

Contribution de :



UISBA
Union des Ingénieurs et
des Scientifiques du
Bassin de l'Adour

Contribution de l'UISBA au débat public

L'UISBA, Union des Ingénieurs et Scientifiques du Bassin de l'Adour, est la représentation de notre territoire au sein du CNISE, Conseil National des Ingénieurs et Scientifiques de France. L'UISBA, apolitique, mobilise ses cercles de réflexion et présente ses propositions sur tous les sujets scientifiques, techniques et sociaux à l'avancée desquels peuvent contribuer la compétence et l'expérience de ses membres. Elle travaille depuis 5 ans sur les problèmes à résoudre pour permettre au fret et aux voyageurs, en quantité croissante, de franchir les Pyrénées dans des conditions économiques, écologiques et sociales supportables. L'UISBA a édité un livre blanc documenté sur ce sujet en 2004 (cf. site www.uisba.com).

Après avoir examiné attentivement les études de RFF et les documents mis à disposition dans le cadre du Débat Public, l'UISBA s'est forgée l'avis suivant.

L'autoroute Bordeaux-Hendaye est saturée, et le fret est promis à augmenter dans des conditions que les experts assombrissent ou bien nuancent, mais qui sont en toute hypothèse **très dangereuses pour la sécurité au Pays Basque**, du fait de sa fonction de « rocade de contour-

nement» le long du littoral. **Il faut reporter sur le rail une partie du fret routier.**

Depuis près de 50 ans, la ligne de chemin de fer actuelle n'a bénéficié que de travaux de maintenance superficielle, elle doit être profondément rénovée quelle que soit l'évolution de son utilisation. **Pour que la capacité de transport de fret de la ligne actuelle**, de l'ordre de 1 million de tonnes à l'heure actuelle, **soit portée à 20 millions de tonnes** (c'est-à-dire en mesure d'absorber une partie de l'augmentation du fret routier prévue d'ici 2020), **il faut satisfaire les recommandations expresses ci-après**, représentant un coût **d'au moins 3,7 milliards d'euros** (valeur 2006) :

- reprise de l'infrastructure, mise au gabarit des tunnels (14 de Tours à la frontière, dont 4 au Pays Basque), réfection totale des voies, portées à 4 sur certains tronçons ; réalisation de voies d'évitement ; redimensionnement de l'alimentation électrique ; mise aux normes de la signalisation ; etc.
- réservation prioritaire de cette ligne au fret, et aux trafics locaux.
- adoption par l'Espagne du standard UIC sur la ligne actuelle espagnole au Sud de Hendaye.

Le trafic de voyageurs grande distance va croître fortement ainsi que le nombre de TGV circulant entre Bordeaux et Hendaye, passant de 5 par jour actuellement à 15 par jour d'ici 2017. En effet, simultanément à la mise en service progressive de la LGV Tours Bordeaux, l'arrivée à Irun d'une ligne LGV espagnole à écartement européen en 2013 drainera 3 M d'habitants dans les seules régions frontalières d'Euskadi et de Navarre, mettra Madrid à 2h30 et reliera l'Afrique et le Portugal à l'Europe du Nord (d'autant plus naturellement que le passage par l'Ouest des Pyrénées fait gagner à la route Nord-Sud 300 km par rapport au passage à l'Est des Pyrénées). Or chaque sillon TGV consomme 2 à 3 sillons de trains de fret.

Prenant en compte ces considérants, l'UISBA estime que **la solution à long terme est ferroviaire**; elle apporte un progrès économique et social pour notre territoire et pour chacun et chacune de ses habitants :

- elle est confortable et rapide, et elle évite l'isolement du Pays Basque ;
- le coût de son exploitation est 35% inférieur à celui de la route : 0,75€ T/km ;
- elle est plus sûre et conforme aux standards du développement durable, ne serait-ce qu'en économie d'énergie : 3kWh électrique (12 cts€/ht) pour transporter un voyageur de Bayonne à Paris quand la route consomme 300kWh de pétrole (30€ ht) et l'avion 100kWh de pétrole (10€ ht) – sur la base de 80\$ le baril de pétrole.

Concernant une nouvelle ligne de traversée du Pays Basque Français, elle devra franchir les reliefs, qui culminent à plus de 90 mètres, et des zones à forte densité d'habitat. La technologie de construction actuelle des ballasts (voies sur dalles, ...) - utilisée pour traverser la région parisienne - et le percement de tunnels permettront d'éviter aux riverains les nuisances sonores de ces trafics. Les lignes peuvent et doivent être intégrées dans le paysage.

L'UISBA est favorable à la construction d'une nouvelle gare TGV proche de l'agglomération du BAB afin de faciliter les liaisons rapides avec les gares et aéroports actuelles du Pays Basque.

Certes, **cette solution est complexe à réaliser** car elle nécessite une succession de conditions préalables et interdépendantes :

- assurer la réalisation de la LGV Tours - Bordeaux (le tronçon Tours Angoulême Nord est prévu en 2016, tandis que Angoulême - Bordeaux est prévu en 2013) ;
- construire une nouvelle ligne LGV de Bordeaux à la frontière et s'assurer de son interconnexion avec le réseau espagnol dit « Y Basque ». Elle sera mixte car les technologies le permettent désormais. On y reportera prioritairement le trafic voyageurs sur les TGV Sud Europe Atlantique.
- réserver la voie actuelle modernisée, de Hendaye à Bordeaux, aux trains de marchandises et certaines liaisons régionales et assurer la connexion de celle-ci avec le réseau espagnol aux normes UIC.

Cette solution est coûteuse (11,5 M€/km en terrain plat sans contrainte urbanistique). Mais **elle devrait bénéficier de financements spécifiques** de l'Union Européenne, réservés pour le tronçon Dax - Vitoria.

L'arrivée prochaine de nouveaux opérateurs privés de transport ferré en concurrence avec la SNCF aura des conséquences sur les modèles d'exploitation et sur le retour d'investissement.

Ne tardons pas, car la sécurité du Pays Basque est en péril. Veillons à **resserrer le calendrier tendanciel**. Selon une approche séquentielle classique, la LGV Bordeaux - Hendaye serait construite entre 2016 et 2020, suivie par la rénovation de la ligne actuelle (démarrant ensuite) pour s'achever au mieux en 2025. Cet horizon est beaucoup trop lointain. Le Commissaire Européen aux Transports a d'ailleurs rappelé l'intérêt de mobiliser avant 2013 les financements de l'UE réservés au tronçon transfrontalier.

C'est pourquoi il est de l'intérêt de tous de recourir au partenariat public - privé, tel que le permet le législateur, ce qui permettra de réunir un financement mixte dans un délai supportable.

En conclusion

Une approche conforme au développement durable du Pays Basque, de sa sécurité, des bénéfices économiques et sociaux légitimement attendus, du coût écologique de l'investissement et de l'exploitation permanente des lignes, ainsi que du rythme de croissance soutenu des demandes de transport à satisfaire, conduit l'UISBA à recommander :

- la construction d'ici 2016 d'une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Hendaye, mixte, fret+voyageurs, construite au moyen des technologies les plus modernes et empruntant des tunnels afin de s'insérer dans le paysage et d'éviter les nuisances sonores et dotée d'une gare proche de l'agglomération du BAB ;
- la rénovation de la ligne actuelle BIEN avant 2020, réservée prioritairement aux trafics locaux de voyageurs et au fret ;
- l'étude simultanée de scénarii prospectifs, techniques et réglementaires, pour développer la notion d'autoroute ferroviaire et le trafic ferroviaire de fret. ■

NOTA :

Nous soulignons le vif intérêt qu' a suscité le cahier d'acteur de M. Bernard ALBIZU durant nos débats. Nous adhérons à son approche et nous soutenons la solution qu'il propose car elle renforce encore davantage la position que nous prenons en faveur d'une ligne nouvelle aux caractéristiques techniques permettant de limiter :

- *l'impact sur l'environnement*
- *le coût financier (induit en grande partie par les expropriations foncières).*

■ Références conseillées

- *Rapport sur le Transport Combiné, du CNISF/CNT, Mars 2005, www.cnt.fr*
- *Livre Blanc UISBA sur le Franchissement des Pyrénées, 2004, www.uisba.com*

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 14 500 exemplaires - ©Leo Corporate