

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 avril 1966.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de la Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction de deux ponts internationaux sur la Bidassoa, l'un entre Béhobie et Behobia, l'autre aux environs de Biriadou, et du Protocole concernant la construction du pont international sur la Bidassoa entre Béhobie et Behobia,

Par M. Jean ERRECART,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champeboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desselgne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Louis Martin, François Monsarrat, André Morice, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Stoessel, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1569, 1663 et in-8° 437.

Sénat : 63 (1965-1966).

Mesdames, Messieurs,

L'insuffisance des moyens de communication entre la France et l'Espagne pose depuis longtemps, et plus particulièrement depuis dix ans, un sérieux problème. En effet, les passages aisément accessibles sont rares à travers la barrière pyrénéenne et les relations ferroviaires sont, pour leur part, rendues difficiles par la différence d'écartement des voies des réseaux des deux pays. L'afflux des touristes en provenance de notre pays ou transitant à travers la France, joint au développement du trafic commercial entre l'Espagne et le reste de l'Europe qui s'effectue, pour les raisons que nous avons indiquées, en grande partie par camions, ont encore aggravé cette situation.

Justement préoccupés par cet état de choses, les Gouvernements espagnol et français avaient signé, le 8 mars 1962, et fait ratifier la même année une Convention qui a permis d'entreprendre la construction entre Irun et Hendaye d'un pont de 22 mètres de large, appelé à remplacer le vieux pont existant interdit, en raison de son état, aux poids lourds de plus de 16 tonnes et littéralement engorgé par des pointes de trafic qui ont atteint, par exemple, le 2 août dernier, *8.800 véhicules par jour*.

Cette saturation du point de passage d'Hendaye s'est traduite par un report de la circulation sur le pont de Béhobie, lui-même vétuste, qui supporte en période estivale une densité de circulation plus importante encore, atteignant jusqu'à *11.280 véhicules par jour*. Un nouveau problème se trouve ainsi posé.

La mise en service du nouveau pont d'Hendaye, qui doit intervenir au mois de juin 1966, va améliorer la situation, en particulier pour les « poids lourds ». Mais les perspectives de développement du mouvement touristique et de la circulation des camions entre la France et l'Espagne sont telles qu'il importe de prévoir dès maintenant le remplacement du pont de Béhobie et la construction d'un nouvel ouvrage à Biriadou. Tel est l'objet de la présente Convention.

Sauf retard imprévu dans la ratification de cet accord, la mise en chantier du nouveau pont de Béhobie à quatre voies de circulation interviendrait dans le courant de 1966 et cet ouvrage pourrait, dans ces conditions, entrer en service à la fin de 1968 ou, en tout cas, pour la saison touristique de 1969.

En revanche, la construction à Biriadou du second ouvrage destiné à donner passage à l'autoroute Biarritz—Saint-Sébastien est liée à la réalisation de cette grande liaison internationale pour laquelle du côté français, du moins, aucune date n'est encore prévue.

Compte tenu du développement d'un trafic routier appelé, suivant les prévisions les plus raisonnables, à quadrupler d'ici à 1985, votre Commission souhaite qu'à l'occasion de la revision du plan d'aménagement routier national à laquelle il va être prochainement procédé, les premiers travaux de construction de cette autoroute soient inscrits dans le cadre du V^e Plan.

Seule, en effet, une telle liaison permettrait de faire face aux courants touristiques et commerciaux qu'une intégration progressive de l'Espagne dans l'économie européenne ne manquera pas d'accélérer encore, alors que la circulation routière frontalière progresse déjà de plus de 20 % par an. Les prévisions établies à long terme indiquent d'ailleurs que 60 % du trafic et l'essentiel du mouvement des camions emprunteraient cette autoroute.

Le même problème se pose d'ailleurs à l'extrémité orientale des Pyrénées où la route du Perthus connaît des pointes de 17.000 véhicules par jour avec une forte proportion de camions. Mais, de ce côté, les choses paraissent un peu plus avancées puisque l'on envisage la construction d'une chaussée de l'autoroute Perpignan—Le Perthus si, du moins, les Espagnols mettent en chantier, sur leur territoire, le tronçon autoroutier Le Perthus—La Junquera, l'une et l'autre liaison constituant des amorces de l'autoroute Narbonne—Barcelone qui sera reliée, au cours du VI^e Plan, à notre grand axe Nord—Sud : Lille—Marseille.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter sans modification le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale, dont le texte est ainsi conçu :

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction de deux ponts internationaux sur la Bidassoa, l'un entre Béhobie et Behobia, l'autre aux environs de Biriadou, et du Protocole concernant la construction du pont international sur la Bidassoa, entre Béhobie et Behobia, signés à Paris le 11 juillet 1964, dont les textes sont annexés à la présente loi (1).

(1) **Nota.** — Voir les documents annexés au n° 1569 (Assemblée Nationale, 2^e législature).