

## **Expertise indépendante du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne : prévisions de trafic fret et capacité des lignes existantes.**

### **Synthèse**

#### **1. Objectifs de l'expertise**

##### **A. Concernant les prévisions de trafic fret de RFF**

- Analyser les études de RFF concernant les prévisions pour le « trafic ferroviaire conventionnel » et l'« autoroute ferroviaire »,
- Expliciter les principales hypothèses régissant les prévisions de RFF et évaluer leur cohérence et leur pertinence.
- Etablir la plausibilité des trafics projetés.
- Mettre en évidence les hypothèses les plus incertaines et l'influence de leur variation sur les résultats des prévisions de trafic.

Réalisée par **ProgTrans** de Bâle (Suisse), bureau indépendant suisse spécialisé dans les analyses de trafic et de marché ainsi que dans le domaine des prévisions de transports.

##### **B. Concernant les capacités de la ligne existante**

- Identifier les « points critiques » (tronçons de ligne et/ou nœuds) des infrastructures existantes en termes de capacité.
- Enoncer leurs impacts sur les services ferroviaires (tous types de trafics confondus) de l'axe Bordeaux-Espagne.
- Proposer les améliorations qui pourraient être apportées pour augmenter la capacité.

Réalisée par **SMA et associés SA** de Zurich (Suisse), bureau indépendant spécialisé dans la technique et la planification ferroviaire, ainsi que dans les études de capacité et d'exploitation.

#### **2. Résultats concernant les prévisions de trafic de RFF**

Les 2 études de RFF expertisées prévoient une évolution du trafic ferroviaire de marchandises de 2,4 Mt en 1999 à 18,3 Mt à l'horizon 2020.

L'analyse des éléments-clé de ces deux études permet de dire que :

- Le développement du « rail conventionnel » (de 2 à 3,3 Mt) est plausible,
- Les impacts des péages sur la N10 (+0,26 Mt en 2020) sont surestimés,
- Les impacts de l'ouverture du réseau UIC en Espagne (+5,7 Mt) sont réalistes, mais des retards dans la réalisation du projet sont possibles,
- La génération de 9 Mt par l'autoroute ferroviaire (AF) est optimiste. Aucun service de ce type n'existe à ce jour en Europe et sa viabilité commerciale (« bankability », acceptabilité de financement par des banques) n'est pas démontrée. De plus, des incertitudes demeurent quant à

- 
- l'évolution du cadre du transport routier qui pourraient impacter la demande de l'AF (prix du carburant, péages, camions « géants », ...).
- Le chargement des trains conventionnels (418 t) est jugé faible alors que le chargement des trains de transport combiné est plausible.

**Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable.**

### **3. Résultats concernant l'analyse de capacité**

Les analyses ont été effectuées par construction d'horaires cadencés qui optimisent l'utilisation des capacités. La répartition des périodes de trafic sur 24 heures est conforme à celle du projet de RFF et les règles de planification des horaires sont conformes à celles édictées par la Direction de l'Exploitation de RFF.

Dans son état actuel (et sans tenir compte de la gestion du nœud ferroviaire de Bordeaux), la ligne Bordeaux – Hendaye permet d'absorber des charges de trafic qui se situent entre 65% et 80% (selon le tronçon pris en compte) des volumes prévus par RFF à l'horizon 2020.

L'aménagement de la signalisation entre Dax et Bayonne (pour permettre à deux trains de se suivre à 4 minutes l'un de l'autre contre une dizaine actuellement) et l'aménagement ou la création de 3 voies d'évitement pour les trains de fret (pour permettre leur dépassement par des trains plus rapides) accroissent les capacités disponibles. Ces améliorations sont prévues dans les actuels projets de modernisation des infrastructures existantes de RFF. D'autres aménagements ponctuels complémentaires (aiguillages, évitements, ...) pourraient améliorer les conditions d'exploitation.

**La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables.**