

# ACADÉMIE DE BÉARN

Réception de M. Jean Poulit

Le 11 janvier 2008

## **Discours de bienvenue de Monsieur Max Moreau, de l'Académie de Béarn**

Monsieur le Président,  
Mes chers confrères,  
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Monsieur le Directeur général, mon cher Jean, je dois au Président Guy Ebrard, l'honneur de te recevoir avec joie au sein de l'Académie de Béarn, en présence de ta famille et de tes amis.

Tu es Béarnais de souche, de sang, de cœur et de passion. Issu d'une famille profondément enracinée dans notre glèbe béarnaise.

Tu as grandi dans la lumière et les certitudes de l'Ecole Communale de Laroin, où ton instituteur, René Camy, t'a enseigné les premiers éléments de l'instruction. La mort de ton père Xavier, laborieux boulanger, fut un arrachement. Surtout qu'elle survenait à l'âge où l'on doit choisir son destin. Ton port d'attache, ton refuge, ton escale essentielle, la matrice de tes racines et de tes rêves, c'est Artiguelouve, le village de ton enfance. Le berceau de tes ascendances, aux confins des coteaux de Saint- Faust où, à l'automne béarnais, une écharpe de brume violine, bardée d'un brouillard blanc laiteux, ondule et voile l'azur et l'or des Pyrénées. La fraîcheur de ton regard juvénile s'égarait dans l'immensité. Tantôt empourpré d'espoir crépusculaire, serein de bleu pur stimulant l'énergie, mystérieux en velours sombre, pommelé éphémère ou brumeux, le panorama furtif t'envoûtait. A l'agonie du jour, quand la lumière faiblissait, ton regard furtif s'accommodait à l'obscurité et saisissait graduellement la palette des ombres naissantes de la châtaigneraie proche.

C'est ton destin atypique que je veux évoquer brièvement cet après- midi. Une vie passionnante en diable, oserai-je dire, pleine d'imagination, d'idées-force, de perspectives, d'actions et de lumière. C'est la vie éclectique d'un grand Commis de l'Etat, d'un entrepreneur ingénieux, d'un maître éminent des transports, des territoires, de l'énergie, d'un vigile de

l'excellence, d'un honnête homme dévoué aux autres, que je vais essayer de broser, avant de tenter de rassembler et définir ce que tu as apporté à notre pays. Tu as su concilier la passion et la raison. Tes succès constituent la concrétisation de plusieurs années d'espoir, d'attrance et de confiance dans les formidables opportunités ouvertes par le progrès et par la globalisation.

Ton cursus n'est pas banal.

Jean Saubot, éminent architecte, enfant d'Artiguelouve, détecta très tôt le potentiel de ton intelligence lumineuse, prompte et ouverte. Il eut beaucoup de mal à convaincre ton instituteur qu'il ne fallait pas se contenter que tu vises l'Ecole Normale pour embrasser une carrière d'instituteur. Tu méritais mieux.

Présenter le concours des bourses d'études, puis poursuivre tes humanités au Lycée de Pau, à l'Ecole Polytechnique et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

La logique aurait voulu, qu'après tes années aux Directions Départementales de l'Équipement, tu te destines aux rouages de cette administration. Mais tu as la passion des grandes choses, la fibre entrepreneuriale, un caractère ferme attentif à l'homme et curieux du monde. Alors tu donnes de l'âme à la Direction des Routes avec l'opération Bison Futé, à l'Agence pour les Économies d'Énergie avec la chasse au Gaspi, à l'Établissement Public de Marne la Vallée où tu as développé la Ville Nouvelle et initié le projet d'Eurodisneyland.

Je me souviens qu'au Palais de l'Elysée, lors de la signature du protocole d'accord, après que le Premier Ministre Jacques Chirac et que le Président de la République François Mitterrand eurent chacun expliqué avec certitude que c'était bien grâce à eux que Disney s'implantait en France, Michaël Eisner leur Président rétablit la vérité sans langue de bois : « Si nous avons choisi Marne la Vallée et non Barcelone, c'est en raison de la compétence et de l'efficacité de l'équipe technique animée par Monsieur Jean Poulit ». Dont acte.

Accélérateur de particules élémentaires du temps, tu presses le rythme et pulvérise l'eau de la clepsydre. Nommé Préfet, tu arpentas la Direction Régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France, deviens Président de l'Institut National de Géographie et crée Eurogéographics. Au cours de ta longévité active tu conseilles le Conseil Général des Ponts et Chaussées, le Centre National d'Études Spatiales, le Ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Aménagement, de la Direction de la Recherche et de l'animation scientifique et technique. Le DRAST, où tu te bats comme un beau diable pour les liaisons paloise et espagnole du TGV Atlantique. Tu me pardonneras de n'avoir cité que tes actions majeures afin de ne pas alourdir la présentation. Ce serait te trahir que de passer sous silence ce qui mène ton imagination, baigne ton style de manager convertisseur de rêves en actions, ta prise de risque, et enchante ceux qui te côtoient. Tu t'intéressais à tout, à l'économie, à l'énergie, à l'aménagement du territoire, à la littérature et à la

philosophie. Nourrissais-tu une prédilection particulière pour la prospective et l'histoire de tes racines béarnaises ?

Avec une soif de vérité inextinguible, ton cerveau vif, bien organisé, jouait sur la simplicité. Poussé par ta curiosité, tu reconnaissais que le problème le plus simple, dont la solution paraît évidente, est en réalité, complexe et crispant, exige connaissance, savoir, et humilité pour l'analyser.

Seuls les simples pouvaient se figurer que tout était simple.

Tu décryptais les critères qui régissent l'économie de l'énergie, tu impliquais la clarté de ta pratique visuelle, tes capacités intellectuelles, ton bagage culturel et ton pragmatisme, ton aptitude à découvrir le droit chemin. Avec le souci de réfléchir et d'imaginer plutôt que de reproduire. Tes interprétations, en symbiose avec la réalité, rythmaient les asymétries, jaugeaient les altérations, saisissaient les audaces des avancées technologiques, et la beauté d'une croissance équilibrée.

Tu me justifiais par un plaidoyer passionné les bienfaits du progrès. Dans la perspective d'un accroissement du bien-être, tu me démontrais que cette métamorphose technique, ce glissement mécanique, devaient s'accompagner d'un idéal de vérité et d'un sens moral. L'exigence d'une conscience qui harcèle la recherche scientifique, avec pour obligation de ne pas abandonner les plus démunis. Pour cela, il fallait l'attachement, le dévouement, l'intelligence, le talent et la persévérance de l'ingénieur.

Tu jouissais d'une empathie naturelle pour t'identifier au marché, saisir les désirs, les besoins, les motivations et les envies des hommes, et découvrir ce qu'il convenait de faire. Sous ton regard pétillant, émanaient une pugnacité et une énergie peu commune, une autorité tranquille et une force sereine, aptes à trouver la solution optimale. L'esprit en alerte permanente pour traquer les opportunités. *N'as pas los pès hem los médish esclops*-Tu n'as pas les deux pieds dans le même sabot.

Rencontre surprenante, programmée par les caprices et les desseins de la providence, dans ce cabotage au plus près des souvenirs que le temps n'estompe pas, j'entrevois un instantané dérobé à nos trajectoires.

Je t'ai connu Jean, lorsque tu engrenais la machine à économiser l'énergie, à l'initiative de Valéry Giscard d'Estaing, peu après le choc pétrolier de 1974. Tu débarquais de la Direction des Routes marquée de l'empreinte de ton génie inventif : Bison Futé, panneautage lumineux, normalisation de la signalisation. Front ample buriné de méditation, visage serein, percé d'yeux vifs aux iris noirs, polytechnicien pragmatique, de grande valeur, à l'intelligence pénétrante, à l'habileté béarnaise et au dynamisme exceptionnels, je t'ai toujours apprécié comme un grand bûcheron de l'Etat. Car tu bûches sans cesse. Dix-huit heures par jour. Tu es un homme calme, avec de rares mais brusques accès d'indignation, quand on bafoue l'autorité de l'Etat, ou que l'on s'écarte de la rectitude.

Nous étions trois Béarnais, et comme tous nos compatriotes qui se respectent, nous étions tous descendants d'Henri IV par nos aïeules paysannes.

André Labarrère, toi et moi. André nous présenta. Je t'appris ainsi que dans notre bonne ville de Pau, il existait un système de télégestion que j'avais mis au point, ce que tu ignorais à l'époque. Tu vins le visiter et t'enthousiasma pour ses résultats et tu ne manquas jamais de le citer en exemple. L'art d'économiser l'énergie est simple, mais sur les actes simples, mieux vaut ne pas se tromper. Notre même quête du savoir énergétique et notre façon d'animer les affaires publiques ou privées rapprochèrent nos routes et développèrent une coopération dynamique qui, insensiblement se fondit en amitié durable.

Ces discussions économiques, la confrontation de nos idées, de nos raisonnements, de nos options, de nos logiques, de nos arguments, de nos convictions, et de nos mille projets enthousiastes, furent le lien originel d'une estime réciproque et d'une amitié indissoluble.

Que ce soit pour la croissance des réseaux d'entreprises économes en énergie, pour le SEEN, le premier Salon français d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables qui eut lieu à Pau, ou pour la préface de mon livre «L'économie de la polyénergie», assurément le meilleur du bouquin.

Comme avec notre ami Bernard Gérard, que ce soit dans les temps de chasse aux sorcières ou lors de ma reconversion dans l'expertise après des ennuis de santé, nous avons toujours manifesté notre attachement par un soutien fraternel. Jean, tu m'aidas beaucoup et ton

contact me fut précieux par l'expérience acquise, afin de bousculer le conservatisme latent, d'imaginer, de diriger et faire aboutir de nouveaux projets énergétiques.

Je me souviens tu me disais : « Nous sommes des compagnons de dèche. C'est bien à ces moments-là que fructifie l'amitié.

Un autre souvenir reflue dans ma mémoire sélective. Nous allions à pied au boulevard des Pyrénées lorsqu'un de tes condisciples de l'école communale, perdu de vue depuis des lustres, t'interpella :

-Tiens, Jean Poulit ? Que deviens-tu ?

-Je suis ingénieur des Ponts et Chaussées.

- Ah ! Je croyais que tu avais fait des études !

Intrépide, quelle vie, quelle vraie vie tu as menée ? Au regard des traditions, j'allais dire avec quelque insolence. Ta riche culture qui s'est alimentée aux sciences, ton habileté à saisir des opportunités, à les construire, à les développer avec hardiesse, ton sixième sens des créateurs hors pair, nous démontrent que le succès n'est plus un mystère.

Te rencontrer fut un plaisir, te connaître, un honneur.

Etrange idée en apparence, que de t'offrir un siège à l'Académie du Béarn, toi le nomade de la création. Mais la leçon est claire pour ceux qui veulent bien l'entendre. Tu opposes un démenti à tous ceux qui pensent « hexagonal », à tous ces « déclinologues » moroses, ignorant le monde qui les entoure, une espèce en voie de résurgence. A tous ceux qui n'ont pas encore compris

que le développement durable et la globalisation tissent le décor inexorable de notre avenir.

Dans le silence de notre assemblée de retrouvailles, je voudrais m'associer au Président Guy Ebrard et à Bertrand Dupin pour souhaiter la bienvenue à mon vieux complice économiste Jean-Paul Betbèze. Je constate Jean-Paul, que tu as conservé la même flamme et la même énergie qui t'animaient il y a quarante ans quand nous nous sommes rencontrés chez *Economica* pour la publication de nos premiers bouquins. Fidèle aux préceptes du « Code Barre », le « Bon sens est toujours près de chez toi ». Là aussi, notre amitié a fructifié avec le temps.

Sais-tu, mon Cher Jean, que la « Marguerite », notre emblème de l'Académie de Béarn, se ressource à une nouvelle fontaine de jouvence ? La marguerite n'est-elle pas devenue le symbole de la Protection de l'Environnement ?

Pardonne cette brève réception dans le tourbillon des souvenirs, mais je sais que tu abhorres les discours enflés de leur vacuité.

Merci, monsieur le Directeur Général, d'offrir ton immense stock d'énergie renouvelable à notre Béarn, à nos âmes parfois indolentes dans le lénifiant climat palois et d'avoir gardé sur toi ce goût du Béarn.

Rien que pour cela, Jean Poulit, *planvienguda* à l'Académie de Béarn, sois le bienvenu.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, vous qui allez bénéficier d'un témoignage d'actualité par Jean Poulit qui engage le devenir de notre Béarn, je vous remercie de votre attention.

## **Discours de remerciements de Monsieur Jean Poulit, nouvel académicien**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,  
chers amis,

Je suis très honoré d'être parmi vous aujourd'hui et d'être accueilli comme membre permanent de l'académie de Béarn.

Une vieille amitié me lie à Max Moreau que j'ai rencontré, il y a 40 ans, lorsque j'étais directeur général de l'agence pour les économies d'énergie au moment du deuxième choc pétrolier. Nous avons parcouru ensemble le territoire français pour porter la bonne parole sur la meilleure façon d'être performant en matière de consommation énergétique : comment faire plus avec autant d'énergie, comment faire autant avec moins d'énergie ? Sujet d'une grande actualité.

C'est lui qui vous a suggéré mon nom et qui vient de présenter les principales étapes de mon parcours professionnel.

***Mes racines béarnaises***

Comme Max Moreau vous l'a rappelé, je suis né à Artiguelouve à 10 km d'ici. J'ai été sur les bancs de l'école communale jusqu'à mon entrée en 6<sup>e</sup>. J'ai effectué toutes mes études secondaires au lycée Louis Barthou de 1948 à 1955, avant d'effectuer deux années de préparation aux grandes écoles au lycée Montaigne à Bordeaux, d'être admis à Polytechnique en 1957 et de suivre l'école d'application des Ponts et chaussées d'où je suis sorti en 1962. Je suis donc un pur produit du Béarn et du Sud-ouest qui a terminé son cursus d'étudiant à Paris.

Dans mes activités, j'ai beaucoup déployé d'énergie au profit des habitants de la région Ile-de-France mais j'ai toujours gardé une attache béarnaise. Ma mère, Germaine Poulit, habite au 44, rue Michel Hounau où elle tenait, il y a encore un an, une épicerie. Elle possède une petite maison à Artiguelouve où je me rends régulièrement. J'y rencontre notamment Pierre Saubot, membre éminent de l'Académie et qui est également un grand ami. Je le rencontre notamment aux repas de la Garbure qu'il préside avec dévouement et maestria. J'ai beaucoup fréquenté dans ma jeunesse les stations de ski des Pyrénées, notamment celle de Gourette et de Bagnères la Mongie. Plus tard, j'ai loué une maison à Cauterêts, au cours de 5 années consécutives pendant mes vacances d'été. J'ai effectué, avec mon épouse et mes enfants, la plupart des randonnées des Pyrénées centrales. Rien ne m'est étranger de la vallée du lac de Gaube ou de celle du Lutour ou encore de celle du Marcadau. J'ai grimpé

jusqu'au pic de la Fâche. En hiver, j'ai même atteint le sommet du Petit Vignemale à ski.

Quand, dans des postes souvent difficiles, j'étais à Paris agressé par mes interlocuteurs, il me suffisait de fermer les yeux et de penser au pic du Midi d'Ossau pour retrouver la sérénité et estimer que les problèmes débattus étaient d'une importance toute relative.

Être parmi vous, c'est revenir aux sources, avec l'espoir de pouvoir rendre quelques services à mon Béarn natal.

### **Le territoire, une passion**

Plutôt que de revenir sur les différentes étapes de mon parcours professionnel, j'ai préféré vous entretenir aujourd'hui d'un sujet plus global qui me tient à cœur depuis de longues années, depuis toujours diront certains : comment des territoires bien desservis améliorent les contacts entre les hommes, favorisent ainsi les échanges de savoir-faire entre eux et créent de la valeur, source d'emplois durables. Comment le développement économique est compatible avec le respect de l'environnement ? Sujet d'actualité.

En matière économique, la France n'est pas au meilleur de sa forme. Le chômage mine notre société. Des progrès ont été réalisés récemment mais il reste encore beaucoup à faire. La faiblesse de notre taux de croissance, qui fait la une des journaux, montre que nous sommes loin du but. Nous devons mobiliser toutes nos énergies pour créer les meilleures conditions d'un développement économique soutenu, respectueux de l'environnement, seule solution pour créer des emplois

durables, réduire les tensions sociales, tout en étant parfaitement attentif à la santé de la planète. L'Etat, les régions, les départements, les communes et leurs regroupements jouent un rôle déterminant en la matière, sans être conscients de l'impact de leurs initiatives lorsqu'elles sont pertinentes ou de leur effet négatif dans le cas contraire. Je vais essayer de vous montrer où se trouvent les vertus économiques et écologiques des territoires et prendre l'exemple du Grand Sud-Ouest avec le projet d'implantation d'une liaison ferrée à grande vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Saragosse en desservant Pau et la région béarnaise. Notre avenir béarnais réside, il faut en être conscient, dans une étroite relation avec les métropoles régionales de Bordeaux, de Toulouse et de Saragosse. Les échanges avec notre voisin espagnol sont une des clés du dynamisme du Béarn et plus généralement du Grand Sud-Ouest.

### ***Théorie et pratique***

Ces réflexions méthodologiques ont été confrontées, au cours de mes nombreuses années d'activité, avec la réalité des décisions à prendre en matière d'aménagement des territoires. Les tâches, très diverses et tout aussi passionnantes les unes que les autres, que j'ai conduites au service de l'Etat ont eu en effet pour fil directeur l'aménagement du territoire.

C'est à Rouen que j'ai initié le premier plan de circulation, il y a de cela 40 ans, lorsque Jean Lecanuet était maire, plan qui a comporté notamment la réservation aux piétons de la rue du Gros Horloge, une

grande première à l'époque. J'ai par la suite étendu ce concept à une centaine de villes en France en faisant subventionner, à hauteur de 30 %, par le directeur des routes, les projets de création de zones piétonnes. D'où l'éclosion à laquelle on a assisté, en l'espace de quelques années, de magnifiques projets mettant en valeur nos cœurs de ville. Je me suis lancé par la suite dans l'aventure de bison futé pour régler les problèmes qui étaient devenus très épineux des grands chassés croisés de l'été, puis dans celle de la chasse au gaspi, comme directeur général de l'agence pour les économies à l'énergie au moment du deuxième choc pétrolier, d'où ma sensibilité écologique, non pas fondamentaliste mais réaliste et constructive, c'est-à-dire évitant soigneusement de porter atteinte à la vitalité économique du pays.

Mais ma passion, celle qui a conduit ma vie professionnelle, est bien celle de l'aménagement du territoire, passion que j'ai pu notamment assouvir pendant 10 ans comme directeur général de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée où j'ai créé pratiquement de toutes pièces, avec l'appui de nombreux responsables politiques, économiques et administratifs, le pôle de Val d'Europe, nœud de communications impressionnant comportant une ligne d'interconnexion des TGV, une gare commune avec le prolongement de la ligne A du réseau express régional et une rocade autoroutière, la francilienne, tous réseaux qui ont permis l'implantation du projet euro Disney et donné une impulsion décisive au développement du département de Seine-et-Marne

qui est le département français dont le taux de croissance est aujourd'hui le plus élevé.

J'ai été appelé par la suite à la tête de la direction régionale de l'équipement d'île-de-France comme préfet directeur régional, avec notamment pour mission de refondre le schéma directeur d'urbanisme de la région capitale élaboré par Paul Delouvrier en 1965. Et enfin, j'ai pu à la tête de l'institut géographique national utiliser toutes les ressources des systèmes d'information géographique pour me livrer à de belles simulations des performances économiques et naturelles des territoires entourant les 36 000 communes de France et les 50 000 communes de neuf pays voisins d'Europe, permettant de visualiser, sous la forme de cartes spectaculaires, comment les territoires vivent et interagissent positivement entre eux. En fait, j'ai bouclé et consolidé à l'Institut géographique national 30 ans de réflexions méthodologiques dont les concepts fondateurs datent des années 1973-1974, lorsque j'étais responsable de la division urbaine du service d'études techniques des routes et autoroutes, devenue depuis le centre de l'étude des transports urbains implanté à Lyon. La publication d'un document de référence le 20 septembre 1974 « urbanisme et transport : les critères d'accessibilité et de développement urbain », donnant le détail de la méthodologie préconisée, conserve aujourd'hui toute sa fraîcheur. Trente ans plus tard, en 2005, j'ai consigné dans un livre, «le territoire des hommes», ce long cheminement théorique et pratique.

Le résumé de trente ans de réflexions

De quoi s'agit-il ? Je vais vous en donner un résumé avant même de vous en commenter le contenu de façon plus approfondie, en m'appuyant sur des illustrations et de vous présenter les résultats obtenus dans le cas de la ligne ferrée à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne. J'ai conscience que je vais ainsi me répéter, ce dont je vous prie de m'excuser, mais sans doute est-ce le prix à payer pour expliquer des concepts relativement nouveaux.

La question se pose en fait dans les termes suivants : « Comment des territoires bien desservis permettent aux hommes d'amplifier leur potentiel de création de richesse grâce aux échanges de savoir faire d'une très grande intensité qu'ils établissent à l'occasion de leurs rencontres en face à face ? » « Comment ces mêmes territoires peuvent créer du bien-être en améliorant l'accès à des espaces naturels de qualité ? » « Comment ces territoires, lorsqu'ils comportent des réseaux conçus et réalisés selon des critères de haute qualité environnementale, en affectant à leur réalisation une partie de la richesse créée, permettent de réduire les nuisances ? »

### ***Performances économiques***

Si on se limite au premier aspect, celui de la création de richesses économiques, on constate que, globalement, la vitalité économique d'un pays repose sur quatre facteurs : « des cerveaux, bien formés, qui travaillent ensemble ».

La richesse provient de la créativité des hommes, donc de l'activité de leur cerveau. De nombreux

cerveaux sont nécessaires pour créer des biens et des services. La vitalité biologique d'un pays précède toujours sa vitalité économique. De ce point de vue, la France se porte plutôt bien, puisque son taux de fécondité se situe au premier rang en Europe. Mais les générations ne se renouvellent toutefois pas.

En matière de formation, on peut sans doute mieux faire. Trop de filières conduisent à des difficultés. On crée de jeunes chômeurs, faute d'une formation bien adaptée aux besoins. Quand au temps de travail, nous avons le privilège de nous situer au dernier rang des pays de l'OCDE. Ce n'est sûrement pas une situation optimale.

Le sujet auquel j'ai consacré de longues réflexions est celui identifié par le quatrième terme « ensemble » : Comment des territoires bien desservis permettent aux hommes de bénéficier de la compétence des talents qui les entourent ? 45 % du PIB du pays résulte de cette amplification de l'efficacité individuelle par rapport de compétences de proximité que seuls les échanges physiques entre les hommes permettent d'établir. On est plus efficace, entouré de talents, qu'isolé. Le face-à-face entre les hommes crée des conditions de communication des centaines de fois plus efficaces que les moyens électroniques modernes, aussi évolués soient-ils. C'est plutôt rassurant.

On parle beaucoup de création de valeur par les entreprises mais beaucoup moins, si ce n'est pas du tout, de la création de valeur par les territoires au sein desquels vivent et travaillent de nombreux résidents. La possibilité pour un chef d'entreprise de faire appel à

un actif ayant reçu une formation spécialisée dépend du nombre d'actifs commodément accessibles entre lesquels il peut effectuer un choix. Réciproquement un actif hautement spécialisé trouvera plus aisément un emploi correspondant à sa formation s'il peut effectuer un choix au sein d'un grand nombre d'emplois commodément accessibles. Il y a, dans les deux cas, création de valeur. Je dis parfois que le territoire est l'adjuvant de l'éducation nationale. L'éducation forme des agents de plus en plus spécialisés. Les chefs d'entreprise offrent des emplois de plus en plus spécialisés. Lorsque, dans un temps de transport donné, l'univers des actifs et des emplois est élevé, il y a emboîtement et création de valeur supplémentaire. Lorsque l'univers de choix est moins abondant, l'emboîtement se fait moins bien et il y a moins d'efficacité collective. L'efficacité de systèmes de transport facilitant ce phénomène est souvent supérieure à celle des processus industriels eux-mêmes mis en service par les entreprises. Donc, investissements publics et investissements privés : même combat.

Depuis un quart de siècle, on observe que le nombre de déplacements quotidiens par personne ne varie pas et que le temps consacré aux déplacements ne varie pas. Par contre, la vitesse des déplacements s'améliore, la portée de ces déplacements augmente, le territoire commodément accessible s'épanouit, le nombre de destinations entre lesquelles un choix pertinent peut être effectué augmente, le choix de la destination devient plus efficace et il y a création de valeur. On montre que cette création de valeur est liée au nombre

de destinations pertinentes accessibles dans le double du temps moyen d'un déplacement, soit une heure.

Quand l'univers de choix des destinations accessibles en une heure se multiplie, la création de valeur supplémentaire croît de façon linéaire. La formulation est très précise et donne, dans le cas des déplacements domicile travail, des résultats parfaitement corrélés avec les suppléments de salaires payés aux actifs lorsqu'on passe d'une zone très faiblement urbanisée à une zone de plus en plus densément occupée et bien desservie. Elle donne des résultats corrélés aux suppléments de PIB lorsqu'on prend en considération tous les déplacements à vocation économique : travail, achat, enseignement. Il y a bien création effective de valeur. On retrouve d'ailleurs de façon différentielle cette création de valeur lorsqu'on met en service de nouvelles infrastructures de transport pertinentes : autoroutes ou TGV. A l'ouverture de telles infrastructures, les entreprises, à nombre d'emplois donnés, c'est-à-dire sans créer de nouveaux établissements, deviennent plus performantes et créent de la valeur ajoutée. C'est pour cette raison que les infrastructures de transport ont un rôle si déterminant dans la vitalité économique d'un pays. A la tête de l'Institut Géographique National, j'ai pu, en utilisant toutes les ressources des systèmes d'information géographique, me livrer à de belles simulations sur l'ensemble des territoires entourant les 36 000 communes de France et les 50 000 communes de neuf pays voisins d'Europe. Les résultats de ces simulations sont spectaculaires et présentent des vertus explicatives exceptionnelles. Cela

me permet de disposer désormais d'une vision globale, à l'échelle du continent européen, des phénomènes très puissants qui sont à l'œuvre.

### Performances naturelles

Si on se penche sur le deuxième aspect, celui du bien-être associé à l'accès à des espaces naturels de qualité, on observe que les résidents sont sensibles à la possibilité d'accéder, dans un temps de transport donné, à une grande diversité d'espaces aquatiques, agricoles ou forestiers. On sait évaluer l'intérêt que les résidents attachent à cet environnement naturel. Cet intérêt varie de façon linéaire lorsque les superficies d'espaces naturels accessibles dans une heure croient multiplicativement.

On aurait pu a priori imaginer que les conditions d'accès à ces espaces naturels se dégradent fortement au sein des zones urbanisées, du fait d'une minéralisation des sols. En réalité, les simulations font apparaître une bonne résistance des zones agglomérées à l'égard de ce facteur. Dans la pratique, les schémas d'urbanisme, lorsqu'ils sont bien conçus, réservent des espaces naturels abondants, protégés par le droit. Lorsque les réseaux de transport sont puissants, on observe que la quantité d'espaces naturels à laquelle un résident urbain peut accéder, dans un temps de transport donné, n'est guère différente de celle auquel peut prétendre un résident d'une zone rurale. L'accès à la nature est ainsi relativement bien équilibré au sein du territoire national.

### ***Poids des nuisances***

Si on se penche enfin sur le troisième aspect, celui des nuisances induites, on observe qu'il s'agit là d'un facteur qui peut être bien maîtrisé, si on affecte à cette action une partie raisonnable des richesses produites grâce à une bonne desserte des territoires. Il est en effet important de bien prendre conscience de certains ordres de grandeur. Au niveau de l'ensemble de la France, lorsque la création des richesses produites par l'échange de savoir faire entre les hommes pèse 100, la valorisation des coûts de transport (temps et argent cumulés) représente 33, dont 22 de valorisation du temps passé dans les transports et 11 de dépenses monétaires, y compris 4 de dépenses énergétiques, et le poids des nuisances représente 3,5, dont 2 pour l'insécurité routière, 1 pour le bruit et la pollution et 0,5 pour l'effet carbone, sur la base de 100 € par tonne de gaz carbonique émis, soit près de 400 € par tonne de carbone, ce qui constitue une valorisation unitaire très élevée, bien supérieure à celle communément admise. Il suffit donc d'affecter à la lutte contre les nuisances une part raisonnable de la création de richesse pour obtenir des effets bénéfiques très significatifs. C'est le cercle vertueux. On peut à la fois obtenir une économie florissante et créer un cadre environnemental de très haute qualité.

Par contre, au nom du facteur 3,5, on ne peut envisager de porter atteinte au facteur 100. Ce serait contre-productif et conduirait à un ralentissement de l'activité économique, à une augmentation du chômage et, en dernier ressort, à un environnement dégradé. Il s'agit du cercle vicieux, toujours menaçant.

## L'instruction cadre du 25 mars 2004

Point important à signaler, ces réflexions ont donné naissance à l'instruction cadre du ministre de l'équipement en date du 25 mars 2004, qui harmonise les méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport, qu'il s'agisse de plateformes aéronautiques, de TGV ou d'autoroutes. Il s'agit d'une approche intermodale clairement affirmée. Au cours des débats publics, sont désormais présentées les études d'évaluation reposant sur ces réflexions.

De nombreuses études appliquant cette méthode sont en cours, financées par la direction des routes, la délégation à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, par des sociétés privées telles que la société Eiffage, par les Chambres de commerce et d'industrie telles que la CCI de Versailles ou la CCI de Pau Béarn, par les Fédérations régionales des travaux publics telles que celles d'Ile-de-France ou d'Aquitaine, avec l'appui de la Fédération nationale des travaux publics, par les Collectivités locales telles que la Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées ou le Conseil Régional d'Aquitaine.

Certaines de ces études sont destinées à réaliser des contrôles a posteriori, d'autres sont prévisionnelles.

Je citerai dans le domaine des autoroutes :

-en contrôle a posteriori, l'autoroute A75 dans la traversée du massif central entre Clermont-Ferrand et Montpellier, incluant le viaduc de Millau. Les premiers résultats sont en cours de publication. On retrouve bien sur le terrain la création de valeur annoncée. Cinq autres études du même type sont en cours.

- en prévisionnel, l'autoroute A51 dans la traversée des Alpes entre Grenoble et Sisteron, l'autoroute A88 entre Lyon et Toulouse, l'autoroute A24 entre Amiens et la frontière belge, le contournement ouest de Strasbourg, le bouclage de la Francilienne entre Cergy Pontoise et Orgeval, le prolongement de l'autoroute A12 à hauteur de Saint Quentin en Yvelines et enfin l'autoroute A45 entre Saint Etienne et Lyon.

Dans le domaine des transports collectifs, les études portent :

- en contrôle a posteriori, sur la LGV Lyon Marseille (la convention avec Réseau Ferré de France est en cours d'établissement),

- en prévisionnel, la LGV Paris Espagne dont le début public s'est achevé il y a 6 mois. L'évaluation des variantes, passant notamment par Mont-de-Marsan et Pau, a fait l'objet d'études financées par la communauté d'agglomération de Pau Pyrénées, la Chambre de commerce et d'industrie de Pau Béarn, le Conseil Régional d'Aquitaine et la Fédération régionale des travaux publics d'Aquitaine. La décision de Réseau Ferré de France a été prise le 8 mars 2007 : elle ouvre la porte à la solution préconisée par les collectivités locales et les responsables économiques du Béarn et de la Bigorre, solution non identifiée au début du débat public.

La pratique de ce type d'évaluation commence donc à prendre de l'ampleur.

***Illustration des performances économiques et naturelles des territoires***

Je vais maintenant, en m'appuyant sur des diapositives, vous exposer de façon plus complète cette approche méthodologique et vous présenter notamment le résultat des nombreuses enquêtes de transport effectuées depuis plus de 25 ans qui expliquent très clairement comment l'homme interagit avec le territoire qu'il parcourt quotidiennement, au sein duquel il exerce toutes les activités qui répondent à ses besoins, au sein duquel il cherche également à se ressourcer et à entrer en contact avec la nature. C'est de l'analyse attentive de ces enquêtes comportementales que découlent les notions de performances économiques et naturelles des territoires.

Le temps consacré aux déplacements na varie pas

Quel est le phénomène qui est à l'œuvre ? Les hommes consacrent toujours le même temps à parcourir le territoire au sein duquel ils vivent. Sur les 24 heures que comportent une journée, une heure et demie est consacrée à se déplacer pour travailler, faire des achats, se former, se distraire (en moyenne 2,5 déplacements motorisés, d'une demi-heure chacun et 1 déplacement à pied de 15 minutes). Dans ce temps qui ne varie pas, les hommes souhaitent établir les contacts les plus pertinents possibles, ceux qui leur permettent de résoudre efficacement les problèmes qui se posent à eux : produire des biens ou des services, acheter des biens répondant à leur attente, recevoir une formation de qualité, accéder à des espaces naturels variés et agréables.

La vitesse et la portée des déplacements augmentent

Lorsque les infrastructures de transport s'améliorent, les vitesses moyennes de déplacement motorisé progressent, les distances parcourues à temps de transport invariant, c'est-à-dire les portées de déplacement, croissent. Les territoires commodément accessibles s'épanouissent. Ce phénomène est universel. Il est le fait tout autant des transports collectifs que des transports individuels. A titre d'exemple, en Ile-de-France, la superficie des territoires accessibles dans une heure de transport a progressé de 70 % en l'espace de 25 ans et le nombre de biens et services accessibles a augmenté dans une proportion semblable. Ce puissant phénomène est à l'origine de la création de valeur induite par des territoires toujours plus épanouis.

***L'épanouissement du territoire est source de valeur économique et « ergonomique »***

Plus le nombre de destinations potentielles dans un temps donné est élevé, plus la pertinence du choix effectué est élevée et plus le problème posé (produire, acheter, se former...) est efficacement résolu. Il y a, pour les déplacements à vocation économique, amélioration de la productivité, création de richesse et soutien de l'emploi. L'observation attentive des comportements des hommes qui se déplacent au sein d'un territoire montre que, chaque fois que le nombre de destinations potentielles commodément accessibles double, la productivité collective augmente d'une quantité donnée. Ainsi, lorsque le nombre d'actifs, auquel un employeur peut commodément accéder,

double, la productivité de son entreprise s'améliore d'une qualité donnée. En fait, l'employeur peut trouver des actifs dont la formation correspond mieux à ses besoins. L'interpénétration du marché des actifs et de celui des emplois s'améliore et le travail coopératif des hommes progresse, créant efficacité et richesse supplémentaires.

Pour les déplacements à vocation de « loisirs verts », plus la superficie des espaces naturels accessibles dans un temps donné croît, plus la satisfaction ergonomique se manifeste et plus le sentiment de bien-être s'amplifie.

***Une corrélation impressionnante entre suppléments de salaires ou de PIB et suppléments d'utilité liés aux destinations économiques commodément accessibles***

Des observations sur une vingtaine d'agglomérations françaises font apparaître une corrélation remarquable entre les suppléments d'utilité des déplacements, au sens économique du terme, dans ces différentes agglomérations par rapport aux zones rurales dispersées où les choix sont réduits et les suppléments de salaire ou de PIB publiés par l'INSEE. Ainsi, alors que l'INSEE indique que le salaire net moyen d'un actif est, en euros 2000, de 11 850 € dans les zones rurales dispersées, de 16 350 € à Guéret et de 28 600 € en Ile-de-France, l'utilité d'un déplacement moyen pour le motif domicile travail, multipliée par le nombre de déplacements annuels pour ce motif, donne à Guéret une valeur de 4 500 €, soit exactement la différence entre les salaires distribués à Guéret et ceux distribués

dans les zones rurales dispersées et donne, en Ile-de-France, une valeur de 16 750 €, soit, là aussi, exactement la différence entre les salaires distribués en Ile-de-France et ceux distribués dans les zones rurales dispersées. Si on adopte comme référence tous les déplacements qui ont une fonction économique tels que le travail, les achats, les affaires, l'enseignement..., on obtient une très bonne corrélation avec les suppléments de PIB.

***Une illustration de cette corrélation sur l'ensemble des communes de France et de neuf pays voisins d'Europe : les cartes des performances économiques des territoires***

En utilisant des bases de données géographiques permettant de déterminer les territoires accessibles en une heure à partir du centre de chaque commune de France et de neuf pays voisins d'Europe et en décomptant, à l'intérieur de chacun de ces territoires, les actifs publiés par l'INSEE ou par EUROSTAT, on peut déterminer la valeur de l'utilité des déplacements à vocation de travail et plus généralement des déplacements à vocation économique incluant les affaires, les achats, l'enseignement. Le résultat de ces calculs fait l'objet de représentations cartographiques particulièrement pédagogiques. Chaque commune est illustrée par la valeur de l'utilité annuelle des déplacements à vocation économique effectués à partir de cette commune. Dans les zones rurales dispersées dont les choix de destination sont très faibles, l'utilité des destinations à vocation économique y est modeste, voire négligeable. Dans les zones urbanisées les plus

importantes dont les choix de destination sont très élevés, l'utilité des destinations à vocation économique atteint des valeurs de l'ordre de 40 000 €, voire davantage. Si on ajoute à ces valeurs d'utilité liées à la diversité des destinations accessibles à partir du centre de chaque commune, une valeur de base qui est le PIB observé dans les zones rurales dispersées, soit 28 600 € (c'est-à-dire, observons-le, le niveau de salaire net en Ile-de-France, le PIB par actif de la région capitale étant 2,6 fois supérieur), on obtient une expression quantitative qui peut être directement comparée aux résultats de PIB publiés par les instituts nationaux ou européens. En France, la comparaison des résultats des calculs cumulés région par région et des résultats des PIB régionaux publiés par l'INSEE font apparaître une corrélation d'une précision étonnante.

La carte des utilités économiques des déplacements illustre la puissance de l'Ile-de-France mais également la force de la Bretagne, avec l'influence très visible du réseau maillé de transport qui l'irrigue. Les réseaux de villes, tel celui des Pays de la Loire, révèlent leur efficacité. On voit clairement apparaître l'effet bénéfique des organisations urbaines telles que celle de la Région Rhône Alpes ou de la Région Provence Côte d'Azur et des réseaux de transport qui les desservent. On voit également que les zones rurales proches des zones urbaines tirent bénéfice de leurs univers de choix et atteignent des pertinences économiques satisfaisantes. Seules les zones rurales profondes dont les densités de population sont très faibles ne bénéficient pas de cet effet. Dans les pays voisins,

l'Angleterre, le Bénélux, l'Allemagne et l'Italie du Nord témoignent de la puissance des zones densément peuplées, très bien irriguées par des infrastructures modernes.

### ***Les destinations à vocation de « loisirs verts »***

L'utilité des destinations à vocation de « loisirs verts » est reliée à la diversité des espaces naturels accessibles dans un temps de transport donné. Le résultat des calculs fait également l'objet de représentations cartographiques pédagogiques. Chaque commune est illustrée par la valeur de l'utilité annuelle des déplacements à vocation de « loisirs verts » à partir de cette commune. Les zones rurales offrent des valeurs de haut niveau, ce qui est naturel. La carte montre également que les grandes métropoles donnent des résultats satisfaisants alors qu'on pouvait s'attendre à un résultat contraire. En réalité, les schémas d'urbanisme des grandes métropoles comportent de vastes espaces naturels protégés. Compte tenu de la puissance des infrastructures de transport, la diversité des espaces commodément accessibles y est élevée.

### **Le cercle vertueux**

Comme je l'ai déjà indiqué dans le résumé introductif, lorsqu'on compare le poids de la création de valeur aux coûts de transport et au poids des nuisances induites, on trouve, au niveau de la France, les résultats suivants : 100 pour la création de valeur, 33 pour les coûts de transport (dont 22 pour le temps passé et 11 pour les dépenses monétaires, y compris 4 d'énergie) et 3,5 pour les nuisances (dont 2 pour l'insécurité

routière, 1 pour le bruit et la pollution et 0,5 pour l'effet carbone). On ne peut donc, au nom du terme 3,5, bloquer l'épanouissement du terme 100. Ce serait effectuer un choix en faveur d'une économie peu dynamique et d'un chômage durable.

Il faut, pour concilier économie et écologie, protéger par le droit les espaces naturels, source de bien-être pour l'homme et siège de la biodiversité. Dans les espaces autorisés à l'urbanisation, il convient de ne pas brider la mobilité et de réaliser pour cela des infrastructures de qualité totale ou en tout cas optimale. Quelques pour cent à peine de la richesse produite suffisent à créer ces infrastructures optimales. Le malthusianisme en terme de desserte des territoires a d'importants effets pervers : blocage de la création de valeur et d'emplois durables, augmentation des nuisances induites. Les véhicules ne disposant pas d'infrastructures correctement dimensionnées sont en effet plus polluants que les véhicules évoluant en milieu adapté.

### ***Des infrastructures d'un haut niveau d'efficacité économique et naturelle***

Les zones périphériques des métropoles urbaines qui se développent très rapidement ont un important besoin d'infrastructures de desserte destinées à offrir des univers de choix satisfaisants aux résidents. Ces infrastructures ont un taux d'efficacité très élevé, tout à fait comparable à celui des investissements que les entreprises peuvent consacrer à leur propre outil de production. A titre d'exemple, les 24,9 milliards d'€ d'infrastructures de voirie rapide inscrits au schéma

directeur de l'Ile- de-France induiraient, s'ils étaient investis, 9,8 milliards d'€ de richesses économiques annuelles supplémentaires, ce qui correspond à un temps de retour inférieur à 3 ans. Les 25,6 milliards d'€ d'infrastructures de transport collectif induiraient de leur côté 4,3 milliards d'€ de richesses annuelles supplémentaires, ce qui conduit à un temps de retour plus modeste mais déjà très significatif de 6 ans. Ce qui coûte en fait le plus cher, c'est de ne pas investir.

En tout état de cause, les infrastructures nouvelles doivent être de qualité totale afin d'éviter d'induire des nuisances. Il convient également d'associer à leur réalisation la requalification des rues et avenues traditionnelles dans le but de réaliser de véritables projets d'urbanisme et de créer un environnement de qualité.

Au moment où le pays traverse une période de faible croissance économique, des investissements bien ciblés, essentiellement dans les périphéries des aires métropolitaines, là où est à l'œuvre le volcanisme économique, ayant des temps de retour de 3 ou 4 ans, susceptibles de ce fait de trouver des concessionnaires sans faire appel à l'argent public, est un moyen efficace de redonner du dynamisme et de l'optimisme à notre pays. Il faut également, dans le cadre d'un aménagement global et équilibré du territoire, développer les infrastructures ferrées à grande vitesse permettant de constituer de véritables grappes d'agglomérations raccordées entre elles et constituant, dès lors, de véritables communautés de progrès économique et social.

***L'application au cas du grand Sud-Ouest et à la relation avec l'Espagne***

La France est un pays de faible densité : 1,1 habitant à l'hectare, 0,45 emploi à l'hectare. La densité  $y$  est quatre fois moindre qu'en Allemagne ou au Royaume-Uni. Cette faible densité moyenne induit une organisation spatiale spécifique ainsi que des transports dont les performances en terme de vitesse doivent être supérieures à celles des pays voisins du Nord de l'Europe.

L'Espagne offre des caractéristiques très semblables à celles de la France en terme de densité et donc de performances attendues des systèmes de transport.

Comme pour les aires métropolitaines mais à l'échelle de tout le territoire national, il convient dans cette optique :

- D'achever les quelques infrastructures autoroutières interurbaines qui restent encore à réaliser et élargir celles qui sont situées au sein des corridors les plus fréquentés. Le réseau autoroutier interurbain constitue un ensemble largement maillé. Son extension linéaire ne concerne plus guère les zones rurales. Comme on l'a vu, il s'agit désormais de desservir les périphéries des aires métropolitaines, en pleine expansion.

- D'amplifier le réseau de lignes ferrées à grande vitesse. Les lignes à grande vitesse compensent, par leur performance en terme de vitesse, la faible densité moyenne du pays. Elles permettent de créer des communautés d'intérêt économique et social entre des aires

urbanisées séparées par de vastes zones non habitées qui aujourd'hui vivent de façon relativement indépendantes. Il faut concevoir des projets constituant de véritables grappes de villes reliées par TGV. L'exemple de la vallée du Rhône est illustratif de cet intérêt. Le prolongement de la ligne à grande vitesse entre Lyon et Marseille a créé des synergies exemplaires entre les agglomérations de l'ensemble du couloir rhodanien. Le grand Sud Ouest devrait pouvoir bénéficier d'un réseau interconnectant des préfectures comme Bordeaux, Agen, Toulouse, Mont-de-Marsan, Pau, Tarbes, une sous-préfecture très importante, Bayonne et, au-delà, en direction de l'Espagne, Bilbao au Pays Basque et Saragosse en Aragon. Grâce à une telle politique, on devrait pouvoir renforcer l'unité du pays et assurer d'excellentes connexions avec les agglomérations des pays voisins de France.

- De réaliser des plateformes aéronautiques largement dimensionnées, pour assurer les échanges entre pays européens et, au-delà, entre la France, l'Europe et les autres continents.

- De renforcer les plateformes portuaires pour assurer les échanges de fret entre pays et continents,

- De favoriser enfin la cohérence du réseau des voies navigables pour desservir l'arrière pays.

Ainsi doté, le pays peut espérer un développement soutenu et durable, dans le cadre d'une compétitivité améliorée, porteuse de nombreuses créations d'emplois et dans un contexte de grand respect de l'environnement national.

***Le débat public sur la ligne ferrée à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne***

Le débat public sur la liaison ferroviaire à grande vitesse Bordeaux Espagne s'est achevé le 19 décembre 2006. Le compte rendu de la Commission Particulière du débat public est daté du 31 janvier 2007.

Le débat a porté sur trois variantes de tracé :

- la première consiste à accoler une ligne nouvelle à la plateforme actuelle élargie

- la seconde consiste à réaliser une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et le Pays Basque en longeant la voie actuelle, c'est-à-dire avec une localisation à l'ouest des Landes

- la troisième consiste à réaliser une ligne nouvelle qui aurait un tronç commun avec la LGV Bordeaux Toulouse jusqu'à Captieux et qui passerait au nord de Mont-de-Marsan puis au Nord de Dax avant de se diriger vers le Pays Basque, c'est-à-dire avec une localisation à l'est des Landes.

Une quatrième solution a été préconisée par les responsables politiques et économiques béarnais. Elle consiste à adopter le tracé de la solution 3 jusqu'à Mont-de-Marsan puis de passer au sud de la Préfecture des Landes et au sud de Dax, solution qui autorise l'implantation d'une liaison directe vers Pau qui ne serait plus qu'à 35 minutes de Bordeaux. Cette solution autoriserait également une liaison directe entre Pau et Bayonne et constituerait ainsi l'amorce d'une liaison rapide est ouest longeant les Pyrénées. Elle permettrait ultérieurement de raccorder la branche de Pau à la

liaison ferroviaire Oloron Canfranc et autoriserait une relation économique rapide avec l'Aragon. Cette liaison ne serait, bien entendu, pas concurrente de la liaison Bordeaux Pays Basque mais bien complémentaire.

Les responsables politiques et économiques béarnais ont établi un cahier d'acteurs pour recommander cette solution. Ils appellent 3 bis la liaison Bordeaux Pays Basque passant au sud de Mont-de-Marsan, la solution 4 comportant de plus le barreau vers Pau et la connexion Pau Bayonne.

La solution 4 permet de constituer une grappe de 6 agglomérations : 5 préfectures (Bordeaux, Agen, Toulouse, Mont-de-Marsan, Pau) et une très grosse sous-préfecture (Bayonne), reliées entre elles en moins d'une heure. Le grand Sud ouest devient, économiquement parlant, une vaste agglomération de 3 millions d'habitants.

Le cahier d'acteurs est signé par :

- le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn
- le Président du Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques
- le Président de la Communauté d'agglomération Pau Pyrénées
- le Président de la Communauté de communes de Lacq
- le Maire de Pau
- le Député de la 1<sup>re</sup> circonscription des Pyrénées Atlantiques (Pau Centre, Pau Nord, Pau Ouest, Billère, Lescar)

-le Député de la 2<sup>e</sup> circonscription (Morlaàs, Nay, Pau est, Pau sud, Pontacq)

- le Député de la 3<sup>e</sup> circonscription (Lasseube, Lembeye, Monein, Orthez, Salies-de-Béarn)

- le Député de la 4<sup>e</sup> circonscription (Accous, Arudy, Hasparren, Laruns, Mauléon, Navarrenx, Oloron Sainte-Marie, Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Palais, Sauveterre-de-Béarn).

La CCI de Pau Béarn, la Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées, le Conseil Régional d'Aquitaine et la Fédération Régionale des Travaux publics d'Aquitaine ont financé une étude d'évaluation des performances économiques et naturelles des territoires, desservis par la LGV dans les trois configurations inscrites au débat public et dans la 4<sup>e</sup> configuration proposée par les responsables béarnais, en accord avec le vice-président du Conseil régional, chargé des transports. L'étude, qui applique les principes de l'annexe 2 de l'instruction cadre du 25 mars 2004 du ministère de l'Équipement et des Transports sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des grandes infrastructures de transport, a été réalisé par l'IGN. Les résultats ont fait l'objet d'un rapport de présentation, d'un tableau présentant les résultats globaux obtenus et d'une série de 4 familles de cartes illustrant les créations de valeur économique et naturelle associées à chaque variante de tracé étudiée.

Le tableau des résultats globaux montre que la solution 4, la plus coûteuse, est également la meilleure en terme de création de valeur rapportée au niveau

d'investissement (les résultats à prendre en compte sont ceux de l'horizon 2020, horizon envisagé pour la mise en service). Les cartes des performances économiques et naturelles de cette variante 4 mettent en évidence l'effet de grappe, créateur de synergies économiques et donc de richesses.

Ces documents ont été envoyés par la CCI de Pau Béarn au Président de la Commission du débat public, au Ministre des Transports et aux différentes directions concernées, à RFF, au Préfet de région et aux Préfets de département ainsi qu'au Président du Conseil Régional et aux Présidents des conseils généraux.

### ***La décision de RFF sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne***

Après instruction par les services de RFF et ceux du Ministère des Transports, le Conseil d'Administration de RFF a pris la décision suivante dans sa séance du 8 mars 2007.

RFF poursuivra les études relatives au projet ferroviaire sur la base du scénario n° 3 présenté au débat public. De Bordeaux à Dax, une ligne nouvelle à deux voies offrirait une desserte ferroviaire directe et performante de l'est de l'Aquitaine (est des Landes et Béarn) et de l'ouest du Gers et de la Bigorre en région Midi-Pyrénées.

Elle ouvre la possibilité d'un « tronc commun » avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse afin de minimiser les impacts sur l'environnement des territoires

traversés et de permettre des liaisons directes entre le sud de l'Aquitaine et Toulouse.

Elle permettrait, dès sa mise en service, une desserte à grande vitesse entre Bordeaux et Dax par des trains régionaux de voyageurs et la possibilité d'une utilisation ultérieure par des trains de marchandises, si nécessaire.

De Dax à la frontière espagnole, ce scénario permet de réaliser un contournement ferroviaire des agglomérations de la côte basque, connecté au «Y Basque» et dédié essentiellement au trafic international de marchandises, en tenant compte de la qualité environnementale et du cadre de vie des habitants des territoires traversés.

Ainsi, les études devront apporter des réponses précises sur :

- l'opportunité et la localisation des gares nouvelles au niveau de Mont-de-Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays Basque (niveau de Bayonne), indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes,

- l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon par la ligne existante et les possibilités de liaisons ferroviaires directes avec le sud de l'Aquitaine et l'Espagne,

- la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière,

- l'intégration satisfaisante de la ligne nouvelle dans les territoires traversés, tenant compte de

l'environnement naturel et humain ainsi que des activités économiques,

- les adaptations possibles du tracé, notamment au sud de Mont- de-Marsan, et les infrastructures nouvelles pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre,

- la justification et les conditions de réalisation d'un contournement ferroviaire de Bordeaux à long terme.

Un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales sera mis en place pour la poursuite de ces études. Parallèlement, une concertation avec les différents acteurs concernés sera menée tout au long du processus d'études.

Les solutions 1 et 2 sont éliminées. La solution 3 va dans le bon sens puisqu'elle prend en considération la notion de grappe d'agglomérations, source d'interactions économiques positives.

La porte permettant l'adoption dans la phase suivante de la solution 4 est ouverte puisqu'il est demandé d'apporter une réponse précise sur les adaptations possibles du tracé, notamment au sud de Mont-de- Marsan, et les infrastructures nouvelles pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre. Mais cela exige une forte motivation des responsables économiques et politiques du Béarn. Les études sont en cours. Tout est encore possible. A vous de réussir cette étape.

Le sommet franco espagnol du 10 janvier 2008

Hier s'est tenu le 20<sup>e</sup> sommet franco espagnol. Etait inscrit à l'ordre du jour le problème des traversées routières et ferroviaires des Pyrénées. Au moment de

la préparation du sommet, les responsables espagnols ont beaucoup insisté pour que l'ordre du jour de ce sommet traite des traversées pyrénéennes et ne néglige pas la traversée centrale, c'est-à-dire la liaison avec l'Aragon. C'était le moment de faire passer des messages.

J'ai donc suggéré, il y a quinze jours, à Patrick de STAMPA, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau Béarn, de saisir le Ministre de l'écologie, de l'aménagement et du développement durable, le Premier ministre et le Président de la République, avec copie au Président de réseau ferré de France et au délégué interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, pour attirer leur attention sur l'intérêt que présenterait la solution consistant à emprunter la vallée d'Aspe pour assurer la liaison ferroviaire entre l'Aquitaine et l'Aragon. Cette solution se situerait dans la continuité des orientations adoptées à l'issue du débat public sur la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne. La solution retenue par le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France le 8 mars 2007, à l'issue du débat public, est la solution 3 comportant un tronçon commun avec la liaison Bordeaux Toulouse jusqu'à Captieux, se dirigeant ensuite vers Mont-de-Marsan puis vers Dax et le Pays Basque. La décision indique, comme on l'a vu, que des études complémentaires devront être effectuées pour évaluer l'intérêt d'un passage au sud de Mont-de-Marsan, avec une desserte améliorée du Béarn et de la Bigorre.

Il s'agit en fait dans cette hypothèse d'implanter une liaison directe entre Mont-de-Marsan et Pau. Cette liaison directe pourrait être aisément prolongée jusqu'à Oloron et se raccorder au sud d'Oloron à la ligne ferrée historique Oloron Canfranc (réalisée dans le cadre d'un traité franco espagnol) qui, après simple rénovation, sans construction d'ouvrages nouveaux, permettrait le passage de TGV qui, sur ce tronçon traditionnel à voie unique, verraient leur vitesse limitée à 90 km à l'heure et pourraient se croiser tous les 15 kilomètres dans le cadre de créneaux de croisement aménagés (par exemple à Accous et à Urdos). Sur le versant espagnol, Canfranc n'est plus qu'à 80 km de Huesca qui est déjà desservi par TGV et relié à Saragosse et, au-delà, à Madrid. Les pentes du côté espagnol étant inférieures à 2 %, l'implantation d'une ligne à grande vitesse entre Huesca et Canfranc est possible.

Dans un tel schéma, Bordeaux serait à 35 minutes de Pau, Pau à 1 heure 10 de Saragosse et Saragosse à 1 heure de Madrid. Le trajet entre Bordeaux et Saragosse serait effectué en 1 heure 45 et celui entre Bordeaux et Madrid en 2 heures 45. Toulouse serait également raccordé dans d'excellentes conditions à Saragosse et à Madrid, via Mont-de-Marsan et Pau. Les durées de trajet indiquées pour les liaisons entre Bordeaux et Saragosse d'une part, Bordeaux et Madrid de l'autre devraient être simplement augmentées de 10 minutes.

On dispose donc là d'une solution qui assure une excellente liaison entre les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées côté français et la région d'Aragon côté espagnol sans engager de dépenses considérables du

fait de l'utilisation, après rénovation, de la voie ferrée existante entre Oloron et Canfranc, les TGV pouvant emprunter les tunnels d'accès et celui frontalier du Somport, déjà construits.

Ce projet de liaison qui, dans une première phase, serait affecté uniquement au transport de personnes, permettrait des échanges économiques puissants entre les régions françaises du Grand Sud Ouest et l'Aragon. Il pourrait, éventuellement dans une deuxième phase, mais ce n'est qu'un objectif de deuxième rang compte tenu de son coût très élevé et de sa rentabilité qui reste à démontrer, comporter la réalisation dans la vallée d'Aspe, d'un tunnel ferroviaire d'environ 25 km de longueur entre Urdos côté français et Villenua côté espagnol, compatible avec le passage du fret. Il convient de préciser que la liaison à grande vitesse entre Bordeaux, Mont-de-Marsan et Pau, par suite de ses caractéristiques en plan et en profil très favorables, serait également compatible avec le passage du fret.

On voit ainsi se dessiner une solution d'une grande cohérence permettant à la traversée ferroviaire des Pyrénées de prendre tout son sens aussi bien à moyen terme qu'à long terme.

Patrick de Stampa a saisi par lettre le Président de la République le 3 janvier 2008. J'ai pour ma part saisi par mail le 7 janvier Claude Guéant, secrétaire général de l'Élysée, Pierre Sallenave, conseiller « développement durable » au cabinet du Premier ministre, Christian Frémont, directeur du cabinet du ministre de l'Écologie, et Michel Wacheheim, directeur du cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports.

La décision adoptée hier par le sommet franco espagnol relative à la traversée centrale des Pyrénées comporte deux aspects :

- Les deux pays se sont mis d'accord sur un programme d'études préliminaires d'une traversée ferroviaire des Pyrénées de grande capacité comportant notamment les études d'analyses territoriale et environnementale, les études préliminaires de tracé, l'évaluation de la rentabilité socio-économique du projet et la détermination de sa faisabilité financière. Ces études serviront de base aux procédures d'information et de concertation dans chacun des pays ainsi qu'aux décisions à prendre.

- Les deux pays proposent à la Communauté Autonome d'Aragon et à la région Aquitaine, dans une perspective de coopération interrégionale et en tenant compte du projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées, de participer à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne Pau Canfranc au sein d'un groupe de travail qui tiendra prochainement sa première réunion à Madrid.

C'est un message encourageant.

Il faut continuer à être force de proposition. Il faut demander à faire partie des groupes de réflexion qui vont être créés pour réaliser les études préliminaires de la traversée centrale et évaluer la rentabilité socio-économique du projet. Il faut également demander à être membre du groupe de travail qui devrait prochainement se réunir à Madrid pour évaluer le projet de réouverture de la ligne Pau Canfranc en tenant compte de ce projet de nouvelle traversée

ferroviaire. Je pense qu'il serait judicieux d'établir désormais des contacts avec les autorités aragonaises qui sont très volontaristes et qui ont un intérêt vital à établir des liaisons commodes avec l'Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Voilà un beau sujet de réflexion pour tous les membres de l'Académie de Béarn.

Un beau pays, c'est un pays qui a des racines. Mais c'est également un pays qui se projette dans l'avenir avec détermination.

Le Béarn a toutes les chances de réussir s'il s'appuie sans réserve sur les progrès spectaculaires que lui offrent les nouveaux moyens de communication tels que les TGV performants économiquement et écologiquement.

Mesdames et messieurs, je vous prie de m'excuser d'avoir été un peu long. Mais l'avenir du Béarn mérite bien cela.

