

Contribution de :



**Chambre de Commerce et
d'Industrie de Bayonne
Pays Basque**

50/51 allées Marines - BP 215
64102 Bayonne cedex
Tél. : 05 59 46 59 99

Le projet ferroviaire Bordeaux- Espagne : un enjeu stratégique pour le Pays Basque

La réalité d'un environnement en mutation, les forces et les fragilités de l'économie de notre territoire, **les principes du développement durable** nourrissent notre vision du développement économique du Pays Basque et notre propre action, cette affirmation introduit le plan stratégique adopté par l'Assemblée Plénière de notre Chambre de Commerce et d'Industrie en décembre 2005.

C'est résolument sous le signe du développement durable que s'inscrit notre action.

C'est également la préoccupation d'un développement durable de notre territoire qui fonde notre position en faveur du « **projet ferroviaire Bordeaux-Espagne** ».

Offrir à notre économie et à nos entreprises des conditions de transport modernes et au meilleur coût, répondre aux besoins de mobilité des populations, choisir les modes de transport les plus respectueux de notre environnement, tels sont nos objectifs qui permettront de préparer l'avenir des générations futures.■

L'opportunité du projet

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne revêt un caractère stratégique et va déterminer l'avenir économique et social de notre région pour plusieurs décennies. Il recueille l'adhésion de notre Chambre de Commerce et d'Industrie pour six raisons, que nous souhaitons faire partager par le plus grand nombre.

■ **1 / Le projet est une réponse à la croissance exponentielle du trafic de marchandises et du nécessaire rééquilibrage des**

transports au profit du mode ferroviaire

Aujourd'hui le transport de marchandises entre la péninsule Ibérique, la France et l'Europe est assuré à 52 % par la voie maritime, 46 % par la route et seulement 2 % par le train. Nous subissons tous les conséquences négatives d'une telle situation. De 1985 à 2004, le trafic des poids lourds sur l'A63 au passage de Bariatou est passé de 1 380 PL à 8 500 PL par jour. Si nous ne réagissons pas

rapidement, on peut imaginer l'avenir dramatique qui se prépare, compte tenu de l'augmentation du trafic qui, selon les prévisions, devrait plus que doubler d'ici 2025 et passer de 47 millions de tonnes à 105 millions de tonnes.

La réalisation du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne permettra de multiplier par 10 le transport des marchandises assuré par le mode ferroviaire et portera à 20 % la part du ferroviaire. Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint sans une politique d'accompagnement décidée par les pouvoirs publics.

■ 2 / Le projet répond aux besoins grandissant de mobilité des populations et plus encore des générations futures

La qualité de vie sur un territoire se mesure aussi à la capacité de mobilité de ses habitants pour le travail, les études, la culture et les loisirs.

Nos concitoyens souhaitent un mode de transport sûr, rapide et au meilleur coût. Or, comparé à l'avion et à la voiture, le TGV constitue le mode le plus performant. Avec l'augmentation inévitable du coût du pétrole, l'avantage sera encore plus grand dans les années à venir. Dans ce contexte, pourra-t-on accepter encore longtemps l'extraordinaire inégalité qui frappe les habitants de notre région, sachant que, d'ores et déjà, un marseillais peut se rendre à Paris en trois heures alors que son compatriote bayonnais met cinq heures pour effectuer la même distance.

Si le projet se réalise, Bayonne sera à 49 min de Bilbao, 58 min de Bordeaux, 1 h 22 de Toulouse, 2 h 40 de Madrid et 3 h de Paris. Peut-on refuser un tel progrès ?

■ 3 / Le projet est un facteur de compétitivité pour notre économie et nos entreprises

Parmi les critères d'attractivité et de compétitivité d'un territoire, les transports occupent une place déterminante. Or, au regard de ce critère, l'économie du Pays Basque et du Sud de l'Aquitaine souffre d'un grave handicap. Notre région est excentrée par rapport aux grands centres de consommation et lieux de décision économique de l'Europe. Les activités qui structurent notre économie et fondent son développement visent un marché national et international qui exige des moyens de transport rapides et au coût maîtrisé.

C'est le cas :

- de notre activité industrielle et en particulier des secteurs de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire, des industries du sport et de la glisse,
- de notre activité de services et notamment du secteur en fort développement des nouvelles technologies de communication,
- de notre activité touristique dont le dynamisme est aujourd'hui lié au développement des courts séjours et à la politique des congrès et salons.

Une enquête, réalisée par notre CCI, auprès des principales entreprises du Pays Basque, sur les obstacles à leur développement, révèle que la totalité des entreprises interrogées place les transports très largement en tête des freins à leur croissance. L'absence de transport ferroviaire à grande vitesse et des tarifs aériens parmi les plus élevés d'Europe, sont les deux arguments avancés.

Récemment, une importante entreprise dans le domaine de l'informatique a choisi de s'implanter dans le Sud-Est plutôt que sur la Côte Basque afin de bénéficier du service du TGV.

Dans le même ordre d'idée, Biarritz Tourisme peut témoigner de congrès perdus pour les mêmes raisons.

■ 4 / Le projet intègre notre région dans le réseau européen des transports

L'intégration du Pays Basque dans le réseau européen des transports est une nécessité tant économique que sociale. Avec la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2016 et du « Y Basque » à notre frontière en 2013, quatre voies de chemin de fer arriveront à chacune des portes de l'Aquitaine. Peut-on accepter longtemps que notre région, avec ses deux voies de chemin de fer datant du XIX^e siècle, constitue sur la carte européenne des transports un goulet d'étranglement, une sorte de parenthèse ?

■ 5 / Le projet est un facteur de structuration de l'euro-région

Si l'Europe est notre horizon, l'euro-région est l'espace privilégié de nos échanges quotidiens, tant sur le plan économique que culturel.

Or, cette euro-région n'existe pas sur le plan des transports : 8 heures sont aujourd'hui nécessaires pour se rendre de Bordeaux à Bilbao par le train, soit plus

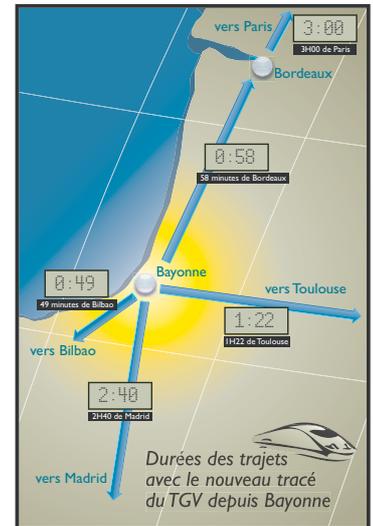
d'une journée de travail. Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne réduira cette durée à 1 h 45. Il permettra surtout d'organiser un véritable maillage ferroviaire du territoire, à partir des orientations suivantes :

- le développement de l'offre actuelle de trains express régionaux qui relient les différentes villes d'Aquitaine. Le Conseil régional a d'ores et déjà annoncé une augmentation de 60 % des TER,
- la réalisation du projet de transport en site propre de Bayonne à St Sébastien, condition nécessaire pour structurer l'eurocité,
- la rénovation de la ligne Bayonne Garazi et le développement de l'offre sur les lignes Bayonne – Urt et Bayonne – Tyrosse,
- le renforcement de la fonction multimodale (rail-route) du CEF de Mouguerre.

■ 6 / La voie ferroviaire est le moyen de transport le plus respectueux de notre environnement

Le respect des accords de Kyoto que nous avons signés, passe prioritairement par une réduction de la consommation d'énergie et des gaz à effet de serre générés par les transports. Or, on notera que par voyageur transporté, sur une distance de 750 km (Bayonne-Paris), la consommation en kilo équivalent pétrole, est trois fois moins importante pour le train. A savoir :

- 32,2 pour l'avion
- 28,8 pour la voiture
- 9,6 pour le train ■



Le choix du scénario 3

Le dossier soumis par Réseau ferré de France au débat public, propose trois scénarii alternatifs :

- La mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun (scénario 1)
- La création d'une ligne nouvelle avec une variante par l'Ouest des Landes (scénario 2) ou par l'Est des Landes (scénario 3)

■ 1 / Le scénario de l'inacceptable

Une analyse approfondie des trois scénarii nous a conduits à exclure le scénario 1.

Outre le fait que les performances de cette solution seraient moindres, avec des gains de temps limités pour les trains de voyageurs, ce scénario aboutirait à une véritable catastrophe écologique :

- traversée des zones les plus urbanisées du territoire,
- concentration de tous les trafics dans un corridor unique.

■ 2 / La nécessité d'une ligne nouvelle

Au-delà des études techniques sur les capacités de la ligne actuelle, la réalité s'impose et milite en faveur de la création d'une ligne nouvelle :

- En 2016, le réseau ferroviaire qui aboutira aux deux extrémités de l'Aquitaine sera doté de quatre voies (voir plus haut).

→ Il n'est pas imaginable que les deux voies actuelles qui datent du XIX^e siècle et traversent les zones les plus urbanisées du Pays Basque puissent satisfaire les nombreux besoins exprimés :

- transférer du trafic de marchandises de la route vers le train en passant de 2 millions de tonnes à 20 millions de tonnes,
- offrir à nos concitoyens des temps de trajet dignes du siècle dans lequel nous vivons,
- amplifier le réseau des trains régionaux dans un souci d'aménagement du territoire,
- réaliser un transport collectif en site propre entre Bayonne et Saint-Sébastien.

■ 3 / Le choix de la variante à l'Est des Landes

Le scénario 3 présente un avantage décisif, celui de nous rapprocher de Toulouse, grande capitale économique. Deux secteurs d'activités en tireront un bénéfice immédiat :

- Notre industrie aéronautique travaille aujourd'hui au sein d'un pôle de compétitivité réparti sur quatre sites, Toulouse, Bordeaux, Pau-Tarbes et Bayonne et a noué de nombreuses relations avec le cluster de l'aéronautique Hegan de la Communauté Autonome d'Euskadi.

→ Notre activité touristique qui, avec le développement du tourisme de courts séjours et de week-ends attire, toute l'année, des touristes de Midi-Pyrénées.

D'autre part, le scénario 3 confirme Bayonne et le Pays Basque comme lieu d'implantation d'une gare TGV. ■

Un point de vigilance... l'insertion environnementale du projet

Notre Chambre de Commerce et d'Industrie sera vigilante sur les modalités de réalisation de la nouvelle ligne et particulièrement de son insertion environnementale.

En effet, le Pays Basque est un territoire sensible. Son patrimoine naturel constitue non seulement un élément de la qualité de vie des populations mais également un atout économique.

Or, les moyens techniques existent pour réaliser une parfaite insertion paysagère d'une telle infrastructure. Ces moyens s'appellent tunnels, tranchées couvertes ou pas. D'autres pays, en particulier nos voisins de la

Communauté autonome d'Euskadi vont les utiliser à plus de 60 % de l'« Y Basque ».

Des propositions dans ce sens existent. A titre d'exemple, la proposition de M. ALBIZU, ingénieur centralien qui a participé à la réalisation du tunnel de Fréjus, a retenu notre attention. Entre Nivelles et Bidassoa, la partie la plus sensible de l'itinéraire, il prévoit sur 15 km la création de 5 tunnels réalisés à faible distance à l'intérieur du massif de la Rhune, en dehors des propriétés privées, en utilisant exclusivement le domaine public, évitant ainsi nuisance sonore et visuelle. ■

Une urgence : le bénéfice des financements européens

De tous les projets de ligne ferroviaire à grande vitesse, l'Union Européenne en a retenu seulement 6 sur l'ensemble de l'Europe auxquels elle réserve ses financements.

Parmi ces 6 projets est inscrit le tronçon transfrontalier Dax-Vitoria, le tronçon qui sera probablement le plus onéreux.

Au mois de juin dernier, en visite au Pays Basque, le Président de la Commission des Transports du Parlement Européen, M. Paolo COSTA lançait un avertissement : *« la ligne atlantique et la traversée des Pyrénées sont une des priorités de l'Europe... Les projets soutenus devront*

démarrer avant 2010 ... Il ne faut plus perdre de temps. »

Quinze jours plus tard, le Commissaire européen chargé des Transports, M. Jacques BARROT, confirmait ces propos à Bordeaux.

Nous serions coupables et irresponsables devant les générations futures de perdre le bénéfice de ces financements européens à cause d'un retard dû à nos hésitations et à nos divisions.

Soyons assurés que d'autres régions d'Europe attendent cette aide européenne pour financer leurs projets à nos dépens. ■

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 17 500 exemplaires - ©Leo Corporate