

Contribution de :

Bernard Albizu



La Rhune vue par RFF



La Rhune vue par les yeux des
Basques Labourdins

L'un des moyens les plus efficaces de s'opposer au « tout routier » et, partant, de promouvoir un développement durable et mettre un frein à la gabegie d'énergie fossile est bien la promotion du transport ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour le fret. La SNCF est parfois soupçonnée de favoriser le transport des voyageurs au détriment du fret. Contrairement à celui de 1995 qui n'envi-

sageait que le transport des voyageurs, le présent dossier met très fortement en avant le problème du fret.

Certains se posent des questions : est-ce pour faire passer la pilule ? Le dossier est-il pertinent ? Les statistiques présentées sont-elles exactes ? Les prévisions de développement sont-elles réalistes ?

Ces questions ont amené une partie du public à réclamer un audit par un expert indépendant de RFF et de la SNCF.

Remarques à l'attention des sceptiques

Quelles que soient les conclusions des experts, on peut faire remarquer à ceux qui :

- sont contre les voies nouvelles,
- doutent de la capacité du rail à concurrencer la route,
- pensent que la ligne existante modernisée peut faire face aux développements futurs.

■ Les énergies fossiles s'épuiseront un jour.

Il n'y aura alors plus d'alternative pour les transports terrestres, l'énergie sera électrique, et le moyen sera ferroviaire. Il faut se préparer à cette échéance.

■ Si la solution voie actuelle modernisée était retenue,

il faut penser aux milliers de riverains entre Tarnos et Hendaye, qui verraient défiler devant eux, 24h/24 et 7j/7 un train toutes les 5 minutes !

Les différentes options

De l'aveu du dossier RFF, pour ce qui concerne le Pays Basque : « *Dans ce contexte difficile, les abords de la ligne actuelle sont globalement peu propices à un aménagement sur place de la voie existante* ».

Des 3 options restantes, la 4^{ème} B semble à mes yeux la meilleure pour les raisons suivantes :

- Bordeaux Est avec tronc commun avec la future LGV Toulouse.
- Désenclavement de Mont-de-Marsan
- Ligne mixte à partir de Bayonne
- Raccordement à Bayonne Nord avec la ligne existante, qui permet aux TGV à destination d'Hendaye de desservir Bayonne, Biarritz, St-Jean-de-Luz et Hendaye.

Traversée du Pays Basque

Dans l'option d'une nouvelle ligne, les problèmes environnementaux restent énormes, tout spécialement en côte Basque Sud.

C'est ainsi qu'à Urrugne, où la plaine côtière se réduit à une largeur de 5 km entre mer et montagne, on voit passer les « intrus » suivants :

- Route de la corniche,
- Voie ferrée Bordeaux-Hendaye,
- Nationale 10,
- Autoroute A63,

- Gazoduc international,
- Deux lignes EDF à très haute tension,
- Et bientôt la déviation routière de St-Jean-de-Luz.

Une variante pourrait empêcher la prévisible farouche opposition de la population et de leurs élus.

Depuis un point situé sur la Nivelle entre Elbarron et Ibarron, une ligne de relief longe la plaine côtière jusqu'à la Bidassoa. Sur une longueur de 15 km, il est possible de creuser un tunnel à l'intérieur de la montagne, à faible distance du versant Nord de cette

dernière. L'avant-projet présenté ci-après montre une succession de 5 tunnels, débouchant sur de très courtes distances sur des Thalwegs profonds et étroits, comme par exemple le ravin d'Intzola à Urrugne.

Comme on ne connaît pas encore, ni les points d'arrivées ni les côtes des tronçons avant et après, le schéma présenté n'a pour ambition que de montrer une solution possible.

Problème du coût

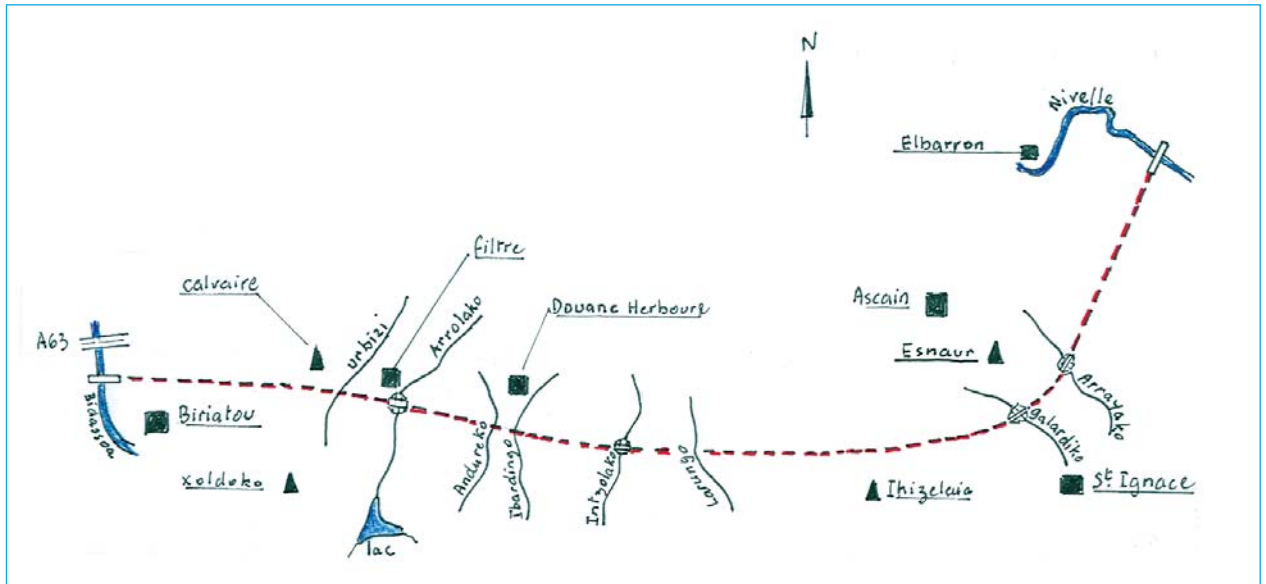
Un kilomètre de tunnel coûte plus cher qu'un kilomètre en plaine. Les Espagnols ont tranché, pour la protection de leurs vallées et de leurs plaines côtières : 60 à 70 % du trajet sera en tunnels et viaducs, pour seulement 20 % de surcoût par rapport aux prévisions en plaine RFF entre Bayonne et l'Espagne.

Cette faible différence s'explique par les avantages que présente la solution tunnel :

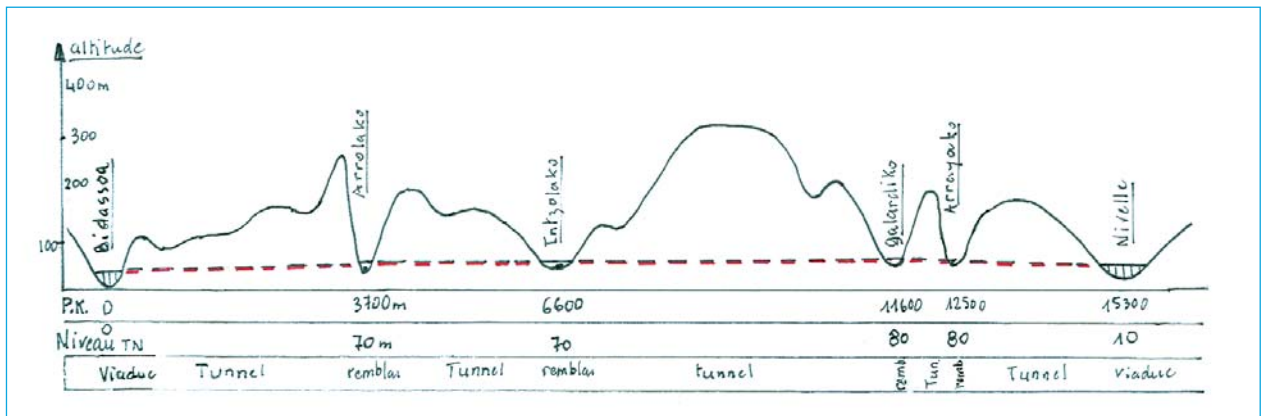
- Pas d'expropriations : le sous-sol appartient à l'État et les versants de la montagne sont communaux.
- Pas de clôtures, de protections acoustiques, de supports de caténaires, etc.

En conclusion

L'effort financier de la collectivité en faveur des riverains sera le bienvenu.



TGV Sud Atlantique. Tronçon Nivelle Bidassou. Variante tracé montagne.
Échelle : 1/75 000



Croquis issu de la carte IGN 1/25 000

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 16 500 exemplaires - ©Leo Corporate