

**Contribution de :**

**BERNARD DUFAU,**  
Président de l'association  
Échanges Pays Basque

Siège :  
CCI de Bayonne

Adresse :  
GANTACHO  
Chemin d'Etzan  
64 122 Urrugne

# Contribution d'Échanges Pays Basque au débat public

## Présentation d'Échanges Pays Basque

L'Association **Échanges Pays Basque** a été créée en 1979 pour favoriser le développement harmonieux et pérenne du Pays Basque, grâce à des actions de réflexions et des interventions ciblées auprès des responsables ayant le pouvoir de décision pour les projets concernés. Composée de responsables et d'anciens dirigeants de l'industrie et de l'administration, elle s'est fixée comme priorités d'agir dans le domaine de

l'enseignement supérieur et de la recherche, le secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication, les infrastructures de transport et la coopération transfrontalière. Sa participation a été active dans la création et le succès de l'ESTIA, le développement de la pépinière d'entreprises d'Izarbel et la mise en place de l'ANTIC. Aujourd'hui elle souhaite participer au débat public actuel sur le projet ferroviaire BORDEAUX/ESPAGNE. ■

## Le nécessaire ré-équilibrage des transports au profit du maritime et du ferroviaire

Tout le monde s'accorde à reconnaître que le transport routier de marchandises, même s'il conservera sa souplesse et sa flexibilité, a atteint une limite près de la saturation au Pays Basque. Pour la très grande majorité de ce trafic, il ne s'agit que d'un passage pour aller vers d'autres destinations que la région. Il faut donc

développer de façon urgente des alternatives à cette situation et ces alternatives ne peuvent qu'être maritimes et ferroviaires.

Le maritime est le moyen le plus attractif. Déjà utilisé (50% des flux marchandises passent par le maritime), il faut qu'il soit

encore plus compétitif et tout doit être fait pour favoriser son développement. L'aménagement du port de BILBAO, celui de PASAIA, la mise en place de structures intermodales répondent à cette problématique. Il faut capitaliser sur le fait que notre région donne sur l'Atlantique pour faire des infrastructures maritimes l'axe majeur de développement.

Mais le maritime a également ses contraintes et ses limites, aussi le ferroviaire doit-il prendre une place beaucoup plus importante dans le schéma global de transport. La part actuelle est très faible (environ 5%) ; il faut donc saluer tout projet susceptible de développer significativement cette part. Le projet présenté par RFF a pour objectif de faire passer à 20% la part du ferroviaire.

## Une vision à long terme

Les projets présentés sont tous des projets structurants qui nécessitent des investissements importants (au moins 3,5 milliards d'euros) et avec un démarrage opérationnel à partir de 2020. Ces projets doivent durer au moins trente à cinquante ans. Il faut donc penser, quand on les juge, à leur efficacité en 2050 et non pas seulement au moment du démarrage ou par rapport à des améliorations à court-terme de l'existant

actuel. Il s'agit de réfléchir sur un schéma global d'infrastructure de transport qui ne soit pas remis en cause dans une période de trente à cinquante ans. C'est bien parce qu'il n'y a pas eu une réflexion globale il y a quinzaine d'années que nous sommes aujourd'hui dans cette situation difficile, aussi ne recommençons pas à faire de telles erreurs.

## Les différents scénarios les avantages du scénario 3

Le dossier remis par Réseau Ferré de France au débat public comporte trois scénarios :

- la mise à quatre voies de la ligne existante Bordeaux/Irun (**scénario 1**)
- la création d'une voie nouvelle avec une variante par l'ouest des Landes (**scénario 2**) ou par l'est des

Landes (**scénario 3**), avec un tracé unique sur le Pays Basque (frêt + voyageurs).

Notre préférence va clairement au scénario 3 pour les raisons qui tiennent de la géopolitique, du moyen/long terme et d'environnement.

## Géo-politique

Nous pensons qu'au-delà de l'aspect technique et financier, la perspective géo-politique doit être prise en compte dans tout projet important d'infrastructure qui est par nature structurant.

A ce titre, le projet doit être résolument volontariste, intégrant le GRAND SUD-OUEST à l'ESPAGNE MODERNE, afin de favoriser les échanges, le

dynamisme et le développement d'une EURO REGION. Il doit également être porteur d'avenir pour les générations futures.

Le Grand SUD-OUEST est caractérisé par deux grandes métropoles : BORDEAUX et TOULOUSE, l'Espagne c'est la connexion à l'Y BASQUE (Saint Sébastien, Bilbao, Victoria), à Madrid.

Le scénario 3 présente l'avantage de rapprocher TOULOUSE du Pays Basque, de désenclaver une partie des Landes. L'activité économique en tirera

bénéfice (industrie aéronautique en particulier), ainsi que les échanges universitaires, culturels et touristiques.

## Moyen / long terme

La prise en compte de cet impératif nous conduit à choisir la ligne nouvelle. Outre le gain de temps, la solution nous paraît beaucoup plus pérenne ; elle permet de mieux asseoir la compétitivité du ferroviaire

face aux autres alternatives et elle évite des solutions successives d'amélioration de l'existant, coûteuses à long terme et traumatisantes pour les milliers de riverains concernés au Pays Basque.

## Environnement

En particulier pour le Pays Basque, le scénario 1 nous paraît tout à fait inacceptable. La traversée des zones les plus urbaines du territoire par une concentration de trafic routier/voyageur/marchandises dans un corridor unique est un non sens écologique et ne peut que mettre en péril l'ensemble du projet par un rejet très fort de l'importante population concernée. Il

suffit de prendre le train entre Bayonne et Hendaye, voir les habitations concernées, imaginer ce qu'il en sera avec le trafic projeté en 2030/2040, pour écarter cette solution. Qu'en penseraient nos enfants et quelles valeurs environnementales veut-on promouvoir avec une telle alternative.

## La traversée du Pays Basque

Dans le cadre du choix de la ligne nouvelle, c'est certainement le domaine qui nécessite le plus d'attention. Il est d'ailleurs regrettable que le débat public n'ait pas ouvert cette discussion donnant un spectre imprécis et trop large en tracé projeté, générant des craintes que la future ligne passera devant chez soi. Par contre, il faut reconnaître que ce même débat a permis l'éclosion du Cahier d'acteur de Monsieur Bernard ALBIZU, dont la proposition mérite une attention toute particulière.

En effet, les impacts environnementaux exigent d'être pris en compte avec attention.

On imagine le point de départ du tracé (autour de Bayonne), on connaît le point d'arrivée (ASTIGARRAGA) ; il y donc trente kilomètres à déterminer en France. Il ne faut pas que ces trente

kilomètres bloquent l'ensemble d'un tel projet ; il ne faut pas lésiner financièrement sur ces trente kilomètres.

Mettons en œuvre les compétences technologiques, l'expérience et le savoir-faire déjà utilisés ailleurs dans le monde pour aboutir à une solution.

**Échanges Pays Basque** est tout disposé à approfondir la proposition de Monsieur Bernard ALBIZU (basée sur une succession de cinq tunnels débouchant sur des Thalwegs), à l'aider, à intervenir auprès des responsables pour arriver à une solution moderne et exemplaire.

## Échanges transfrontaliers

Un des objectifs de l'Association consiste à favoriser les échanges transfrontaliers. Ce projet nous paraît être une occasion unique pour mettre en place des équipes multidisciplinaires associant nos amis Basques Espagnols aux équipes françaises.

Le Pays Basque espagnol aura réalisé le Y Basque en 2013. Il aura été confronté aux problèmes techniques (exemple : tunnels,...), environnementaux, dans une géographie qui n'est pas particulièrement simple. Le partage d'expérience, de savoir-faire, de connaissances nous semblent constituer des éléments forts, générant gain de temps, amélioration des coûts et surtout permettant le déploiement de solutions innovantes.

Si l'on se projette encore plus dans l'avenir et que l'on regarde avec plus de recul le Pays Basque, ne serait-il pas également opportun de lancer des réflexions sur :

→ est-il nécessaire d'avoir deux gares LGV à

quarante kilomètres de distance ; ne pourrait-on pas capitaliser sur ASTIGARRAGA d'un côté et Bayonne-Côte Basque pour mieux affecter les missions respectives entre l'aspect national/international et régional.

→ dans un autre ordre d'idée et si l'on évoque les infrastructures aéroportuaires, y-a-t-il un sens à avoir deux aéroports (Parme et Fontarrabie) à vingt cinq kilomètres de distance et ne pourrait-on pas également réfléchir à affecter les missions, si les deux aéroports co-existent, entre le national/international et le régional.

Ce ne sont que des idées mais cela montre l'étendue des échanges transfrontaliers et donc l'urgence de mettre en place et d'organiser une telle coopération. Le projet de LGV en tirera un bénéfice certain.

## Conclusion

Il faut saluer le débat public qui a été instauré à l'occasion du Projet Ferroviaire Bordeaux/Espagne. Il fait prendre conscience à tous de l'importance des enjeux ; il permet aux opinions de s'exprimer et aux propositions d'être faites.

**ECHANGES PAYS BASQUES** est en faveur du

scénario 3, souhaitant que le débat s'ouvre et soit approfondi sur le tracé de la nouvelle ligne au Pays Basque et appelant de ses vœux à la prise en compte des propositions telles que celles de Bernard ALBIZU et à la mise en place d'échanges et de coopérations transfrontalières sur tous les sujets possibles.

*Echanges Pays Basque  
Président : Monsieur Bernard DUEFAU  
bdufau@wanadoo.fr*

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