

Complexe de la République – Rue Carnot – 64000 PAU

Pau, le 05 décembre 2006

**Daniel NIN**  
Secrétaire Général

à

Monsieur le Président  
Commission particulière du débat public  
Projet Ferroviaire Bordeaux- Espagne  
Autorisation 43382  
**33801 BORDEAUX CEDEX**

Monsieur le Président,

La CFDT Béarn, et plus particulièrement le conseil interprofessionnel des syndicats qui la compose, tient à exprimer son analyse et ses choix à l'occasion du débat public lancé à propos de la création d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne.

Ce projet entre pleinement dans les préoccupations de la CFDT Béarn en matière de désenclavement territorial, de structuration des échanges européens, de développement durable associant les aspects économiques, sociaux et environnementaux et de créations de conditions propres à assurer le développement d'activités porteuses d'emplois.

### **1. Sur l'opportunité du projet**

Ce projet présente un intérêt primordial aussi bien pour l'avenir du Sud de l'Aquitaine que pour celui de l'Europe. En effet, il répond à plusieurs choix :

- la nécessité de doter le sud de l'Europe de voies de communications structurantes tant pour les voyageurs que pour les marchandises
- le besoin impératif de rééquilibrer les transports de fret à longue distance au profit du mode ferroviaire dont les capacités de transport sont à augmenter
- l'accroissement de relations transfrontalières
- la création de plates-formes de transferts multimodaux
- le rapprochement du Sud de l'Aquitaine de Paris et du Nord de l'Europe
- le désenclavement économique du Béarn
- le choix de moyens de communications moins polluants et plus respectueux de l'environnement que le transport routier

### **2. Sur le choix du scénario à retenir**

Il apparaît d'abord nécessaire de rejeter le scénario 1 basé sur la simple mise à 4 voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun. Bien que présentant un impact environnemental faible, ce scénario n'est pas suffisamment offensif pour garantir une augmentation importante du fret ferroviaire et garantir des temps de trajet courts pour les voyageurs se déplaçant soit entre le Béarn et Bordeaux (trajets régionaux), soit entre le Béarn et Paris (trajets nationaux).

Il est donc préférable de faire le choix de la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et le Sud de l'Europe.

**Dans cet optique, la CFDT Béarn fait le choix d'un scénario de type 3.**

Cette solution présente en effet de nombreux aspects positifs :

- cette nouvelle infrastructure a l'avantage d'irriguer aussi bien l'Est des Landes que le Béarn sans nuire aux intérêts du Pays basque.
- Le raccordement ultérieur à un futur contournement ferroviaire de Bordeaux serait facilité.
- L'existence possible d'un tronç commun avec la ligne Bordeaux - Toulouse apporte un avantage à la fois sur le plan environnemental et sur la possibilité d'améliorer les relations du Sud de l'Aquitaine avec la capitale de la région Midi-Pyrénées et la région méditerranéenne.
- Le jumelage du tracé (au moins sur une partie du parcours) avec la future autoroute A 65 est aussi un événement favorable sur le plan environnemental.

Toutefois, il serait nécessaire pour assurer une meilleure desserte du bassin de Pau d'envisager que le projet de tracé du scénario 3 soit nettement infléchi vers le Sud. Cette variante accompagnée de la création d'une gare au Nord de Pau devrait être possible sans mettre en cause les grandes lignes du scénario.

De plus, le problème le plus difficile à résoudre est apparemment celui du tracé entre Bayonne et Irun, zone fortement urbanisée et au relief peu favorable. Des solutions alternatives de franchissement des Pyrénées plus à l'Est pourraient être étudiées en relation avec le tracé modifié du scénario 3. Elles conduiraient en outre à rééquilibrer les trafics et à apporter des occasions supplémentaires de développement économique du Béarn.

**L'inflexion vers le Sud du tracé 3 apporterait donc des avantages supplémentaires.**

**3. Sur les conditions d'exécution du projet**

Dans tous les cas, la CFDT Béarn attache la plus grande importance à ce que le tracé retenu et l'exécution des travaux garantissent une préservation de l'environnement de manière à réduire les nuisances sonores et visuelles, à préserver le patrimoine architectural, paysager et humain et à garantir les conditions de vie des futurs riverains.

Nous resterons attentifs à la suite qui sera donnée à la phase actuelle du projet.

Veillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre considération distinguée.

Daniel Nin  
Secrétaire général de l'UIS CFDT Béarn

