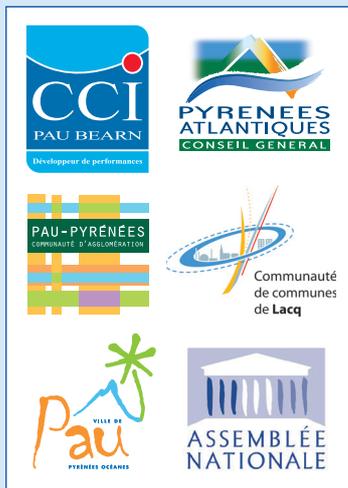


Contribution de :



**Chambre de Commerce et
d'Industrie Pau Béarn**

Présidée par Michel Brau

**Conseil général des Pyrénées-
Atlantiques**

Présidé par Jean-Jacques
Lasserre

**Communauté d'agglomération
Pau Pyrénées**

Présidée par Yves Urieta

**Communauté de communes de
Lacq**

Présidée par David Habib

Mairie de Pau

Administrée par Yves Urieta

**Députés des Pyrénées-
Atlantiques**

1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} circonscriptions

Martine Lignièrès-Cassou

François Bayrou

David Habib

Jean Lassalle

Le Béarn et les Pyrénées-Atlantiques militent pour l'étude du scénario 3 bis

La Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, les Communautés de communes de Pau Pyrénées et de Lacq, la Mairie de Pau et ses députés des quatre circonscriptions du Béarn en Pyrénées-Atlantiques soutiennent le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne. Ils affichent leur préférence pour le scénario 3 et militent pour la mise à l'étude d'une variante 3 bis, passant au sud de Mont-de-Marsan.

La réalisation nouvelle d'une ligne à grande vitesse (LGV) de Bordeaux à Bayonne, reliant donc à terme le nord de l'Europe et Paris à Madrid, devrait permettre de faire du Béarn un espace capital du 3^{ème} pôle économique du grand sud-ouest relié à sa région et au monde.

La création de la LGV constitue une chance supplémentaire de réussir l'aménagement, l'équilibre et la cohésion du territoire

aquitain en améliorant la desserte de son piémont pyrénéen. L'intérêt du scénario 3 pour le Béarn est d'une simplicité évidente. Un scénario 3 bis, variante du scénario 3 accompagnée d'un barreau direct vers Pau, permettrait d'optimiser les temps de parcours en mettant Pau à 50 min de Bordeaux et à 2 h 55 de Paris.

Le projet de LGV entre Bordeaux et l'Espagne est l'occasion de concevoir un schéma de desserte de l'ensemble des agglomérations d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui ait du sens, et de relier ces villes aux pôles urbains des régions basque et aragonaise.

L'étude comparée des cartes de performance économique et naturelle entre les 3 scénarios et la variante 3 bis (méthode définie dans l'instruction du Ministre de l'Équipement et des Transports du 25 mars 2004) sera un argument de plus en faveur de cette variante. ■

Le développement du réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne

Le développement de ce réseau est devenu trois objectifs majeurs. une nécessité. Il permettra de répondre à

Réaliser le maillon manquant d'une eurorégion de 6 millions d'habitants

La liaison ferroviaire Bordeaux – Espagne est un élément stratégique de l'axe Paris – Madrid inscrit au réseau transeuropéen de transport. Elle apporte une réponse cohérente à l'engagement pris par le gouvernement espagnol de réaliser la liaison Madrid-Vitoria. Elle permet le rééquilibrage des infrastructures de transport sur l'ouest de l'Europe en réalisant le maillon manquant entre la Péninsule ibérique, la France et l'Europe du Nord. Elle permet aussi le rééquilibrage du territoire aquitain et de son piémont en favorisant trois types de relations :

- **relations intra-aquitaine** : Bordeaux, Bayonne, Mont-de-Marsan/Dax, Pau
- **relations inter-régionales** : Tarbes/Lourdes, Toulouse, Poitiers, Bilbao, Vitoria
- **relations inter-capitales** : Paris, Madrid et au-delà

L'Aquitaine devient le maillon-clé du projet de LGV Sud Europe Atlantique. En 2013, le TGV espagnol arrivera à la frontière. En 2016, la LGV Paris - Bordeaux sera mise en service. Cette situation appelle, par souci de cohérence, la réalisation dans les meilleurs délais du projet de LGV entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Limiter la croissance du trafic routier, fret en tête

Les chiffres liés au transport, notamment au transport de fret par la route sont éloquentes. L'objectif de la LGV :

constituer une alternative au mur de camions.

• **Marchandises**

123 millions de tonnes aujourd'hui / 212 millions de tonnes en 2025

• **Fret ferroviaire**

2 millions de tonnes en 2005 / 18 millions de tonnes de capacité à terme

• **Trafic routier poids lourds à Birioutou**

8 000 camions par jour aujourd'hui, soit un camion toutes les 5 secondes (en progression de 10 % par an depuis 1996)

15 000 camions en 2025, soit un camion chaque seconde si rien n'est fait

• **Trafic ferroviaire voyageurs**

Bordeaux – Espagne : 3,2 millions aujourd'hui / 8 millions de capacité en 2020

Favoriser le report modal

Les trois scénarios permettent de porter de deux à quatre voies le réseau ferré entre Bordeaux et la frontière espagnole et donc de multiplier par huit la capacité théorique de transport de fret par le fer. Pour gagner le pari du report modal, cette infrastructure devra être accompagnée, entre autres, par des services, un volontarisme des pouvoirs publics et des obligations réglementaires.

L'impact de la concurrence intermodale permettrait aussi de réduire les prix du transport aérien pour des destinations similaires.

Une LGV au sud de Mont-de-Marsan

Au-delà des performances de la grande vitesse comme essor des déplacements et du développement, la réalisation d'une nouvelle LGV constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau des Trains Express Régionaux. En doublant une ligne déjà saturée et en développant des liaisons de rabattement vers cette infrastructure, il s'agit d'assurer un maillage territorial optimal.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, les Communautés de communes de Pau Pyrénées et de Lacq, la Mairie de Pau et les députés des quatre circon-

scriptions du Béarn en Pyrénées-Atlantiques affichent leur préférence pour le scénario 3 et militent pour la mise à l'étude d'une variante 3 bis, passant au sud de Mont-de-Marsan compte tenu de l'analyse suivante.

Performances comparées des scénarios 1, 2 et 3

• **Sortie / entrée de Bordeaux**

Le scénario 3 via Villenave-d'Ornon, tout en étant le moins contraint, évite un deuxième impact lourd sur l'agglomération bordelaise. La sortie commune avec la LGV Bordeaux-Toulouse est du domaine de

l'évidence technique et économique. Le partage financier entre les deux infrastructures compense largement les surcoûts et rend cohérente la connexion des deux LGV.

• **Franchissement conurbation sud des Landes/côté Basque**

Les scénarios 2 et 3 apportent la réponse technique la plus performante avec une ligne mixte.

• **Traversée des Landes**

Le trafic marchandises continue d'emprunter la ligne existante. Le raccordement prévu de la ligne nouvelle à la ligne existante est un début de réponse pour desservir correctement le Béarn et la Bigorre.

Le scénario 3 retenu, il conviendra de résoudre la question du raccordement aux gares existantes, la création d'une gare nouvelle dans les Landes et le prolongement de la LGV par un barreau Pau/Tarbes/Lourdes.

L'intérêt évident de la variante 3 bis

Deuxième pôle économique de l'Aquitaine, Pau est la seule Préfecture française, dont l'aire urbaine regroupe plus de 100 000 habitants, à n'être pas reliée à sa métropole régionale par des moyens de transports modernes, rapides et sûrs. Le meilleur temps de parcours Pau – Bordeaux dure 2 heures en train avec des tronçons à 60 km/h. La mise en service d'une partie de l'autoroute A 65 est annoncée pour 2010. Aujourd'hui, le trajet entre Pau et Bordeaux en voiture dure au minimum 2 h 45, mais généralement plus de 3 h à certains horaires.

Un scénario 3 bis permettrait d'optimiser les temps de parcours en mettant Pau à 50 min de Bordeaux et à 2 h 55 de Paris.

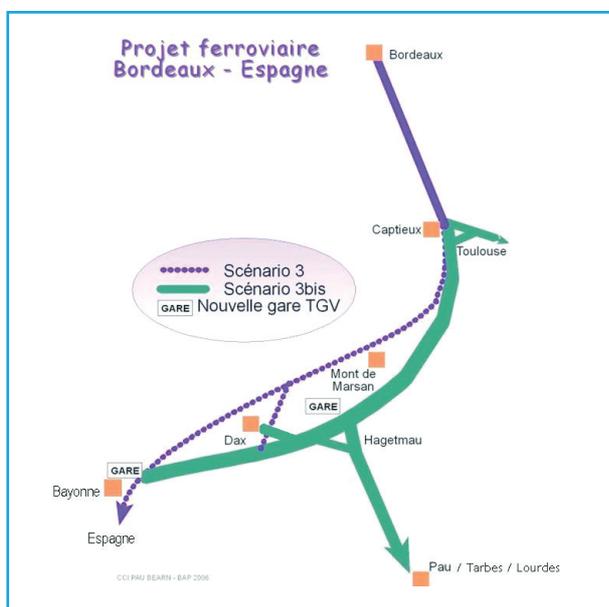
Cette idée partagée par bon nombre d'acteurs locaux consiste à décaler la LGV au sud de Mont-de-Marsan, permettant ainsi, dans un deuxième temps, la création d'un barreau LGV de trente à quarante kilomètres en partant du sud d'Hagetmau, en direction de Pau, Tarbes et Lourdes. A noter que les temps de parcours vers Bayonne restent sensiblement égaux à ceux du scénario 3 (+ 2 à 3 min environ). Cette solution permet de réexaminer la ligne Pau-Canfranc et la liaison avec Saragosse.

Une LGV facteur de :

- développement économique
- développement touristique
- d'unité du grand Sud-Ouest

Une cohésion indispensable pour les territoires du piémont pyrénéen

Dans cette région étendue et diffuse, la répartition contrastée des populations et des activités sur le territoire aquitain nécessite d'être renforcée. De plus, avec une gare positionnée au sud de Mont-de-Marsan et accompagnée d'un renforcement du réseau autoroutier et routier, la solution du scénario 3 bis favorise l'accessibilité de la vallée de l'Adour et du Gers au réseau aquitain.



Le Béarn et la Bigorre disposent d'un potentiel de développement comme en attestent les données suivantes :

• **population**

565 000 habitants (341 000 en Béarn + 224 000 en Bigorre)

• **population active**

plus de 13 000 salariés travaillent dans les vingt plus grandes industries

• **secteurs d'activité majeurs**

agro-alimentaire, aéronautique, énergie et chimie

• **formation supérieure**

17 000 étudiants

Les enjeux sociaux, environnementaux et économiques

Meilleurs temps de parcours	scénario 3	Variante 3 bis
Pau - Bordeaux	1 h 20	50 min
Pau - Paris	3 h 25	2 h 55
Marseille - Paris aujourd'hui	3 h = Pau - Paris → 630 km à vol d'oiseau	

Rapprocher les hommes

La grande vitesse n'est pas une fin en soi. Elle favorise le rapprochement des hommes pour développer des activités économiques, sociales ou de loisirs. Elle devient un facteur de création de valeur.

Le gain de temps de 30 minutes apporté par la variante 3 bis permet d'augmenter très significativement la part de marché du ferroviaire sur les trafics induits par le projet. En conséquence, le bilan socio-économique s'en trouvera amélioré d'autant.

Favoriser le développement économique

L'accessibilité d'un territoire fait partie des conditions de réussite des politiques de développement territorial. En deçà de 3 heures de temps de parcours, la grande vitesse ferroviaire prend tout son intérêt. Elle est un apport essentiel au développement du territoire et des échanges. En deçà d'une heure, comme en témoignent les effets observés sur les lignes existantes, elle contribue au fonctionnement en réseau des métropoles et consolide les plus excentrées.

Les échanges économiques se font essentiellement selon un axe nord - sud. La géographie impose à l'Europe de passer par l'Aquitaine. L'Espagne est le 2^{ème} client de la France et son 3^{ème} fournisseur.

Le TGV qui reliera Bordeaux à la frontière espagnole :

- permettra de renforcer la position des entreprises situées sur cet axe et d'élargir leur aire de marché. Il facilitera l'accès aux services à forte valeur ajoutée,

localisés dans les métropoles,

- renforcera les atouts des villes concernées en matière d'attractivité pour des investissements industriels et commerciaux,
- favorisera une meilleure desserte des pôles économiques principaux et une complémentarité avec les pôles espagnols, par exemple dans l'aéronautique

Le TGV est un facteur de développement des déplacements d'affaires ponctuels comme des flux touristiques ou commerciaux. L'Aquitaine est la 5^{ème} région française en terme touristique, avec plus de 85,5 millions de nuitées. Les séjours des étrangers représentent 22 % en hébergements marchands. La Grande-Bretagne, l'Irlande et les Pays-Bas se classent aux premiers rangs. Le nombre d'espagnols progresse nettement.

Mais les accès saturés de l'Aquitaine, notamment par la route, et plus encore les accès du piémont pyrénéen, en diminuent l'attractivité.

Protéger l'environnement

Pour la ligne LGV Bordeaux - Espagne, l'enjeu se définit par rapport aux notions du développement durable permettant la conjonction du développement économique, social et environnemental.

Les fuseaux devront être définis rapidement et précisément, pour que les collectivités locales, les habitants et les entreprises concernées (entreprises agricoles principalement) puissent anticiper et gérer leurs projets à long terme.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate