



SNCF – VFE
Direction du Développement
août 2006

Projet ferroviaire Bordeaux – Espagne

**Étude sur l’opportunité de gares nouvelles
dans les Landes
et
au Pays Basque**

Sommaire

1. INTRODUCTION	4
1.1. Contexte de l'étude	4
1.2. Objectif de l'étude	5
1.3. Hypothèses de l'étude	6
1.3.1. Sites envisagés pour les gares nouvelles	6
1.3.2. Scénario d'infrastructure étudié	7
1.3.3. Offre ferroviaire	7
1.4. Méthode	9
2. SITUATION ACTUELLE	10
2.1. Caractéristiques socio-économiques	10
2.1.1. Une population concentrée dans les centres urbains	10
2.1.2. Des emplois localisés dans les pôles urbains	11
2.2. Infrastructures routières actuelles et futures	11
3. ÉVALUATION DE L'ACCESSIBILITE AUX GARES	13
3.1. Gare actuelle de Mont-de-Marsan	13
3.2. Gare nouvelle des Landes (aux environs de Mont-de-Marsan en situation de projet)	14
3.3. Gares actuelles de la côte basque	15
3.4. Gare nouvelle basque	16
3.5. Synthèse et comparaison des temps d'accès aux différentes gares	17
3.6. Conclusions sur l'accessibilité de l'ensemble du périmètre	18
4. CHALANDISE DES GARES	20
4.1. Méthode de définition des zones de chalandise	20
4.2. Zone de chalandise de la gare de Mont-de-Marsan	21
4.3. Zone de chalandise des gares du Pays Basque	23
4.4. Zone de chalandise des gares de l'axe – vue d'ensemble	25
5. PREVISIONS DE TRAFIC.....	27
6. CONCLUSION	28

Table des illustrations

Figure 1 – Plan général de situation.....	5
Figure 2 – Hypothèse de localisation de la gare nouvelle des Landes.....	6
Figure 3 – Hypothèse de localisation de la gare nouvelle basque.....	6
Figure 4 – Scénario d’infrastructure étudié.....	7
Figure 5 – Meilleurs temps de parcours commerciaux de / vers Paris, selon la desserte retenue à ce stade des études	8
Figure 6 – Nombre d’allers-retours depuis Paris	8
Figure 7 – Densité de population en Aquitaine sud	10
Figure 8 – Densité des emplois en Aquitaine sud	11
Figure 9 – Infrastructures : zoom sur Mont-de-Marsan.....	12
Figure 10 – Infrastructures : zoom sur la côte basque	12
Figure 11 – Temps d’accès VP à la gare actuelle de Mont-de-Marsan.....	13
Figure 12 – Temps d’accès VP à la gare nouvelle des Landes	14
Figure 13 – Temps d’accès VP aux gares actuelles de la côte basque.....	15
Figure 14 – Temps d’accès VP à la gare nouvelle basque.....	16
Figure 15 – Indicateurs d’accessibilité des différentes gares.....	17
Figure 16 – Répartition de la population en fonction des temps d’accès.....	17
Figure 17 – Temps d’accès VP à l’offre TGV, en situation de référence	18
Figure 18 – Temps d’accès VP à l’offre TGV, en situation de projet	19
Figure 19 – Principe de construction des zones de chalandise	20
Figure 20 – Zone de chalandise de la gare actuelle de Mont-de-Marsan en situation de référence.....	22
Figure 21 – Zone de chalandise de la gare nouvelle des Landes en situation de projet.....	22
Figure 22 – Zone de chalandise des gares de la côte basque en situation de référence	23
Figure 23 – Zone de chalandise des gares basques en situation de projet	24
Figure 24 – Zones de chalandise en référence des gares de l’axe desservies directement par TGV	25
Figure 25 – Zones de chalandise en projet des gares de l’axe desservies directement par TGV.....	26

1. INTRODUCTION

1.1. Contexte de l'étude

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a retenu la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, de Tours à Bordeaux, et ses prolongements vers Toulouse et vers l'Espagne dans la liste des grands projets d'infrastructures de transport à réaliser.

Le CIADT a également demandé l'engagement d'un débat public sur les aménagements à prévoir pour la liaison ferroviaire Bordeaux – frontière espagnole.

En vue de ce débat public, qui se tiendra du 30 août 06 au 29 décembre 2006 et portera sur l'opportunité du projet, RFF et la SNCF ont mené des études complémentaires relatives à ce projet. Ces études précisent les enjeux et les différentes options qui peuvent être retenues.

Les types de solutions étudiés consistent tous en la mise à 4 voies de la liaison ferroviaire Bordeaux – Espagne, soit :

- par la réalisation de 2 voies au plus près la ligne existante,
- par la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse, mixte pour les circulations fret et voyageurs au sud de Dax,
 - passant à l'est,
 - ou à l'ouest des Landes.

Les options de réalisation de ligne nouvelle permettent d'envisager la possibilité de créer une gare nouvelle aux environs de Mont-de-Marsan, pour l'option de passage est, et une gare nouvelle au Pays Basque, pour les deux options de passage de ligne à grande vitesse.

Réserves et limites

1. Les études ont été menées sur la base de données de population et d'emplois de 1999 (source INSEE). Dans le cadre d'études plus approfondies, des données projetées de population et d'emplois à l'horizon 2020 pourraient être utilisées.
2. Les études ne portent que sur le territoire français. L'analyse des influences respectives de la gare nouvelle du Pays Basque, en France, et d'Astigaraga, en Espagne, sur des territoires voisins n'a pu être conduite à ce stade. Elles sont probablement limitées.

1.2. Objectif de l'étude

Dans ce contexte, l'objectif est d'étudier la pertinence, en termes de rabattement et de trafic, d'une gare nouvelle dans les zones de Mont-de-Marsan et du Pays Basque.

L'étude apporte, dans une première partie, un éclairage sur la situation actuelle pour mieux comprendre la demande de déplacement et l'accessibilité des gares. Une deuxième partie introduit une définition des zones de chalandise autour des gares selon l'horizon temporel et les hypothèses de localisation. Des temps de rabattement sont calculés pour chacune de ces zones. Enfin, un troisième chapitre présente les prévisions de trafic pour le scénario étudié.

Ces éléments (zone de chalandise, trafic des gares, trafic supplémentaire obtenu grâce à l'implantation d'une nouvelle gare) permettent d'évaluer l'utilité des différentes options relatives aux gares nouvelles.

Figure 1 – Plan général de situation



1.3. Hypothèses de l'étude

1.3.1. Sites envisagés pour les gares nouvelles

Une hypothèse de localisation a été retenue par le Comité Technique pour chacune des deux gares nouvelles potentielles étudiées :

- gare nouvelle des Landes : elle se situerait au nord-est de Mont-de-Marsan, à proximité de la future autoroute A65 (en supposant que cette autoroute soit réalisée préalablement),
- gare nouvelle basque : elle se situerait au sud de Bayonne.

Figure 2 – Hypothèse de localisation de la gare nouvelle des Landes



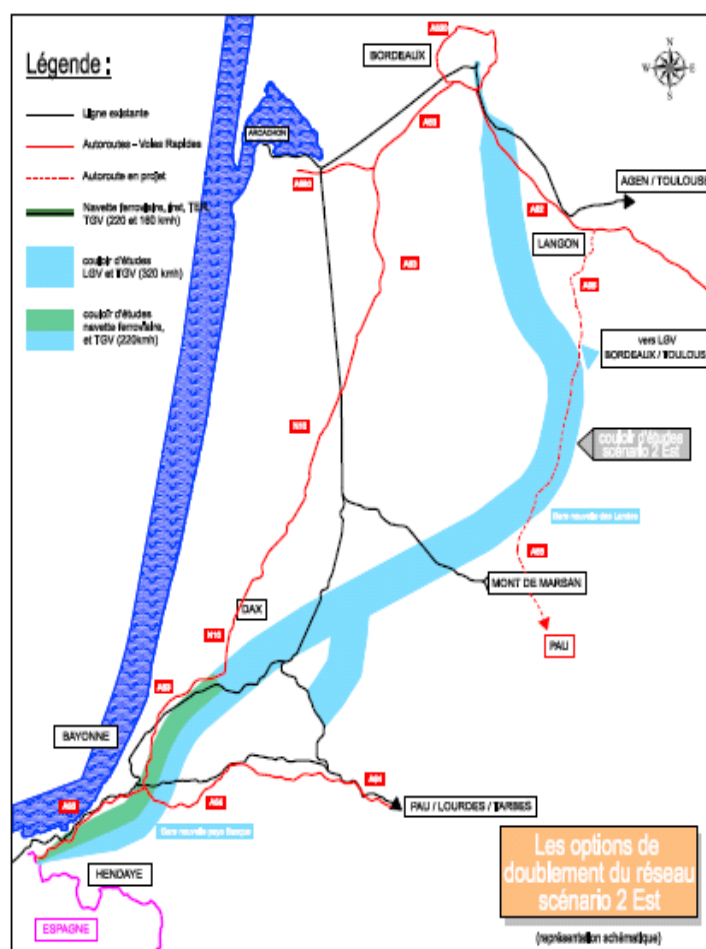
Figure 3 – Hypothèse de localisation de la gare nouvelle basque



1.3.2. Scénario d'infrastructure étudié

Le scénario d'infrastructure étudié (scénario dit « 2 est ») prévoit l'emprunt d'une partie de la ligne actuelle allant de Bordeaux à Toulouse, puis la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse, dont l'option de passage, à l'est des Landes, permet d'envisager la possibilité d'une gare nouvelle aux environs de Mont-de-Marsan ainsi qu'un raccordement direct sur la ligne de Dax vers Pau, puis la réalisation d'une ligne mixte (vitesse limitée à 220 km/h) jusqu'à la frontière espagnole, partie sur laquelle on peut envisager la possibilité d'une gare nouvelle basque.

Figure 4 – Scénario d'infrastructure étudié



Source : RFF

1.3.3. Offre ferroviaire

Les hypothèses d'offre ferroviaire reprennent la desserte par TGV des gares nouvelles des Landes et du Pays Basque en situation de projet.

Les gares existantes de la côte basque sont desservies par TGV tant en situation de référence qu'en situation de projet.

Rappelons que la gare actuelle de Mont-de-Marsan n'est pas, aujourd'hui, desservie par TGV : les liaisons avec l'Île-de-France s'effectuent par correspondance à Bordeaux.

Les tableaux qui suivent présentent les hypothèses retenues d'évolution de l'offre ferroviaire à la mise en service du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne.

Figure 5 – Meilleurs temps de parcours commerciaux de / vers Paris, selon la desserte retenue à ce stade des études

	référence ¹	projet
gare de Mont-de-Marsan	3h44	-
gare nouvelle des Landes	-	2h43
gares de la côte basque (Bayonne)	3h48	3h20
gare nouvelle basque	-	3h10

Figure 6 – Nombre d'allers-retours depuis Paris

	référence	projet
gare de Mont-de-Marsan	4 ^(*)	4 ^{(*)(**)}
gare nouvelle des Landes	-	2 à 4 ²
gares de la côte basque (Bayonne)	8	9 à 12 ³
gare nouvelle basque	-	1 à 3 ⁴

(*) avec rupture de charge

(**) à préciser avec l'autorité organisatrice

¹ Rappelons que le terme de « référence » désigne la situation à laquelle on parvient à l'année de mise en service du projet mais en son absence. Par exemple, dans la situation de référence, on considère que l'autoroute A65 (qui n'existe pas aujourd'hui) sera réalisée mais pas le projet ferroviaire. Cette situation sera ensuite comparée à la situation de projet pour laquelle la réalisation du projet ferroviaire sera prise en compte.

² 4 AR Paris – gare nouvelle des Landes sont pris en compte dans l'étude, mais à ce stade d'instruction du projet, on doit considérer que les dessertes seront comprises entre 2 et 4 AR par jour.

³ 10 AR Paris – les gares de la côte basque sont pris en compte dans l'étude, mais à ce stade d'instruction du projet, on doit considérer que les dessertes seront comprises entre 9 et 12 AR par jour.

⁴ 2 AR Paris – gare nouvelle basque sont pris en compte dans l'étude, mais à ce stade d'instruction du projet, on doit considérer que les dessertes seront comprises entre 1 et 3 AR par jour.

1.4. Méthode

Les gares nouvelles et gares actuelles se différencient principalement sur trois points :

- leur zone de chalandise : structure par rapport à l'habitat et aux emplois,
- leur temps d'accès : par route et/ou TER,
- les temps de parcours de et vers les autres villes desservies par le TGV (temps de parcours moyen en TGV sans rupture de charge).

L'analyse de l'ensemble de ces facteurs a été menée de la façon suivante :

- analyse des données socio-économiques et de l'offre de transport :
 - Population, emplois par commune en 1999 (INSEE)
 - Trafic des gares TGV (SNCF)
 - Réseau routier (IGN)
 - Services ferroviaires (SNCF),
- analyse de l'accessibilité des gares,
- définition des zones de chalandise autour des gares (indépendamment des fréquences ferroviaires),
- analyse des temps d'accès moyens : ils sont calculés suivant une désagrégation très fine du territoire par mode de transport (voiture particulière ou TER),
- analyse du trafic supplémentaire apporté par les scénarios d'infrastructure avec gare nouvelle : le modèle de prévision de trafic utilisé par la SNCF intègre les caractéristiques d'offre telles que : le meilleur temps, le temps moyen de l'ensemble des relations et le nombre de fréquences TGV aller-retour,
- estimation du trafic de chacune des gares.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1. Caractéristiques socio-économiques

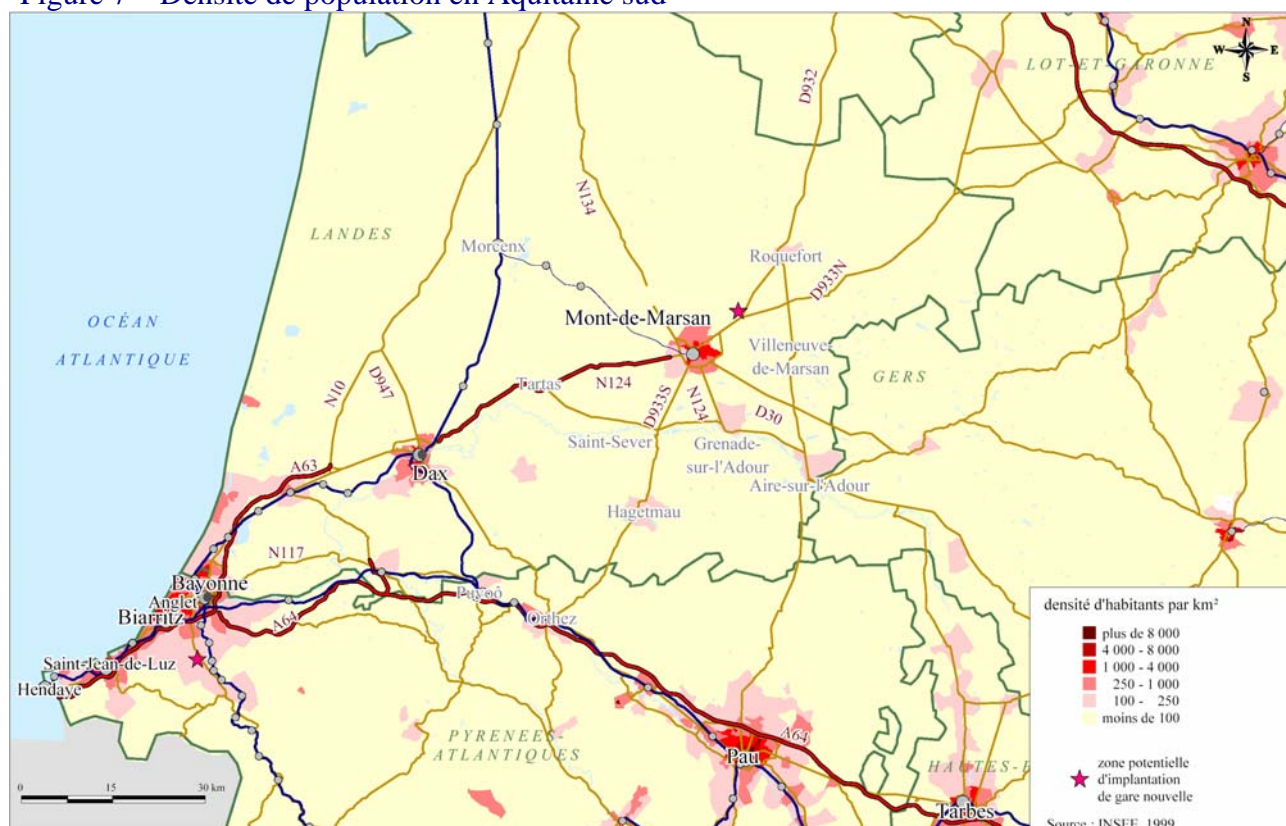
2.1.1. Une population concentrée dans les centres urbains

Les principaux pôles urbains de la zone d'étude sont Mont-de-Marsan, Dax et la côte basque.

L'aire urbaine de Mont-de-Marsan est assez peu étendue, le territoire étant dominé par la forêt des Landes, en dehors de l'agglomération. L'habitat y est concentré : la commune totalise 80 % de la population du pôle urbain.

En Pays Basque, les populations sont concentrées sur le littoral, et très éparpillées à l'intérieur du pays.

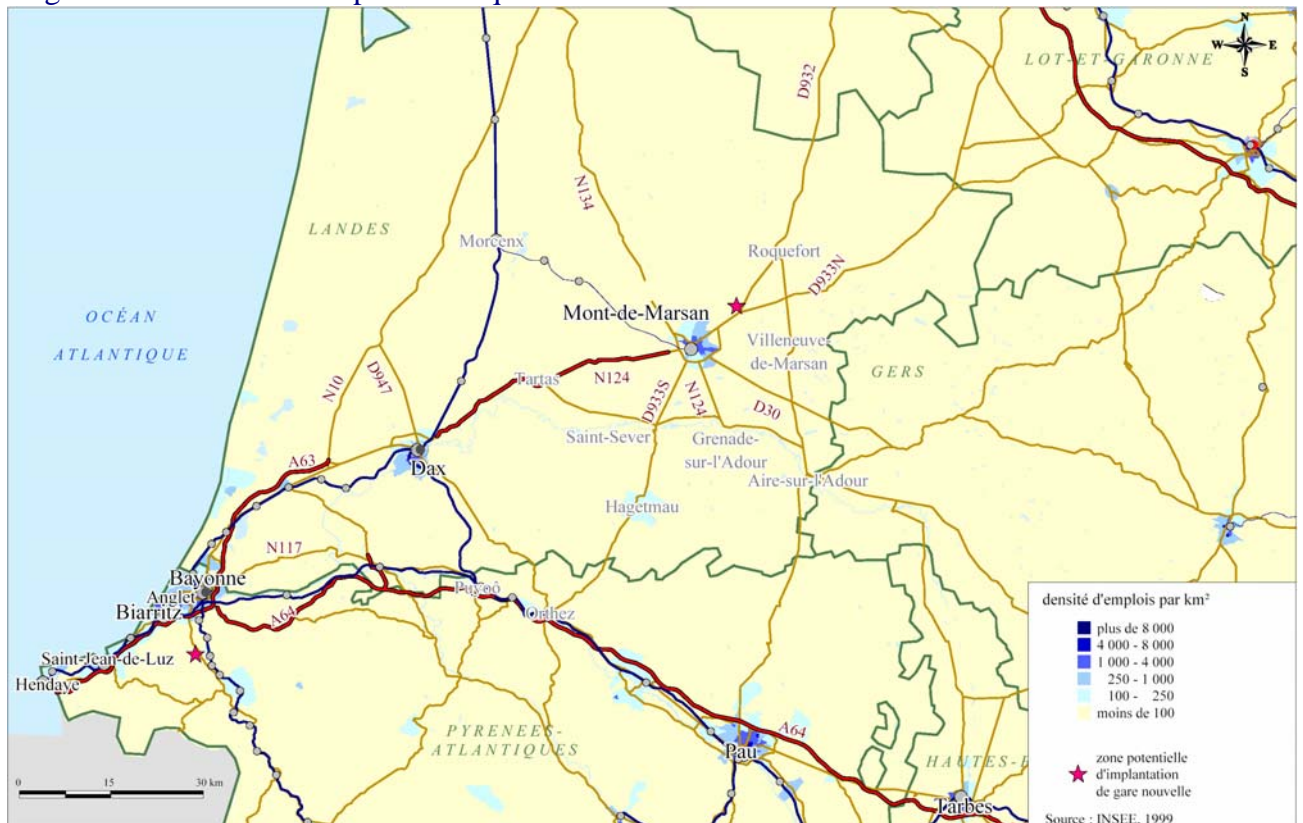
Figure 7 – Densité de population en Aquitaine sud



2.1.2. Des emplois localisés dans les pôles urbains

Les emplois paraissent aussi très concentrés, au moins autant (sinon plus) que les populations. Sur la côte basque, la répartition des emplois est moins uniforme que celle de la population le long du littoral. Ils sont plus regroupés autour de Bayonne - Biarritz.

Figure 8 – Densité des emplois en Aquitaine sud

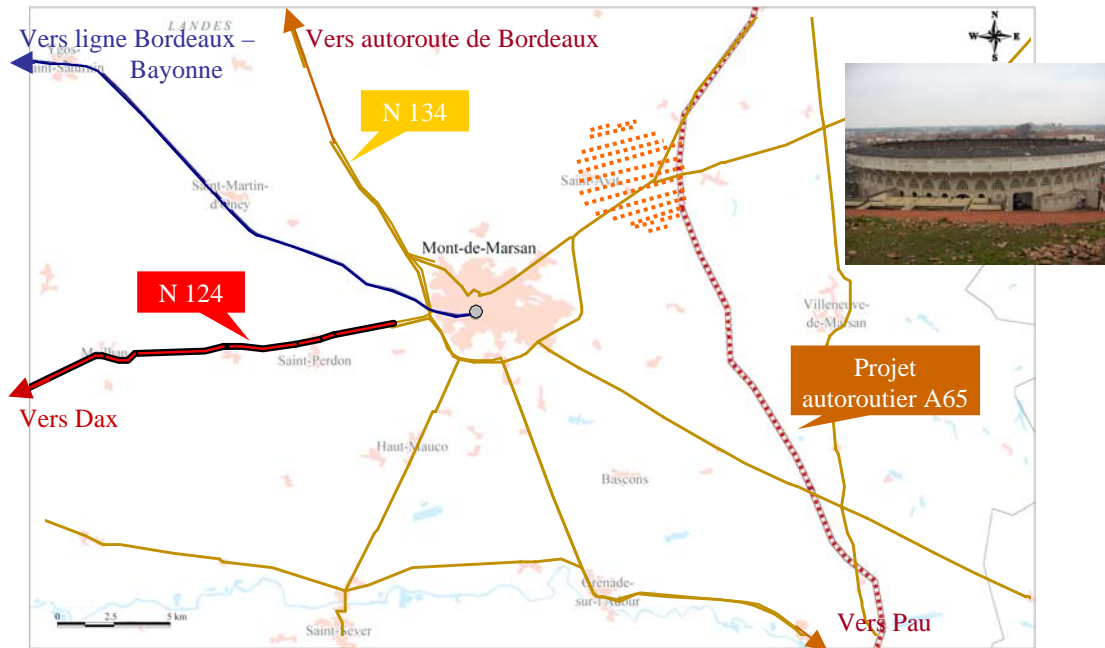


2.2. Infrastructures routières actuelles et futures

Par hypothèse, le réseau routier actuel sera complété par la réalisation d'une autoroute de Langon à Pau (A65) passant à l'est de Mont-de-Marsan.

Au Pays Basque, les infrastructures routières desservent bien la côte, mais elles sont rapidement saturées.

Figure 9 – Infrastructures : zoom sur Mont-de-Marsan




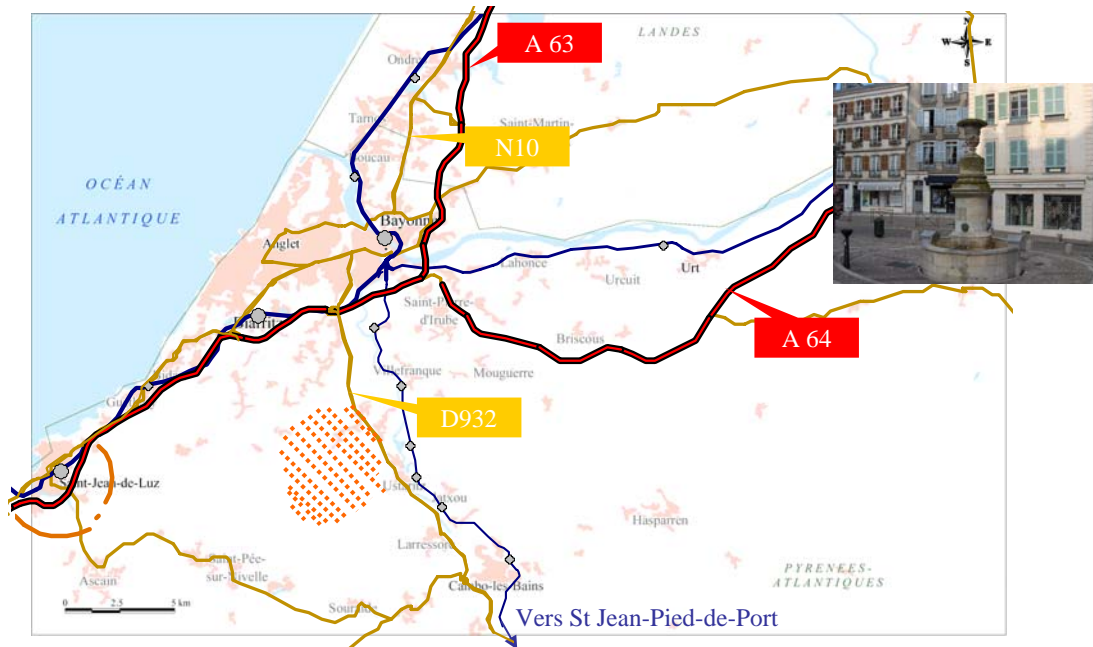
 Zone potentielle d'implantation de gares nouvelles

Figure 10 – Infrastructures : zoom sur la côte basque



Les principaux indicateurs relatifs à l'accessibilité de la gare de Mont-de-Marsan sont résumés dans le tableau suivant :

	population	emplois
à moins de 20 minutes	51 000	25 000
à moins de 40 minutes	113 000	45 000

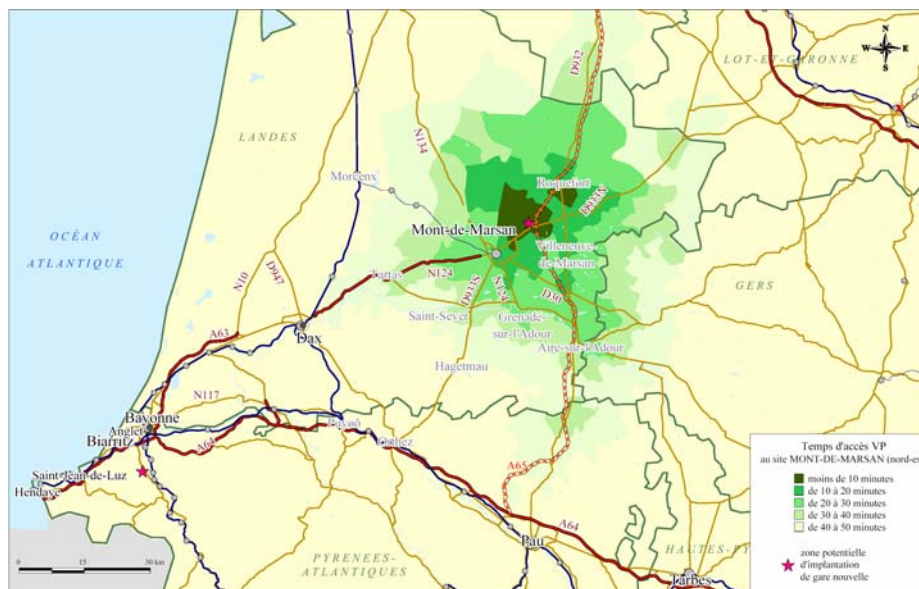
3.2. Gare nouvelle des Landes (aux environs de Mont-de-Marsan en situation de projet)

Le site potentiel pour une gare nouvelle est localisé au nord-est de Mont-de-Marsan, à proximité de l'échangeur de l'autoroute Langon - Pau (A65).

En conséquence, les courbes isochrones centrées sur cette gare nouvelle s'étendent du nord au sud, le long de l'autoroute A65. Le centre de Mont-de-Marsan est à près de 20 minutes du site de la gare nouvelle.

Plus étendue mais plus décalée vers l'Est, la zone d'accès de la gare nouvelle des Landes regroupe moins de population et d'emplois que la zone d'accès de la gare actuelle de Mont-de-Marsan (à moins de 20 minutes ou à moins de 40 minutes).

Figure 12 – Temps d'accès VP à la gare nouvelle des Landes



Les principaux indicateurs relatifs à l'accessibilité de la gare (envisagée) des Landes sont résumés dans le tableau suivant :

	population	emplois
à moins de 20 minutes	44 000	22 000
à moins de 40 minutes	98 000	42 000

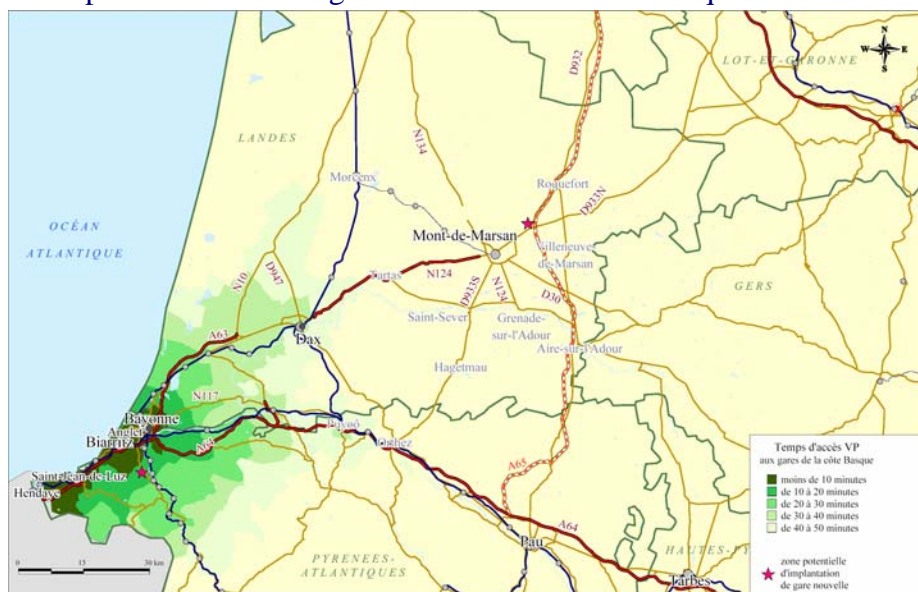
3.3. Gares actuelles de la côte basque

Les gares prises en compte sont Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye.

Elles constituent un ensemble de 4 points d'arrêt, en moins de 30 kilomètres, dans une zone dense (plus de 300 000 habitants), ce qui représente un atout important.

Par ailleurs, la desserte quotidienne de ces gares est conséquente : une trentaine de trains régionaux, et autant de trains Grandes Lignes.

Figure 13 – Temps d'accès VP aux gares actuelles de la côte basque



Les principaux indicateurs relatifs à l'accessibilité de ces gares situées sur la côte basque sont résumés dans le tableau suivant :

	Population	emplois
à moins de 20 minutes	211 000	81 000
à moins de 40 minutes	304 000	112 000

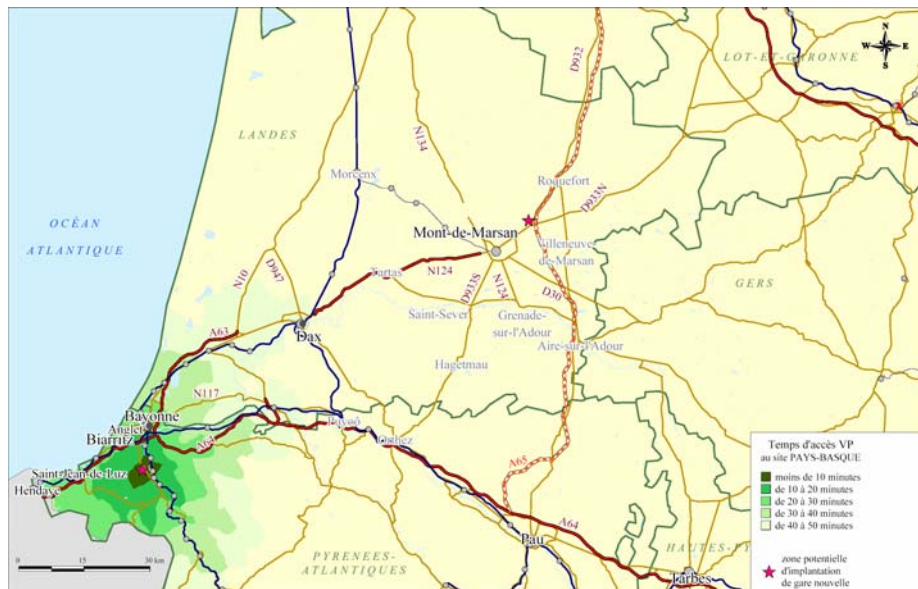
3.4. Gare nouvelle basque

Le site envisagé pour une gare nouvelle basque est localisé au sud-est de Bayonne et de Biarritz et à l'est de Saint-Jean-de-Luz. Le centre de Bayonne est à environ 20 minutes du site.

La zone d'accès à la gare nouvelle basque est moins étendue que celle des gares actuelles de la côte, que, par ailleurs, elle recouvre en partie.

La desserte TGV envisagée sur cette gare ne concernerait cependant que les trains rapides (comptant peu d'arrêts entre leur origine et leur destination finale) à destination de l'Espagne, soit de 1 à 3 allers-retours quotidiens.

Figure 14 – Temps d'accès VP à la gare nouvelle basque



Les principaux indicateurs relatifs à l'accessibilité de la gare nouvelle basque sont résumés dans le tableau suivant :

	Population	emplois
à moins de 20 minutes	80 000	32 000
à moins de 40 minutes	256 000	95 000

3.5. Synthèse et comparaison des temps d'accès aux différentes gares

La figure 15 permet de connaître le volume global de la population selon le temps d'accès aux gares.

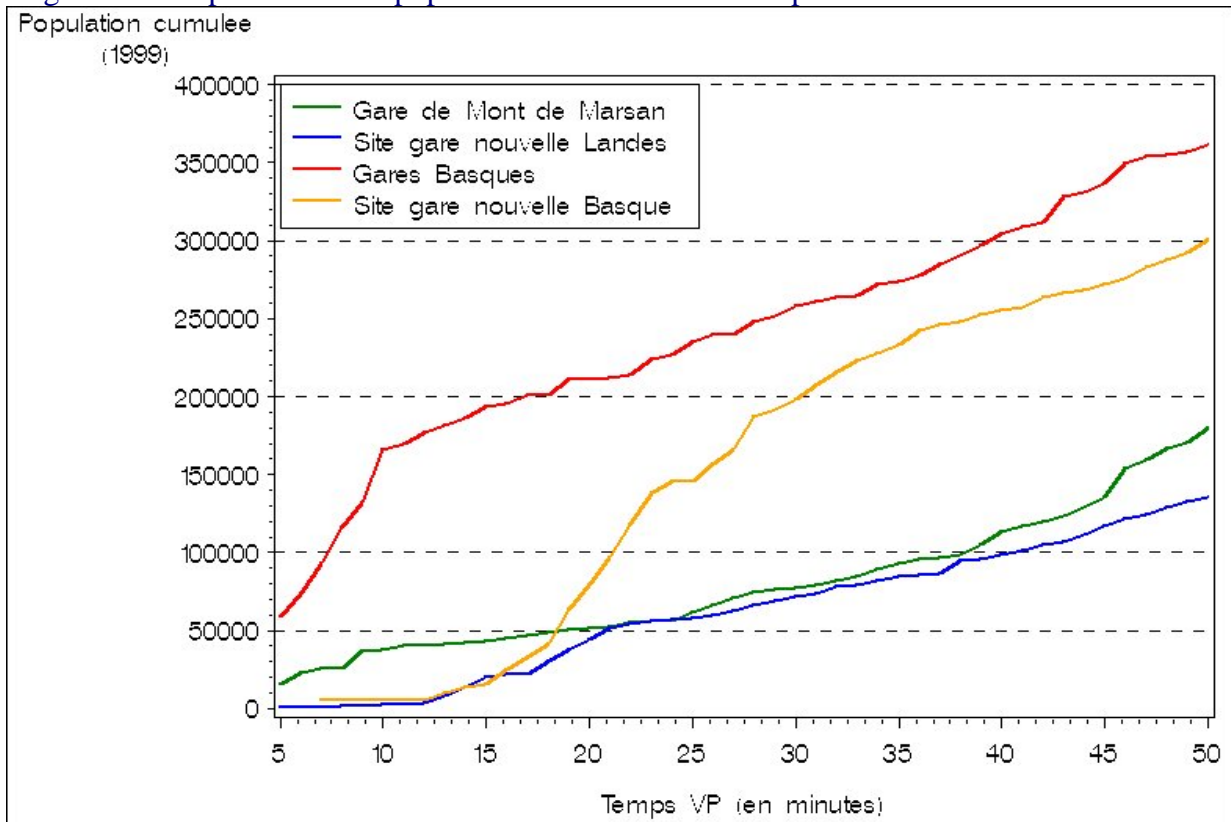
Il ressort de ce graphique que la gare de Mont-de-Marsan et la gare nouvelle des Landes sont situées sur des bassins de population très comparables. Toutefois, une population plus importante pourra accéder à une gare en moins de 20 minutes, si elle est située au centre de l'agglomération plutôt qu'à l'extérieur. L'intérêt d'une gare à l'extérieur de l'agglomération redevient prépondérant pour une population située entre 20 et 40 kilomètres du centre ville.

En revanche, une gare nouvelle basque située au sud-est de Bayonne intéressera une population moins importante que l'ensemble des gares situées sur la côte.

Figure 15 – Indicateurs d'accessibilité des différentes gares

milliers de voyageurs	Mont-de-Marsan	Gare Nouvelle des Landes	gares de la côte basque	Gare Nouvelle Basque
population à moins de 20 minutes	51	44	211	80
population à moins de 40 minutes	113	98	304	256
emplois à moins de 20 minutes	25	22	81	32
emplois à moins de 40 minutes	45	42	112	95

Figure 16 – Répartition de la population en fonction des temps d'accès



3.6. Conclusions sur l'accessibilité de l'ensemble du périmètre

Après avoir examiné l'accessibilité de chacune des gares, il n'est pas inutile d'observer ce que peut être l'accessibilité de l'ensemble des gares desservies par le TGV. En effet, l'image d'ensemble de l'accessibilité est différente de la somme des images de l'accessibilité de chacune des gares : des recouvrements de zones à moins de 20 ou 30 minutes de deux gares distinctes existent. De plus, une évolution de cette accessibilité entre la situation de référence et la situation de projet peut être mise en évidence.

Les cartes suivantes (figures 17 et 18) montrent donc l'accessibilité des gares nouvelles des Landes et basque ainsi que des gares actuelles de Dax et de la côte basque, en situation de référence et en situation de projet.

Les zones en vert ont un accès direct au TGV, les zones en bleu n'y ont accès que par correspondance.

Ces cartes montrent que l'accès direct (sans rupture de charge) au TGV peut s'améliorer considérablement avec la création de gares nouvelles, essentiellement celle des Landes.

Figure 17 – Temps d'accès VP à l'offre TGV, en situation de référence

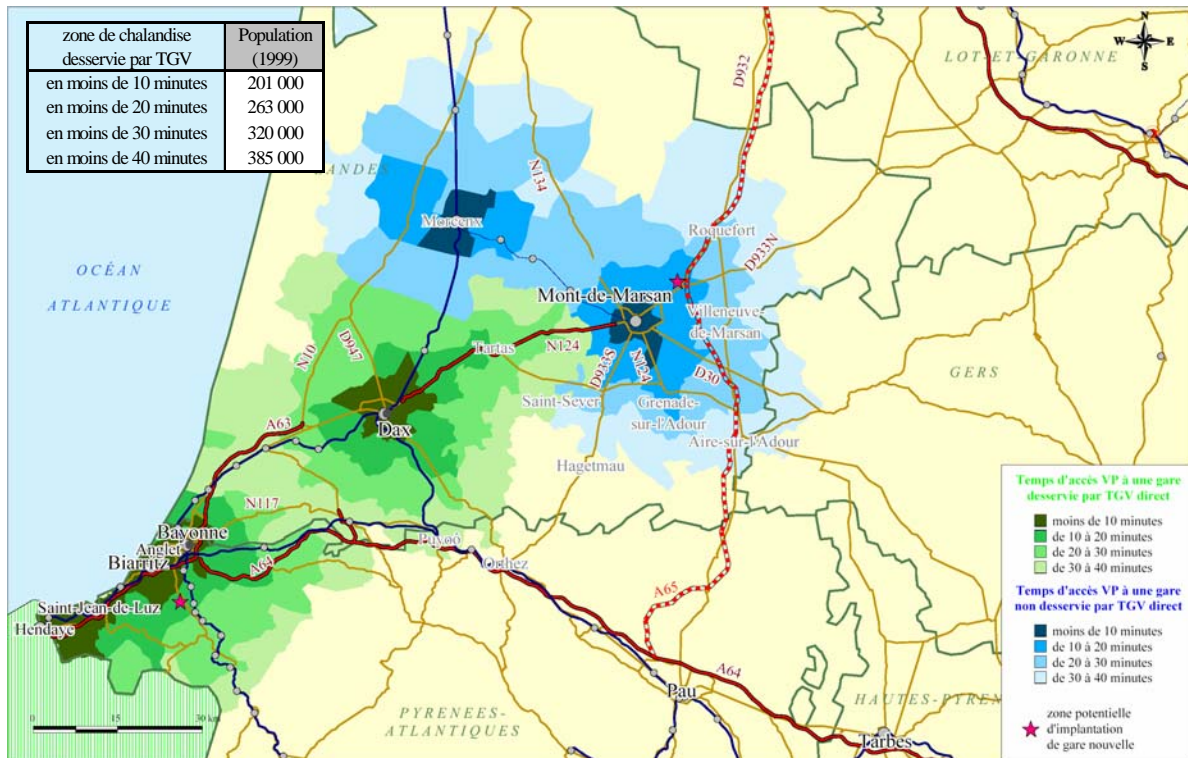
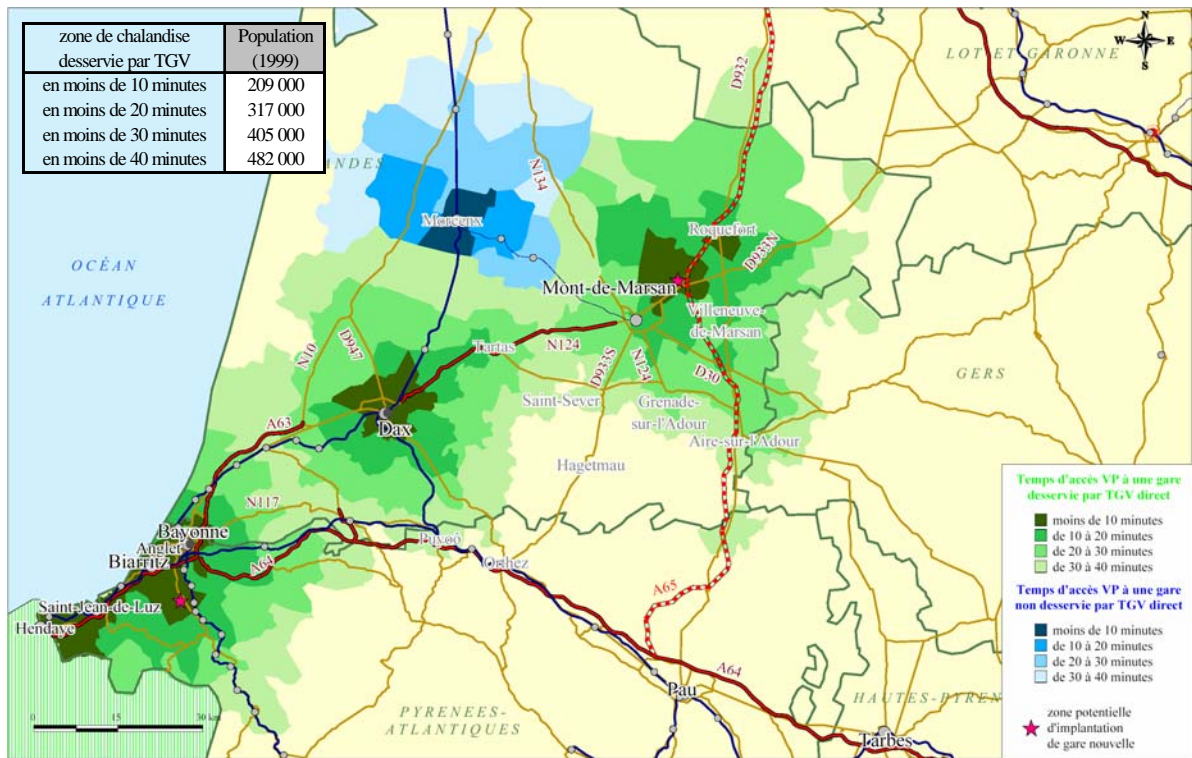


Figure 18 – Temps d'accès VP à l'offre TGV, en situation de projet



Le tableau suivant illustre, en conclusion, l'évolution des volumes de population ayant un accès direct à la grande vitesse ferroviaire.

	référence	projet
en moins de 10 minutes	201 000	209 000
en moins de 20 minutes	263 000	317 000
en moins de 30 minutes	320 000	405 000
en moins de 40 minutes	385 000	482 000

Il montre nettement l'apport du projet en terme d'accessibilité directe au TGV, notamment grâce à la gare nouvelle des Landes.

4. CHALANDISE DES GARES

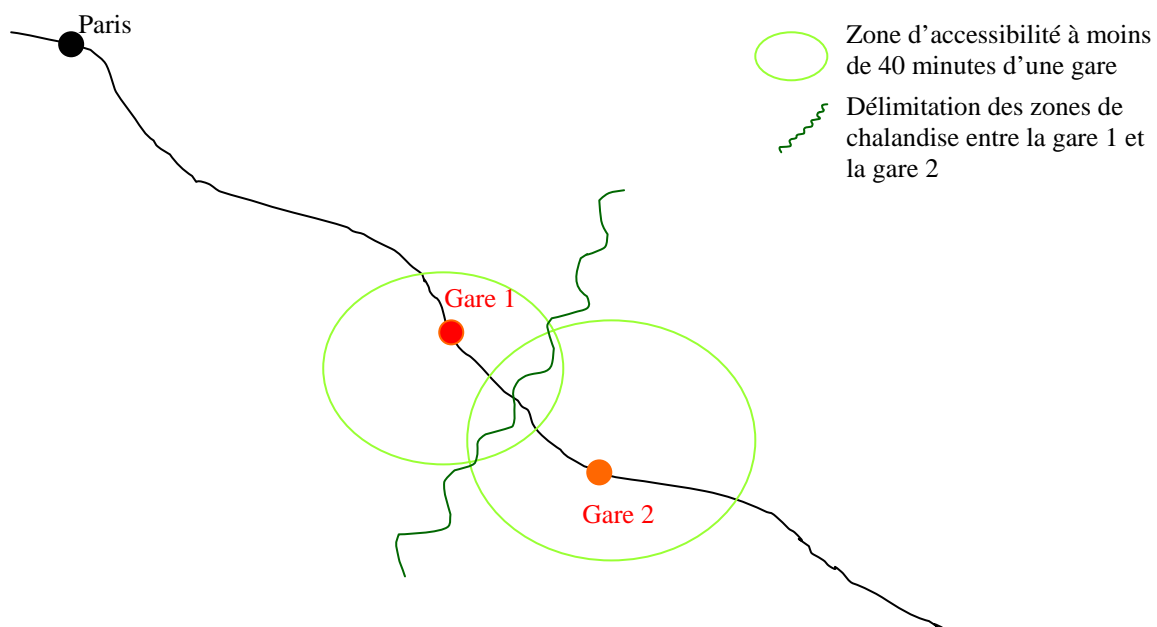
4.1. Méthode de définition des zones de chalandise

Deux critères successifs ont été utilisés pour définir les zones de chalandise : les zones situées à moins de 40 minutes des gares et le temps généralisé le plus court de Paris à la destination finale ou de l'origine jusqu'à Paris via l'une des gares (Mont-de-Marsan, gares de la côte basque, gare nouvelle des Landes, gare nouvelle basque, Dax, Morcenx).

Plus précisément, le processus d'analyse a consisté à modéliser les zones de chalandise, en utilisant les paramètres et critères suivants :

- Les zones à moins de 40 minutes des gares (en vert sur le schéma ci-dessous)
- Le minimum d'un temps généralisé entre deux gares concurrentes tenant compte :
 - du temps de trajet principal en relation avec Paris (Paris – Mont-de-Marsan par exemple) et
 - du temps de rabattement pondéré, pour chaque population après comparaison des cheminements qui peuvent être faits pour accéder aux différentes gares (par exemple Grenade-sur-l'Adour – gare de Mont-de-Marsan).

Figure 19 – Principe de construction des zones de chalandise



4.2. Zone de chalandise de la gare de Mont-de-Marsan

En situation de référence, la zone de chalandise de la gare centre de Mont-de-Marsan compte 90 000 habitants et 38 000 emplois.

Cela signifie qu'en l'absence du projet de LGV passant par l'est, les 90 000 personnes habitant dans la zone de chalandise ont plus intérêt à prendre un TER à la gare centre de Mont-de-Marsan (qui les amènera à Bordeaux pour prendre leur TGV) que de se rendre directement avec leur voiture à Bordeaux ou Dax. En revanche, les personnes situées à l'extérieur de la zone de chalandise de Mont-de-Marsan ont plus intérêt à se rendre soit à la gare de Dax pour prendre le TGV, soit à la gare de Bordeaux, soit encore à prendre un TER à Morcenx (qui les amènera à Bordeaux).

En situation de projet, la zone de chalandise de la gare nouvelle des Landes regroupe 95 000 habitants et 40 000 emplois.

Les 95 000 personnes situées dans cette zone de chalandise (dont les habitants de Mont-de-Marsan) auront intérêt à prendre leur TGV dans la gare nouvelle des Landes située au nord-est de Mont-de-Marsan. Ceux habitant en dehors de cette zone de chalandise feront probablement un autre choix et se rendront directement soit à Bordeaux, soit à Dax, ...

La zone de chalandise de la gare nouvelle des Landes est plus vaste que celle de la gare actuelle de Mont-de-Marsan :

- du nord au sud, car elle s'étend sur environ 50 km de part et d'autre de la gare, le long de l'autoroute A65, la gare nouvelle étant située à proximité d'un échangeur,
- à l'ouest, en prenant une partie de la zone de chalandise de Dax, car la gare nouvelle permet un accès direct à la grande vitesse ferroviaire, contrairement à la gare actuelle : les voyageurs qui, en référence, font le choix de prendre un TGV à Dax, font, en projet, celui de le prendre à la gare nouvelle,
- à l'est, car la gare nouvelle est à l'est de la gare actuelle.

Figure 20 – Zone de chalandise de la gare actuelle de Mont-de-Marsan en situation de référence

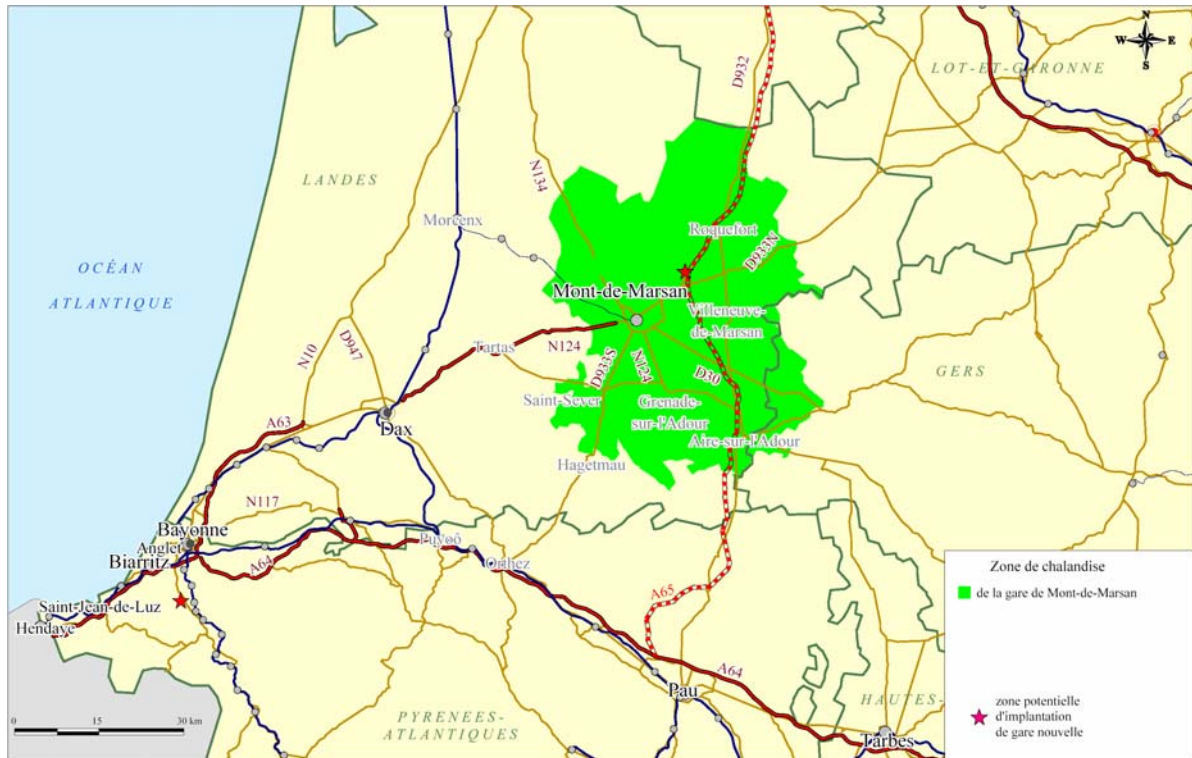
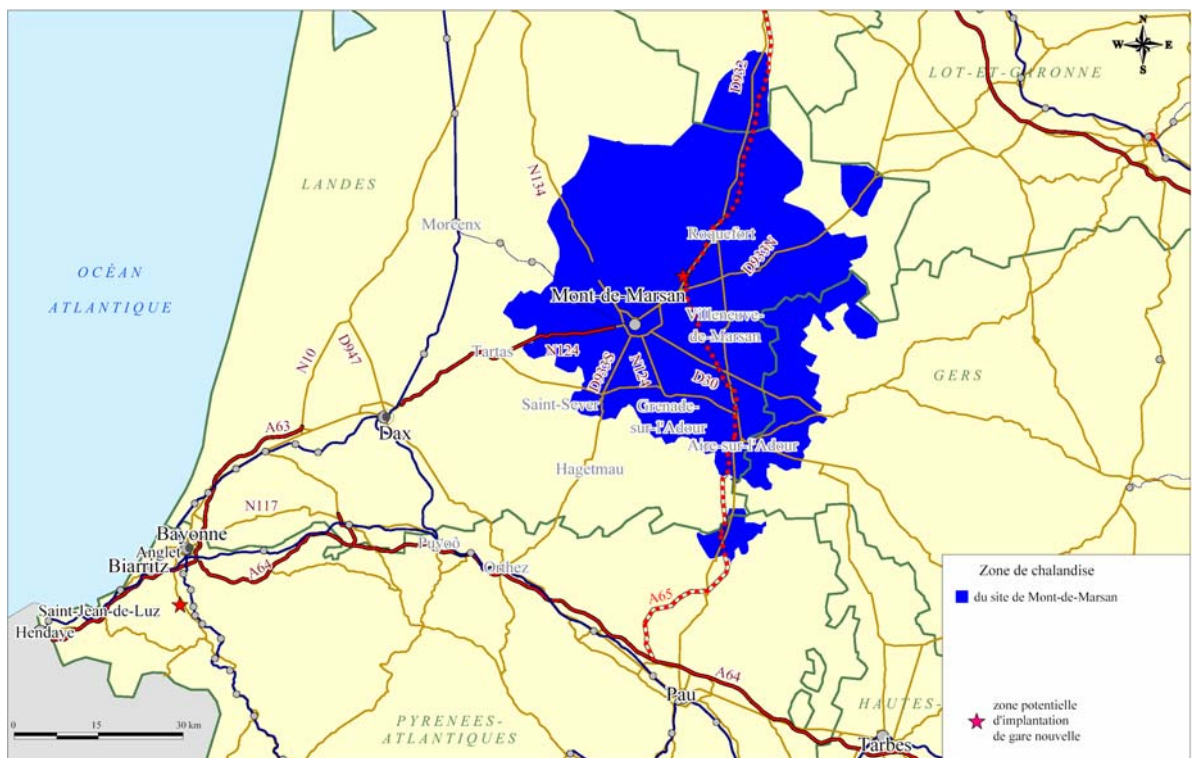


Figure 21 – Zone de chalandise de la gare nouvelle des Landes en situation de projet



4.3. Zone de chalandise des gares du Pays Basque

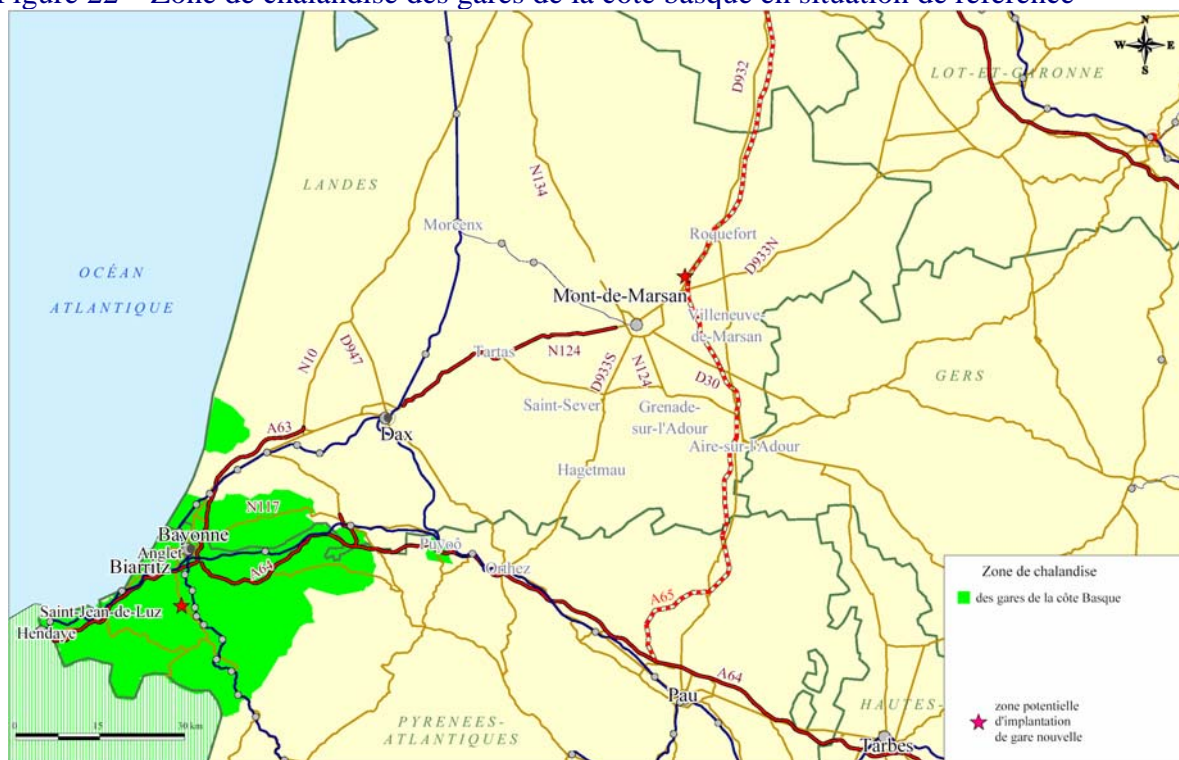
La déformation des zones de chalandise basques entre référence et projet est mineure : la zone de la gare nouvelle basque est en grande partie enclavée dans la zone des gares du littoral comme le montrent les deux cartes suivantes.

En situation de référence, la zone de chalandise des gares de la côte basque compte 253 000 habitants et 94 000 emplois.

En situation de projet, la zone de chalandise de la gare nouvelle basque regroupe 28 000 habitants (dont la moitié pris sur la zone des gares côtières), et 8 000 emplois (dont près de la moitié provient de la zone des gares côtières).

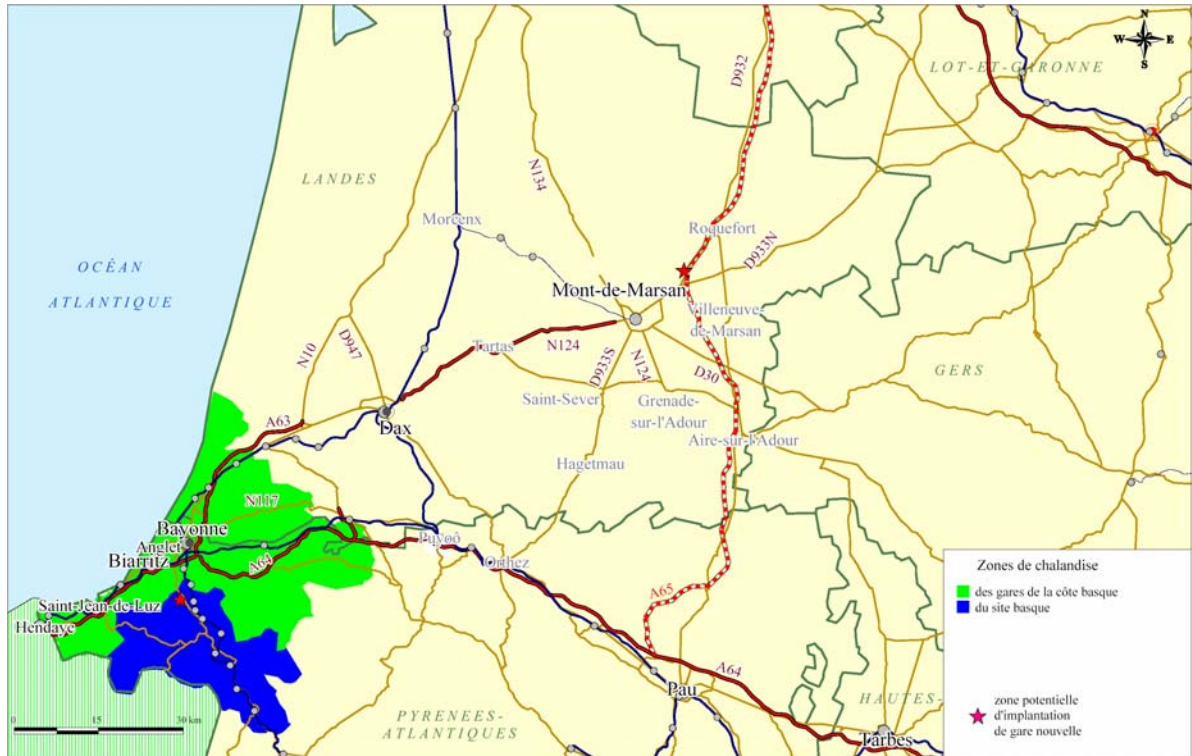
En situation de référence 253 000 habitants ont un accès correct au TGV (selon les critères retenus) ; ce nombre passe à 268 000 habitants en situation de projet avec la réalisation de la gare nouvelle au sud de Bayonne (indépendamment de tout effet de fréquence aux différentes gares). Cet accroissement de la zone de chalandise, mesuré en terme de population située au sein de cette zone, est relativement limité dans le cas présent (environ 6 %). Cela signifie que la plupart des voyageurs qui prendront leur train à la gare nouvelle, le prendront malgré tout dans l'une des gares de la côte basque si cette gare nouvelle n'est pas construite⁵.

Figure 22 – Zone de chalandise des gares de la côte basque en situation de référence



⁵ Dans d'autres cas, comme par exemple Mont-de-Marsan, les voyageurs feront pour une partie importante d'entre eux un choix différent : ils renonceront à leur voyage, ou ils prendront leur voiture pour faire un voyage de bout en bout.

Figure 23 – Zone de chalandise des gares basques en situation de projet



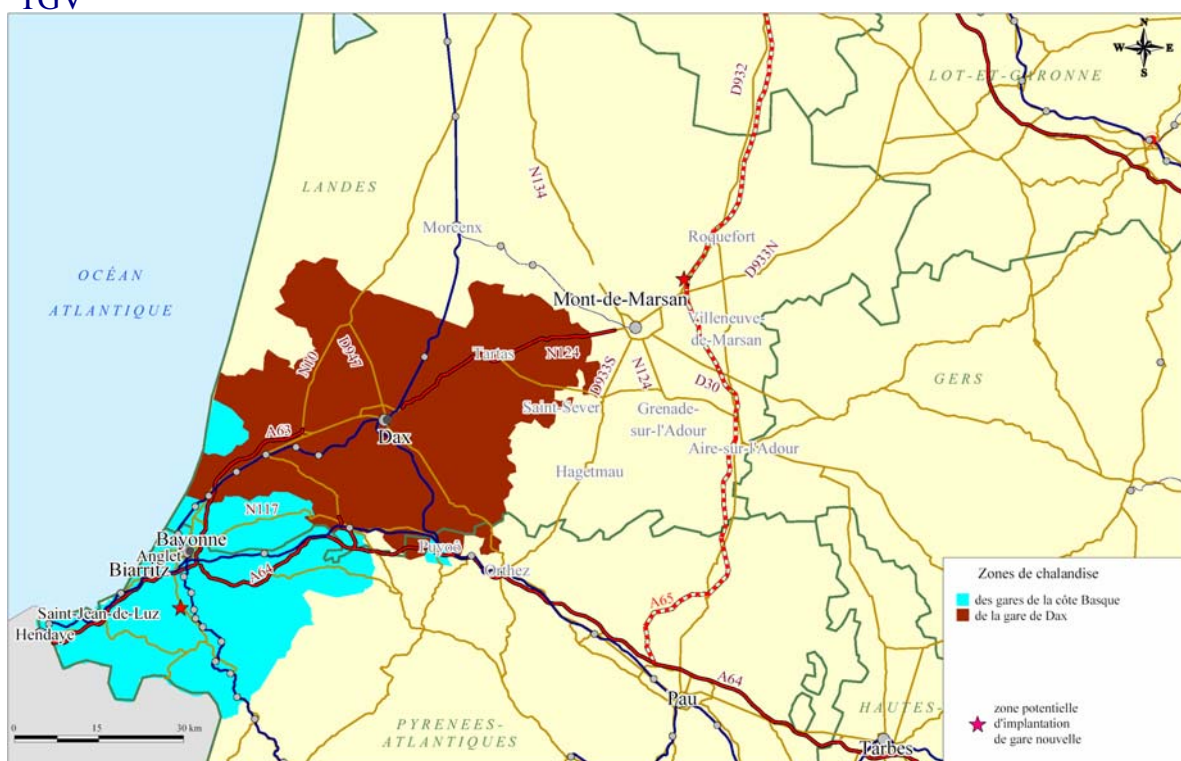
4.4. Zone de chalandise des gares de l'axe – vue d'ensemble

Les cartes ci-dessous présentent les zones de chalandise des gares de l'axe desservies directement par TGV, en situation de référence et en situation de projet pour l'option de passage d'une LGV par l'est.

Elles montrent les différents espaces géographiques qui seront « rattachés » à chacune des gares suivant les critères conventionnels retenus.

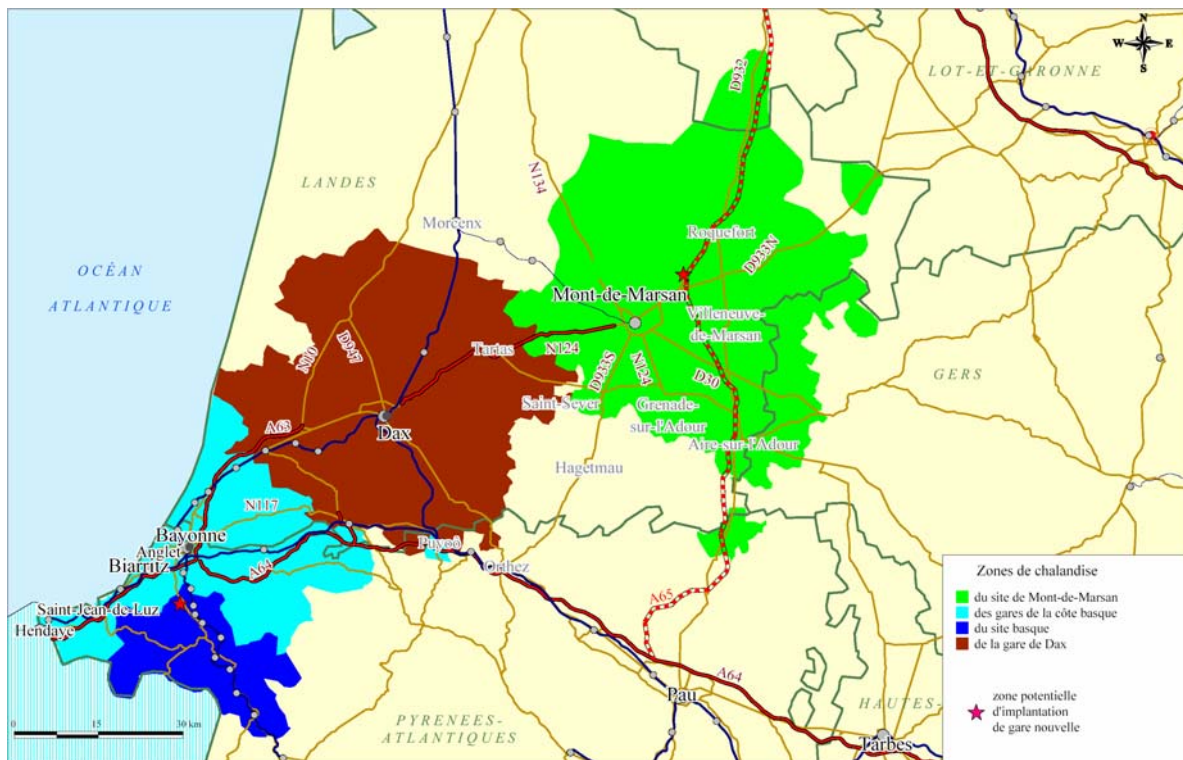
Les tableaux reprennent les volumes de population et d'emplois de ces zones.

Figure 24 – Zones de chalandise en référence des gares de l'axe desservies directement par TGV



chalandise des gares desservies par TGV	Population	Emplois
Dax	132 000	48 000
de la côte basque	253 000	94 000
Total	385 000	142 000

Figure 25 – Zones de chalandise en projet des gares de l'axe desservies directement par TGV



chalandise des gares desservies par TGV	Population	Emplois
Gare nouvelle des Landes	95 000	40 000
Gare de Dax	119 000	45 000
Gares de la côte basque	240 000	91 000
Gare nouvelle basque	28 000	8 000
Total	482 000	184 000

5. PREVISIONS DE TRAFIC

Les prévisions de trafic ont été réalisées en tenant compte de l'ensemble des résultats présentés aux chapitres précédents et des dessertes retenues pour le scénario 2 Est.

Ces prévisions concernent l'ensemble des flux dont l'origine ou la destination est l'une des gares étudiées, à l'exception de ceux échangés entre les gares existantes de la côte basque (Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye).

Les tableaux qui suivent indiquent le trafic total de chaque gare, pour chaque situation (référence, projet, avec ou sans gare nouvelle). Ils montrent :

- l'intérêt, en termes de trafic, de la réalisation d'une gare nouvelle aux abords de Mont-de-Marsan, offrant un accès direct à la grande vitesse à 218 000 voyageurs, dont 121 000 nouveaux venus,
- et l'intérêt relatif, toujours en termes de trafic, d'une gare nouvelle au Pays Basque, qui, bien que fréquentée par 280 000 voyageurs, n'attirerait que 40 000 voyageurs supplémentaires par rapport à une situation où le projet ne comporterait pas de gare nouvelle basque. En l'absence du projet, les autres voyageurs (240 000 personnes) auraient fait le choix d'un voyage en train via l'une des gares actuelles de la côte basque.

Ils indiquent aussi comment s'opérerait la répartition du trafic entre la gare nouvelle basque et les gares de la côte basque ; l'existence de la gare nouvelle basque fait basculer une partie du trafic des gares existantes sur la gare nouvelle.

Trafic prévu en 2020, en milliers de voyageurs

Mont-de-Marsan	Trafic de Référence	Trafic projet
Gare Actuelle	407	310
Gare nouvelle des Landes		218
Total	407	528

apport de la
gare nouvelle
+ 121 000 voyageurs

Pays Basque	Trafic de Référence	Trafic projet sans gare nouvelle	Trafic projet avec gare nouvelle
Gares actuelles de la côte basque *	2 128	2 693	2 453
Gare nouvelle basque			280
Total	2 128	2 693	2 733

apport de la
gare nouvelle
+ 40 000 voyageurs

(*) gares de la côte basque = Bayonne, Biarritz, Saint Jean de Luz et Hendaye

hors le trafic entre ces gares (par exemple, le trafic Bayonne - Hendaye)

6. CONCLUSION

Les conclusions sur l'opportunité de la création d'une gare nouvelle ne sont pas équivalentes selon que l'on évoque Mont de Marsan ou le Pays Basque.

Aujourd'hui, l'Est du département des Landes n'a pas directement accès à l'offre TGV : quelle que soit leur destination, les voyageurs doivent emprunter une correspondance. Aucun scénario d'infrastructure n'envisageant la possibilité de raccordements performants entre la ligne nouvelle et la gare actuelle de Mont-de-Marsan, la réalisation d'une gare nouvelle sur ligne nouvelle est la solution pour offrir à ce territoire une offre rapide supprimant la pénibilité de la rupture de charge systématique, tant pour les relations vers le nord que vers le sud. Permettre l'accès direct à la grande vitesse ferroviaire est un atout pour l'aménagement du territoire.

Pour ce qui concerne le Pays Basque, la plupart des TGV continueront à desservir la côte qu'il y ait ou non réalisation d'une gare nouvelle basque : l'un des atouts du train est d'accéder au cœur des villes. Par ailleurs, le trafic de la côte basque est fortement saisonnier, et il n'est pas envisageable de ne plus desservir les gares des centres de villégiature.

L'offre divisée entre gare nouvelle et gares « anciennes » présenterait l'inconvénient d'être plus difficilement « lisible » : ainsi, les voyageurs se rendant à la gare en voiture auraient le choix entre différents TGV pour « l'aller », mais pas pour « le retour », lorsqu'ils déposent leur véhicule au parking de la gare.

Cependant, le marché Aquitaine sud – Espagne pourrait tirer partie de la gare nouvelle basque qui offrirait des temps de parcours attractifs pour les trajets euro-régionaux. En ce sens, il conviendrait au moins de réserver la possibilité technique de réalisation d'un tel équipement.