

*Bordeaux
Espagne*

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

*Bordeaux
Toulouse*



Etude de la pertinence et de la faisabilité de services régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles

**Synthèse des études et conclusions
proposées**

SOMMAIRE

1. OBJECTIFS DE L'ETUDE DE SERVICES REGIONAUX A GRANDE VITESSE SUR GPSO	3
1.1 LE CONTEXTE ET LES ENJEUX	3
1.2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE	3
2. ANALYSE DE LA DEMANDE ET DEFINITION D'UNE OFFRE POTENTIELLE	4
2.1 LA METHODE PROPOSEE ET MISE EN OEUVRE.....	4
2.2 LES HYPOTHESES PROPOSEES ET RETENUES DANS LE CADRE DU GROUPE DE TRAVAIL.....	4
2.3 L'ANALYSE CONDUITE ET L'OFFRE PROPOSEE.....	6
3. FAISABILITE DES SERVICES REGIONAUX A GRANDE VITESSE.....	8
3.1 CONSEQUENCES DE LA MIXITE SR-GV SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES NOUVELLES	8
3.2 LES AMENAGEMENTS DES POINTS D'ARRETS SR-GV ET DES GARES NOUVELLES OU EXISTANTES.....	8
3.3 LE MATERIEL ROULANT ET SA MAINTENANCE	9
3.4 LES COUTS D'EXPLOITATION	9
4. ANALYSE DE LA PERTINENCE DES POINTS D'ARRET	10
4.1 LES CRITERES D'ANALYSE	10
4.2 ANALYSE MULTICRITERE ET PISTES DE REFLEXION.....	10
5. CONCLUSIONS DES ETUDES ET PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER.....	11
5.1 CONCLUSIONS DES ETUDES.....	11
5.2 PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER.....	11

1. OBJECTIFS DE L'ETUDE DE SERVICES REGIONAUX A GRANDE VITESSE SUR GPSO

1.1 LE CONTEXTE ET LES ENJEUX

Les débats publics sur la ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse et le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne ont confirmé **la nécessité de développer les transports régionaux de voyageurs à travers la réalisation des deux projets.**

D'abord parce que la mise en service des lignes nouvelles a pour effet de libérer des sillons sur les lignes classiques, sillons qui peuvent être utilisés pour y développer des services TER.

Ensuite, avec la possibilité d'une utilisation des lignes nouvelles par des trains régionaux de voyageurs pouvant circuler à grande vitesse, notamment pour la desserte du sud Gironde et de l'est des Landes. Cette hypothèse a été explicitement envisagée dans la décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France du 8 mars 2007 relative à la poursuite des études du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne.

Le comité de pilotage des GPSO a validé la proposition de RFF d'obtenir un éclairage préalable à l'engagement des études environnementales, ferroviaires et techniques sur les Services Régionaux à Grande Vitesse (SR-GV) sur les deux axes Bordeaux - Espagne et Bordeaux - Toulouse afin de préciser les fonctionnalités assignées aux deux projets.

Un service régional à grande vitesse (SR-GV) permet une desserte régionale par des trains pouvant rouler à grande vitesse sur les lignes nouvelles. Plusieurs types d'offres de SR-GV peuvent être envisagés :

- des SR-GV assurant des missions de bout en bout sur ligne nouvelle ;
- des SR-GV assurant des missions « mixtes », partiellement sur ligne nouvelle, partiellement sur ligne classique ;
- des SR-GV desservant sur ligne nouvelle, en plus des gares nouvelles TGV® déjà décidées ou envisagées, des gares dédiées à l'arrêt des seuls SR-GV. Ce service pouvant être couplé à des dessertes sur ligne existante, en crochet, une fois la ligne nouvelle quittée.

La création de SR-GV sur les lignes nouvelles présente deux enjeux :

- **l'opportunité de desserte de nouveaux territoires pour les trains à vocation régionale.** A l'issue du Débat Public, le choix par le maître d'ouvrage du scénario « Est des Landes » pour la ligne Bordeaux-Espagne, offre l'opportunité d'irriguer de nouveaux territoires non desservis par le train, en particulier entre Bordeaux et Mont-de-Marsan, ou dont la desserte sera rendue plus performante ;
- **une réponse à une demande non satisfaite.** L'enjeu d'un service SR-GV est d'apporter une réponse à une demande non satisfaite soit par les services TGV®, soit par TER. **Les SR-GV sont ainsi complémentaires des autres types de dessertes.**

1.2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude a eu pour objectif de vérifier la pertinence de services régionaux à grande vitesse sur les deux lignes, et d'en mesurer la faisabilité. Les deux questions posées ont ainsi été les suivantes :

- un service régional à grande vitesse est-il pertinent au regard des territoires traversés et de la demande potentielle en déplacements ? Et si oui, quels territoires faut-il desservir avec quel niveau de desserte ?
- un service régional est-il faisable et à quelles conditions ? Quelles problématiques particulières sont posées en matière de programme fonctionnel de points d'arrêts, de matériels roulants, de compatibilité des circulation avec les trains à grande vitesse, et enfin à quel coût.

L'étude doit permettre au comité de pilotage de décider ou non de l'intégration de tels services au sein du programme des GPSO.

2. ANALYSE DE LA DEMANDE ET DEFINITION D'UNE OFFRE POTENTIELLE

2.1 LA METHODE PROPOSEE ET MISE EN OEUVRE

L'étude a d'abord cherché à déterminer la demande actuelle de déplacements sur les territoires où s'inscrivent les options de passage des lignes nouvelles, à déterminer les points d'arrêts possibles et à évaluer l'utilisation et l'offre possibles de SR-GV

Elle s'est déroulée en quatre temps :

1. Etude des dynamiques des territoires et identification des points d'arrêts SR-GV potentiels à l'intérieur de la zone d'étude ;
2. Identification de périmètres d'influence des « pôles gares » potentiels à partir de la caractérisation de la demande de déplacement vers ces pôles ;
3. A partir de données de fréquentation des TER disponibles, identification des flux de déplacements entre les périmètres d'influence et les pôles de destination,
4. Estimation de l'usage prévisible en 2020 et définition d'une offre de service capable de répondre à ce potentiel de clientèle.

Pour la poursuite des SR-GV vers l'Espagne, l'hétérogénéité des données disponibles en matière de déplacements et l'effet frontière n'ont pas permis d'intégrer les relations avec le Pays Basque espagnol dans le même modèle. Une analyse qualitative a cependant été retenue et mise en œuvre. Elle a permis d'estimer la pertinence de prolongements de services en France au-delà de la frontière.

La méthode des études de trafic a fait l'objet de débats au sein du groupe de travail, notamment parce qu'elle n'intègre pas le prix du billet et constitue donc un biais. Il a été convenu qu'à ce stade des études, et sans la définition d'une autorité organisatrice des transports pour ce type de service, la tarification applicable ne pouvait être définie entre un service public de transport et une grille tarifaire type SNCF. La méthode a donc été appliquée comme proposée. **Si la mise en place de SR-GV est validée sur les GPSO, cette réserve signifie qu'une décision préalable doit intervenir sur la nature de ce service et donc son autorité organisatrice avant la poursuite d'études ultérieures.**

2.2 LES HYPOTHESES PROPOSEES ET RETENUES DANS LE CADRE DU GROUPE DE TRAVAIL

RFF a proposé de retenir une offre TGV[®] renforcée ou modifiée par rapport à celle évoquée lors des débats publics :

- sur l'axe Bordeaux - Toulouse : la desserte d'Agen, issue du débat public est apparue sous-dimensionnée avec les données de trafic disponibles. Elle est

complétée par 3 A/R afin de satisfaire la demande (14 A/R sur Bordeaux – Agen – Montauban - Toulouse au lieu de 11 A/R) ;

- sur l'axe Bordeaux - Espagne, les dessertes sont adaptées pour rendre l'offre plus simple et plus lisible pour la clientèle.

L'offre TER en Aquitaine prise en compte correspond à celle figurant dans le *Bilan à mi-parcours et nouvelles orientations* voté par le Conseil Régional d'Aquitaine.

L'offre TER en Midi-Pyrénées correspond à celle figurant dans le *Second Plan Régional des Transports 2007-2013*.

Après avoir présenté des premiers résultats des études de trafic, RFF a souhaité avoir un éclairage complémentaire en évaluant des scénarios d'offre alternatifs afin de juger de la sensibilité des résultats aux hypothèses prises :

Axe Bordeaux - Toulouse			
	Scénario de base	Scénario A	Scénario B
Les hypothèses pour chaque scénario	Hypothèses renforcées de desserte TGV® du débat public Dessertes TER proposées dans le document voté par le Conseil régional Aquitaine <i>bilan à mi-parcours et nouvelles orientations</i> Dessertes TER figurant dans le <i>Second Plan Régional des Transports 2007-2013</i> voté par le Conseil régional Midi-Pyrénées	Scenarior de base sans les gares imaginées en Val d'Albret et Tarn et Garonne	Scénario de base avec une offre TGV® renforcée à 20 AR Quotidiens s'arrêtant à Agen et Montauban

Axe Bordeaux - Espagne			
	Scénario de base	Scénario A	Scénario B
Les hypothèses pour chaque scénario	Hypothèses renforcées de desserte TGV® du débat public Dessertes TER proposées dans le document voté par le Conseil régional Aquitaine <i>bilan à mi-parcours et nouvelles orientations</i>	Scenarior de base sans la gare imaginée en Pays tarusate	Scénario de base avec des SR-GV mixtes, circulant sur LGV entre Bordeaux et Dax et assurant la desserte des gares sur ligne classique au-delà (les TGV® et trains de fret continuant sur la ligne nouvelle) Modification des dessertes TER entre Mont-de-Marsan et Bordeaux

Trois vitesses potentielles ont été proposées et jugées pertinentes pour les SR-GV, correspondant à trois types de matériel roulant différents :

- 200 km/h : vitesse maximale atteignable avec du matériel roulant TER
- 250 km/h : seuil de vitesse au-delà duquel les contraintes sur le matériel roulant sont fortes, seuil correspondant également à du matériel exploité sur des réseaux étrangers
- 320 km/h : vitesse homogène avec des circulations TGV®.

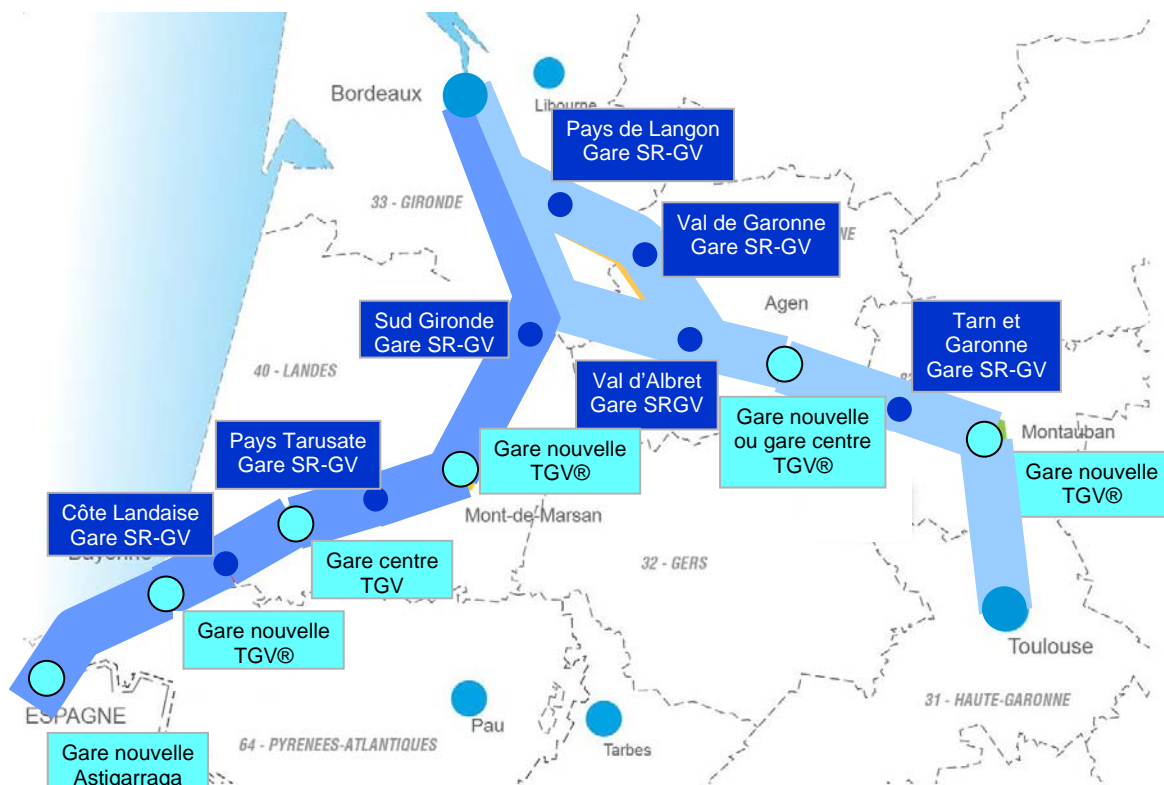
L'étude a été conduite selon les deux types d'options de passage des GPSO : une option de passage Sud-Gironde, la plus au sud, et une option de passage en jumelage A62 et A65.

Par hypothèse, la détermination de l'offre de services à partir des estimations de flux de déplacements a été réalisée avec des rames de 150 à 200 places (de type AGC ou « Avant S104 » espagnol), occupées entre 75 et 100% sur le tronçon le plus chargé.

2.3 L'ANALYSE CONDUITE ET L'OFFRE PROPOSEE

Les points d'arrêt dédiés aux SR-GV suivants, en complément des gares TGV, ont été identifiés à partir des analyses des dynamiques des territoires :

- Pays de Langon, à proximité de Langon ;
- Val de Garonne, au sud de l'agglomération de Marmande ;
- Val d'Albret, à proximité des agglomérations de Nérac et Lavardac ;
- Tarn et Garonne, au sud des agglomérations de Castelsarrasin / Moissac ;
- Sud Gironde, à proximité de la ville de Captieux ;
- Pays Tarusate, à proximité de l'agglomération de Tartas ;
- Côte Landaise, à proximité des agglomérations de Hossegor et Capbreton.



Pour l'axe Bordeaux – Espagne, compte tenu de ces points d'arrêt, les temps de parcours estimés sont les suivants :

Scénario (option de passage Jumelage A62/A65)	Temps de parcours Bordeaux - Astigarraga	Différence de temps de parcours
320km/h	1h22	-
250km/h	1h27	+ 5 min
200km/h	1h37	+ 15 min

Lorsqu'existe un nombre important de points d'arrêts, comme sur l'axe Bordeaux – Espagne, un SR-GV circulant à 320 km/h ne permet pas de gains de temps de parcours significatifs par rapport à un SR-GV à circulant à 250 km/h. En outre, le temps de parcours serait allongé d'environ 40 minutes si les SR-GV circulaient sur la ligne classique entre Bayonne et Irun avant d'emprunter le futur réseau espagnol à grande vitesse pour rejoindre Astigarraga, puis Bilbao ou Vitoria.

Pour l'axe Bordeaux – Toulouse, les écarts de temps de parcours sont plus significatifs selon la vitesse du matériel roulant :

Scénario (option de passage Sud-Gironde)	Temps de parcours Bordeaux - Toulouse	Différence de temps de parcours
320km/h	1h13	-
250km/h	1h21	+ 8 min
200km/h	1h36	+ 23 min

Le volet trafic de l'étude a abouti, avec la méthodologie et les hypothèses retenues (pour des trains circulant à 320km/h, cas de l'option de passage sud Gironde¹) :

- sur la liaison Bordeaux – Toulouse, à une charge quotidienne des trains, 2 sens confondus, d'environ 1300 voyageurs par jour entre Bordeaux et Agen, 1900 entre Agen et Tarn et Garonne et près de 2600 voyageurs entre Tarn et Garonne, Montauban et Toulouse ;
- sur la liaison Bordeaux Espagne, à une charge quotidienne des trains, 2 sens confondus, d'environ 550 voyageurs entre Bordeaux et Mont-de-Marsan, environ 1100 voyageurs entre Mont-de-Marsan et Dax et 750 puis 500 entre Dax et Bayonne ;
- sur la liaison Sud-Sud, la charge maximale quotidienne des trains, 2 sens confondus est atteinte entre Mont-de Marsan et Tarn-et-Garonne, avec près de 900 voyageurs.

Le service qui en a été déduit est constitué du nombre de d'allers-retours quotidiens suivants :

Nombre d'allers-retours quotidiens proposés (320km/h)	Option de passage sud Gironde	Option de passage jumelage A62 / A65
Bordeaux – Toulouse	9 A/R	10 A/R
Bordeaux – Espagne	4 A/R	4 A/R
Liaisons Sud-sud	3 A/R	Sans objet

L'étude a été conduite aux vitesses de 200, 250 et 320 km/h. Les tronçons les plus chargés correspondent à la desserte des zones les plus agglomérées, pour des temps de parcours souvent limités. Dès lors, les potentiels de trafic restent sensiblement les mêmes aux trois vitesses étudiées.

Pour ce qui concerne les liaisons avec l'Espagne, l'amélioration des dessertes ferroviaires transfrontalières engendrerait une hausse de la part modale du train, qui pourrait être notamment captée par les SR-GV, pour atteindre le niveau de 4 A/R par jour en direction de Bordeaux. Les origine / destination pour des relations sud-sud entre l'Espagne et Toulouse n'ont pu être regardées précisément.

Les tests de sensibilité effectués après ces premières études ont montré :

- une sensibilité forte aux arrêts effectués par les TGV® sur l'axe Bordeaux – Toulouse, et dès lors une complémentarité à rechercher entre les deux types de services ;
- une sensibilité aussi forte sans les arrêts identifiés en Tarn-et-Garonne et dans une moindre mesure en Val d'Albret (faible nombre de voyageurs empruntant cette gare dans les études), justifiant ainsi la pertinence d'un arrêt Tarn-et-Garonne ;

¹ L'analyse faite pour les autres vitesses n'a pas conduit à des projections de trafics notablement différentes. Pour la facilité de lecture, seule cette option est présentée dans la présente synthèse.

- une sensibilité moindre aux modifications de l'offre TER sur l'axe Bordeaux-Espagne, mais une complémentarité à trouver entre les deux types de services ;
- une sensibilité à la suppression de l'arrêt Côte landaise et dans une moindre mesure Pays Tarusate (faible nombre de voyageurs empruntant cette gare dans les études).

3. FAISABILITE DES SERVICES REGIONAUX A GRANDE VITESSE

3.1 CONSEQUENCES DE LA MIXITE SR-GV SUR L'EXPLOITATION DES LIGNES NOUVELLES

La circulation de services régionaux à grande vitesse, quelles que soient les conditions de vitesse de circulation, n'a pas de conséquences sur les caractéristiques géométriques du tracé. Les conditions d'insertion seront donc identiques à celles rencontrées pour une ligne voyageurs à grande vitesse.

Les études d'exploitation et de capacité, avec notamment la réalisation d'un graphique de circulation incluant également les hypothèses de la mixité fret, ont montré que les lignes nouvelles disposaient de suffisamment de capacité pour permettre la circulation de SR-GV identifiées.

En revanche, afin de préserver une réserve de sillons pour un développement ultérieur des circulations de TGV® sur la ligne nouvelle lors de l'arrêt en gare dédiée des SR-GV, la constitution de voies d'évitement longues est préconisée de manière à réaliser la séquence de décélération sur voie d'évitement (longueur de l'évitement de 5000 m environ).

L'hypothèse de circulations à 200km/h est la plus contraignante puisqu'elle réduit très fortement la réserve de capacité à 1 sillon disponible en heure de pointe sur l'axe Bordeaux – Espagne, dans l'option de passage sud-Gironde (2 sillons restants à 250 km/h et 6 à 320 km/h).

3.2 LES AMENAGEMENTS DES POINTS D'ARRETS SR-GV ET DES GARES NOUVELLES OU EXISTANTES

Le coût approximatif d'une gare type dédiée SR-GV a été évalué à environ 85 M€, dont 35 M€ pour la gare proprement dite (accueil voyageurs, quais, équipements, aménagements extérieurs) et 50 M€ pour les voies d'évitements allongées évoquées dans le paragraphe précédent. Ces coûts ont été estimés pour une gare type sans considération d'insertion étant donné que la localisation des points d'arrêts n'est pas définie à ce stade.

Si le tracé de la ligne n'est pas modifié par l'introduction d'un service SR-GV, des adaptations locales du tracé pourraient être nécessaires pour implanter dans de bonnes conditions les gares SRGV ; l'arrêt des trains doit se faire en ligne droite et en pente nulle, de même que les aiguillages doivent être en ligne droite.

Les gares nouvelles et gares existantes desservies par TGV® devront également être adaptées pour accueillir des SR-GV. Les gares nouvelles imaginées pour desservir par TGV® les principales agglomérations des GPSO ne devraient pas nécessiter d'aménagements spécifiques supplémentaires pour accueillir des SR-GV. Le besoin éventuel d'aménagements spécifiques résulterait de la conséquence de la construction de l'offre et des hypothèses prises pour son cadencement. Les scénarios testés ne prévoient

pas d'arrêts simultanés, dans une même gare, d'un SR-GV et d'un TGV® circulant dans le même sens. Si cette possibilité venait à apparaître, il serait nécessaire de prévoir des gares mixtes TGV® / SR-GV avec 2 voies à quai par sens, l'arrêt de l'un ou de l'autre ne pouvant pas se faire sur les voies principales de circulation des trains sur une ligne à grande vitesse.

La nécessité de créer des voies de décélération longues (5000m environ), comme envisagé pour les gares dédiées SR-GV, devra être évalué dans les études ultérieures selon le nombre et la fréquence des arrêts nécessaires sur l'axe, de manière à ne pas consommer trop de capacité et permettre le développement des circulation TGV® à terme.

Les coûts de réalisation de telles voies d'évitement est estimé entre 40 et 50 millions d'euros. Ils viennent en complément des coûts de création d'une gare TGV®, tels qu'approchés dans les études sur la desserte des agglomérations.

Dans le cas de desserte par la gare existante certains aménagements strictement nécessaires à la mise en place d'une desserte SR-GV sont à réaliser comme la reprise du nombre de voies à quai et le besoin capacitaire des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique.

3.3 LE MATERIEL ROULANT ET SA MAINTENANCE

Le besoin en matériel roulant est estimé entre 9 et 11 rames pour l'ensemble des GPSO pour assurer le service nécessaire.

L'étude a proposé plusieurs type de matériels roulants :

- utiliser un matériel performant TER en exploitation actuelle sur le réseau RFF à sa vitesse nominale de construction (200 km/h) ;
- utiliser un matériel TER actuel à une vitesse plus élevée sans dépasser 250 km/h ;
- utiliser un matériel TER classique à une vitesse supérieure à 250 km/h ;
- utiliser un matériel périurbain performant en exploitation sur un réseau étranger (250 km/h) ;
- utiliser un matériel à grande vitesse (TGV®) en exploitation actuelle sur le réseau de RFF ;
- établir un Cahier des charges définissant un nouveau matériel SR-GV adapté en performance, capacité et fonctionnalités aux besoins SR-GV des GPSO, voire d'autres régions dont les réflexions sur l'opportunité de SR-GV sont en cours.

Compte tenu du faible parc nécessaire, il a été fait l'hypothèse, devant être re-examinée lors d'études menées ultérieurement, que les installations de maintenance pourraient trouver leur place par extension de faisceaux ou d'ateliers existants. Dans ces conditions, le coût d'investissement de l'infrastructure de maintenance est estimé à 22 M€

3.4 LES COÛTS D'EXPLOITATION

L'étude des coûts d'exploitation n'a pas été pu être réalisée en détail, notamment en raison de l'incertitude sur le matériel roulant. Cela dit, pour apporter des éléments de décision, une étude du coût d'amortissement et de maintenance du matériel a été réalisée, en complément d'un entretien avec les représentants du Conseil régional Nord Pas de Calais, qui affrète des TGV® pour des liaisons TER à grande vitesse entre Lille et Dunkerque.

Il ressort de l'analyse que le surcoût d'exploitation de ce TER-GV exploité avec du matériel TGV® est de 3€ par train.km (pour un coût d'exploitation TER qui se situe entre 10 et 20 € par train.km, en fonction notamment du type de matériel TER pris comme comparaison et de la desserte assurée).

4. ANALYSE DE LA PERTINENCE DES POINTS D'ARRÊT

4.1 LES CRITERES D'ANALYSE

Pour analyser la pertinence des points d'arrêt SR-GV, quatre critères ont été discutés dans le groupe de travail et retenus pour être pris en compte :

- le gain de temps de parcours par rapport au TER sur ligne classique ;
- le potentiel de trafic estimé ;
- la possibilité de desserte de nouveaux territoires ;
- la robustesse ou la fragilité par rapport à une modification de l'offre TER ou TGV®

Un code couleur a été adopté pour déterminer le degré de l'impact de chaque critère sur la pertinence des SR-GV.

4.2 ANALYSE MULTICRITERE ET PISTES DE REFLEXION

	Axe Bordeaux-Toulouse				Axe Bordeaux-Espagne		
	Pays de Langon	Val de Garonne	Val d'Albret	Tarn-et-Garonne	sud Gironde	Pays Tarusate	Côte Landaise
Gain de temps de parcours	-	++	+	++	++	+	+
Potentiel de trafic	+	+	--	++	--	--	+
Possibilité de desserte de nouveaux territoires	--	-	-	-	++	-	-
Robustesse par rapport à une variation d'offre TER ou TGV®	--	-	-	-	++	+	-

L'analyse multicritère et les échanges dans le groupe de travail ont conduit à préconiser :

- de ne pas retenir les arrêts Pays de Langon (très proche de Bordeaux et bien desservi en TER), Val d'Albret (faible trafic, du fait notamment de sa proximité avec Agen) ;
- de conserver la possibilité des arrêts Val-de-Garonne et Tarn-et-Garonne. Le potentiel de trafic semble intéressant pour ces arrêts –avec une réserve sur la méthodologie des prévisions de trafic citée plus haut et l'impact possible des effets de distance avec les cœurs de ville et de coupure (franchissement de l'autoroute et/ou d'un fleuve) qui pourraient limiter la demande estimée de déplacements. La proximité de la gare nouvelle de Montauban pour l'arrêt Tarn-et-Garonne constitue également un élément pouvant réduire son intérêt. Si la décision de réaliser un SR-GV devait être prise et ces arrêts étudiés, une analyse détaillée des conditions de rabattement devront préciser s'ils restent pertinent ;
- de ne pas retenir un arrêt en Pays Tarusate (faible potentiel de trafic). S'il pourrait répondre à une logique d'aménagement d'un territoire non desservi par le train, ce territoire a été identifié dans les études de la desserte des gares de Dax et de Mont-de-Marsan comme inclus dans les périmètres d'influence de ces deux gares ;

- de conserver la possibilité d'un arrêt en sud Gironde. Cet arrêt n'a pas de pertinence vis-à-vis du potentiel de trafic estimé mais répond à une logique d'aménagement du territoire avec la desserte d'un secteur aujourd'hui non desservi par le train ;
- de conserver la possibilité d'un arrêt sur la côte landaise, qui est pertinente en terme de trafic, mais est fonction du choix relatif à la desserte TGV® de Dax et à la desserte assurée par le SR-GV au sud de Dax.

5. CONCLUSIONS DES ETUDES ET PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER

5.1 CONCLUSIONS DES ETUDES

L'analyse des territoires et des déplacements sur les axes Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne, a mis en évidence l'existence d'un potentiel spécifique de voyageurs pour un service régional à grande vitesse empruntant les lignes nouvelles des GPSO.

Néanmoins, la pertinence de ce service est avant tout basée sur des objectifs d'aménagement du territoire. Elle répond à une démarche de desserte fine des territoires irrigués par les lignes nouvelles, en complément des services TGV® utilisant les lignes nouvelles et des services TER opérant sur les lignes existantes.

Tant sur Bordeaux - Espagne que sur Bordeaux - Toulouse, les potentiels de marché pour les SR-GV se situent plus particulièrement aux extrémités des lignes nouvelles là où sont présentes des concentrations urbaines et de population les plus importantes (agglomérations de Bordeaux, de Toulouse et conurbation de la côte landaise et basque entre Dax et San Sébastian).

L'étude a mis également en évidence la pertinence d'un service ferroviaire sud - sud pour des relations entre l'Espagne (San Sébastian) ou les villes du sud aquitain, et les agglomérations desservies par la ligne nouvelle Bordeaux - Toulouse, sans passer par Bordeaux. Cette fonctionnalité n'a d'intérêt que pour l'option de passage par le sud-Gironde entre Bordeaux et Agen.

La possibilité de créer un point d'arrêts supplémentaires spécifiques SR-GV en Val de Garonne, au niveau de l'agglomération de Marmande (dans l'hypothèse du choix de l'option de passage jumelage A62/A65) et Tarn-et-Garonne, au sud de Castelsarrasin est assortie d'une réserve sur l'éloignement de ces deux arrêts possibles des cœurs d'agglomérations et les effets de coupure générés par l'autoroute ou les franchissements de la Garonne, que l'étude n'a pas pu prendre en compte correctement à ce stade. La proximité d'une gare TGV® dans un rayon proche (15 à 20km) est également un élément qui peut réduire la pertinence de l'arrêt Tarn-et-Garonne.

Enfin, le potentiel de déplacements est très sensible à la concurrence des TGV® et des TER, et beaucoup moins à l'effet « vitesse ». Les potentiels de marché sont très proches pour les trois vitesses de circulation étudiées pour les SR-GV : V200, V250 et V320 km/h.

5.2 PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER

Au vu des conclusions des études, considérant également les souhaits exprimés lors du débat public Bordeaux - Espagne par le conseil régional d'Aquitaine, il est proposé :

- de poursuivre les études de potentiels de marché SR-GV dans le cadre des études de trafic voyageurs qui seront menées en 2009 et 2010, dans l'optique de l'organisation de tels services, suffisamment fréquents pour être attractifs sans pour autant être concurrents des dessertes TGV® sur lignes nouvelles et TER sur lignes existantes ;
- d'évoquer avec les services du ministère chargé des transports et les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées le choix à faire pour identifier une autorité organisatrice de transport de ces SR-GV afin de définir plus précisément les conditions, notamment commerciales, de création et d'exploitation de ces services ;
- d'élaborer avec le Conseil régional Aquitaine une offre de service TER adaptée aux circulations de SR-GV sur l'axe Bordeaux – Espagne et d'analyser de façon plus détaillée la possibilité de desservir par les SR-GV des gares existantes au sud de Dax, en maintenant la circulation des TGV® et trains de fret sur la ligne nouvelle ;
- d'élaborer avec le conseil régional Midi-Pyrénées une offre de services TER adaptée aux circulations SR-GV ;
- de desservir par SR-GV les agglomérations de Montauban et d'Agen, et de proposer aux commissions consultatives puis aux comités territoriaux et au comité de pilotage, de débattre de la création possible des arrêts spécifiques en Val de Garonne et Tarn-et-Garonne, dont la pertinence a été identifiée dans les études avec des réserves ;
- de desservir par SR-GV les agglomérations de Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne, avec des possibilités de prolongement jusqu'à San Sébastian, et de proposer aux commissions consultatives puis aux comités territoriaux et au comité de pilotage de retenir la possibilité de créer deux points d'arrêts supplémentaires spécifiques SR-GV sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne en sud Gironde (niveau de Captieux), et sur la côte landaise (sud-ouest de Dax) ;
- d'affiner le programme et les caractéristiques de ces points d'arrêts spécifiques SR-GV dans le cadre de la concertation qui va être mise en place et des groupes de travail « fonctionnalités et services de transport » et « aménagement du territoire et développement local » ;
- d'opérer les missions SR-GV à des vitesses n'engageant pas la capacité des lignes nouvelles et permettant un développement des dessertes TGV® à moyen et long termes (vitesses de circulation supérieures ou égales à 250 km/h) ;
- d'opérer les SR-GV avec du matériel existant, capable d'emprunter les sections à grande vitesse des GPSO sans modification majeure et qui puisse circuler sur les réseaux ferrés français et espagnol, de type TGV®, AGV nouvelle génération ou équivalent étranger, permettant ainsi d'offrir de 150 à 400 places par train ;
- d'approfondir les études de pertinence économique - tarification des billets, coûts d'exploitation, coûts de maintenance, investissements - des SR-GV ;

- de convenir que les résultats de ces études devront permettre d'arrêter les fonctionnalités des GPSO à la fin de l'année 2009, conformément au calendrier arrêté par le Comité de pilotage du 6 avril 2009.