

Contribution de :



ESTIA : Ecole Supérieure
des Technologies
Industrielles Avancées

Technopole Izarbel
64210 Bidart
Tél. : 05 59 43 84 00
www.estia.fr

Contribution de l'ESTIA au débat public

L'école d'ingénieur ESTIA (Ecole Supérieure des Technologies Industrielles Avancées), acteur aquitain de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique et technique, au service du développement économique et social du territoire, **est très fortement concernée par la qualité et par le coût des services de transport rapide, de personnes et de marchandises, entre l'Europe du Nord, le Pays Basque, l'Espagne, et le Portugal.**

- Son activité s'exerce systématiquement en collaboration étroite avec des institutions de développement, de formation et de recherche implantées dans d'autres métropoles françaises et européennes, notamment Bilbao, Mondragon, Saint Sébastien, Bordeaux, Paris, Cranfield, Manchester, ...
- Ses étudiants (à ce jour, plus de 500 étudiants de 2^e et 3^e cycle) viennent à 75% de plus de 200 km, à 50% de plus de 600 km.
- Les entreprises (800 à ce jour, dont de nombreuses grandes entreprises à implantation mondiale et plus de 500 PME dynamiques) qui sont ses partenaires

naturels pour la formation, la recherche et l'innovation sont situées, pour 50% d'entre elles, à plus de 400 km et, pour 65% d'entre elles, à plus de 200 km du BAB, essentiellement en France, en Espagne, mais aussi au Portugal et en Europe du Nord.

- Ses chercheurs sont tous membres actifs de réseaux européens spécialisés, et appelés à se déplacer très fréquemment pour stimuler l'avancement de leurs travaux et en organiser la valorisation.
- L'ESTIA est fortement engagée dans la coopération transfrontalière, dont la montée en puissance et la pérennité dépendent à l'évidence des questions de transport ; d'abord entre le BAB et la zone transfrontalière (Saint Sébastien, Bilbao, Vitoria et Pampelune), et au-delà entre le BAB, l'ensemble de l'Espagne et le Portugal. Cette question est centrale pour le rayonnement futur de l'ESTIA, et pour celui de très nombreuses activités innovantes d'Aquitaine.

Ces caractéristiques illustrent pourquoi les liaisons vers le Nord, de la France et de l'Europe, sont stratégiques pour l'ESTIA comme pour de très nombreux acteurs

économiques et sociaux du Pays Basque et du Sud des Landes.

Or les embarras, la lenteur et les dangers de la liaison routière avec l'agglomération bordelaise, capitale régionale, sont devenus aujourd'hui un handicap de développement ; **la lenteur des transports longue**

distance par rail, et le coût singulier des liaisons aériennes entre le BAB et Paris, et partant avec l'Europe du Nord, sont des handicaps pour notre région, comparés par exemple aux conditions de déplacement dont bénéficient d'autres régions-frontière comme Lille, Marseille, Nice, Strasbourg, ... dans un contexte de concurrence généralisée. ■

L'Estia diplôme annuellement 120 ingénieurs et 100 Master, spécialistes de la conception d'activités nouvelles et de produits nouveaux - notamment des systèmes embarqués - de l'énergie, de la logistique globale, et des technologies pour le e-business.

Ses recherches portent, pour certaines sur les conditions technologiques et économiques de la compétitivité et du développement durable : l'innovation et la gestion des connaissances, la conception collaborative, les énergies renouvelables, les mobiles et les systèmes embarqués ...

Au cours de séminaires et d'échanges avec des experts et avec des praticiens d'entreprises, de la

région et d'ailleurs, l'ESTIA a recueillis de très nombreux cas d'exemples. En préparation au Débat Public, Estia a collaboré à la réflexion menée par l'UISBA, Union des Ingénieurs et Scientifiques du Bassin de l'Adour, dont elle utilise ci-après quelques arguments choisis.

C'est ainsi que l'Estia s'est forgé un avis, appuyé sur sa pratique d'enseignement, sur ses recherches, et sur l'examen de situations clés, et se sent le devoir de contribuer à faire émerger sur la question du transport rapide longue distance une solution courageuse et anticipatrice, au service d'un développement ouvert, soutenu et soutenable. ■

L'autoroute Bordeaux-Hendaye est saturée, et le fret est promis à augmenter, dans des conditions très dangereuses pour la sécurité au Pays Basque, du fait de sa fonction de « rocade de contournement » le long du littoral basque. **Il faut reporter sur le rail une partie du fret routier.**

Pour que la capacité de transport de fret de la ligne actuelle Bordeaux-Hendaye, de l'ordre de 1 million de tonnes, **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** engager de très importants travaux, représentant un prix **de près de 4 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 ; réfection de l'alimentation électrique portée en 2x1500 volts voire 25 kvolts (norme européenne) ; mise aux normes de la signalisation ; etc.

Le trafic de voyageurs grande distance va croître fortement ainsi que le nombre de TGV circulant entre Bordeaux et Hendaye, passant à 15 par jour alors qu'il est de 5 par jour à l'heure actuelle. En effet, simultanément à la mise en service progressive de la LGV Tours Bordeaux (d'ici 2017), l'arrivée à Irun d'une ligne LGV espagnole à écartement européen en 2013 drainera 3 millions 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.

Nous pensons nous aussi que **la solution à long terme est ferroviaire et comporte la construction d'une seconde ligne ferrée, à grande vitesse, mixte, entre Bordeaux et la frontière espagnole, en passant par l'Est des Landes**. Elle apporte un progrès économique et social à l'Aquitaine, au Pays Basque, à chacun et chacune de ses habitants.

■ **1/** Elle est confortable et rapide, et elle évite l'isolement du Pays Basque ;

■ **2/** Son exploitation coûte beaucoup moins que celle de la route : 0,75t/km soit -35% par rapport à la route ;

■ **3/** Elle est plus sûre et conforme aux standards du développement durable, ne serait-ce qu'en économie d'énergie : 3kwh électrique (12cts 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 – ;

■ **4/** Concernant la traversée du Pays Basque français : une ligne nouvelle s'impose, sur ce tronçon également, conçu pour une exploitation mixte. 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'ESTIA est favorable à la construction d'une nouvelle gare TGV proche de l'agglomération du BAB afin de faciliter les liaisons avec les gares, aéroports et centres urbains.

Certes, **cette solution est complexe à réaliser** car elle nécessite d'étudier simultanément et de synchroniser plusieurs projets lourds :

- réaliser la LGV Tours-Bordeaux ;
- construire une nouvelle ligne LGV de Bordeaux à la frontière ;
- s'assurer de son interconnexion avec le réseau espagnol dit « Y Basque » ;
- moderniser la ligne actuelle et assurer sa connexion avec le réseau espagnol aux normes UIC ; ...

Cette solution est coûteuse (11,5 millions/km en terrain plat sans contrainte urbanistique, 25 millions/km pour le Y Basque très bien inséré dans son environnement), mais **elle bénéficiera de financements spécifiques** de l'Union Européenne, réservés pour le tronçon Dax-Vitoria.

Il y a urgence. 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 – frontière espagnole serait achevée entre 2018 et 2022. Cet horizon est beaucoup trop lointain. ■

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'Estia à recommander :

- de construire d'ici 2016 une nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et la frontière, selon le tracé proposé dans le scénario 3, mixte fret+voyageurs, au moyen des technologies les plus modernes, empruntant des tunnels afin de s'insérer dans le paysage et d'éviter les nuisances sonores, dotée d'une gare proche de l'agglomération du BAB ;
- puis de rénover la ligne actuelle avant 2020, réservée prioritairement aux trafics locaux de voyageurs et au fret ;
- et d'approfondir l'approche économique, technique et réglementaire du développement d'une autoroute ferroviaire, et de nouvelles formes d'intermodalité route/fer/mer. ■

■ Références

- *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 17 500 exemplaires - ©Leo Corporate