ce qui permet un rattrapage en cas de retard ;
- chaque train de long parcours de type autoroute ferroviaire occupe 1 sillon.

En résumé

Pour absorber le trafic ferroviaire envisagé sur le corridor atlantique, il est nécessaire de doter l'axe ferroviaire Bordeaux-Espagne d'une infrastructure performante en capacité, régularité et vitesse, afin de proposer une alternative aux autres modes de transport.

Pour cela, il faudra répondre aux besoins du trafic ferroviaire au fur et à mesure de la réalisation des nouvelles infrastructures ferroviaires prévues au nord de Bordeaux et en Espagne, (réalisation d'un réseau totalement inter opérable entre les deux pays).

Pour assurer cette continuité des trafics ferroviaires entre la France et l'Espagne, il sera possible, dans un premier temps d'améliorer les performances et la capacité de la ligne existante Bordeaux-Irun qui permettront de répondre jusqu'aux environs de 2020 à l'évolution envisagée des trafics.

Mais pour le long terme (au-delà de 2020), il ne sera plus possible de se contenter de la seule ligne existante à deux voies. Il faudra pouvoir écouler sur cet axe des trafics internationaux, nationaux et régionaux beaucoup plus importants, en tenant compte des exigences de qualité de desserte, de vitesse, de fiabilité et d'horaires pertinents.

Pour assurer une continuité de capacité et de performances sur cet axe européen allant de Paris à Madrid, la création de deux voies supplémentaires s'impose à l'horizon 2020 pour porter à quatre voies, comme cela sera alors le cas entre Paris et Bordeaux et entre Irun et Madrid, la capacité du réseau ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole.



