

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 juin 1962.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi autorisant l'approbation de la Convention
entre les Gouvernements de la République française et de
l'Etat espagnol concernant la construction du nouveau pont
international Hendaye—Irun,*

Par M. Jean ERRECART,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Comme le précise fort justement l'exposé des motifs du texte que nous avons à examiner aujourd'hui, « la construction d'un nouveau pont international sur la Bidassoa entre Hendaye et Irun

(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 Bajoux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jean Fleury, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouvery, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôte, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir le numéro :

Sénat : 217 (1961-1962).

s'impose, d'une part, en raison du mauvais état de l'ouvrage actuel, d'autre part, en raison de l'accroissement du trafic routier entre la France et l'Espagne... ». Et la Convention, annexée au présent projet de loi, de nous donner — dans son article 2 — toutes les caractéristiques du nouvel ouvrage ; qu'il suffise à votre Assemblée de savoir que, en ce qui concerne l'ancien pont international, la largeur de sa chaussée, portée récemment à 8,40 mètres, et la limitation de charge à 16 tonnes, se sont révélées insuffisantes pour assurer l'écoulement normal du trafic empruntant cet ouvrage. En 1960, en effet, 802.000 véhicules ont franchi le poste frontière d'Hendaye et, dans les dix premiers mois de 1961, 615.900 véhicules, dont 24.500 poids lourds ; la pointe journalière a atteint 4.500 véhicules durant l'été 1961 ; les véhicules lourds d'un poids total supérieur à 16 tonnes doivent d'ailleurs, pour franchir la frontière, faire un grand détour par le poste de Dancharia.

Certes, aux jours de « pointe », nombre de véhicules de tourisme sont dirigés également vers le pont international de Béhobie-Béhobia, situé à proximité du pont d'Irun—Hendaye, en amont sur la Bidassoa, mais aucun véhicule de transport de marchandises ne peut l'emprunter car son ossature métallique est également en très mauvais état et sa chaussée est très étroite et il faudra même prévoir son remplacement dans un proche avenir, car les chiffres que nous venons de citer seront encore largement dépassés en 1962.

Pour remédier à cette situation éminemment préjudiciable aux intérêts économiques et touristiques de la France et de l'Espagne, la Conférence des Pyrénées, réunie à Paris en novembre 1955, avait estimé nécessaire la construction d'un nouvel ouvrage sur la Bidassoa et celle de juin 1957 a décidé d'entreprendre en premier lieu la reconstruction, sur des bases nouvelles (et à 70 mètres en amont), du pont Hendaye—Irun.

Enfin, un projet de convention fut présenté par la délégation française lors de la dernière session de la Conférence des Pyrénées à Madrid, en mars 1962 ; ce document a été signé par les représentants des deux gouvernements à Madrid, le 30 mars 1962.

Après avoir indiqué que les crédits pour la construction du pont ont été inscrits au troisième programme du Fonds routier pour la période 1962-1965, qu'ils comprennent 1.700.000 NF représentant la moitié du coût de l'ouvrage proprement dit, 1.450.000 NF pour l'aménagement des accès en territoire français et 1 million 700.000 NF pour l'élargissement du chemin départemental n° 258 reliant la route nationale n° 10 à la route nationale n° 10-c, il nous

faut de nouveau insister, comme nous l'avons d'ailleurs fait à propos du projet de loi relatif à la construction d'un tunnel transpyrénéen, sur la justification économique (et au premier chef touristique) de l'ouvrage d'art projeté.

Intérêt proprement touristique, d'abord : améliorer une voie qui dessert Bordeaux, la Côte Basque, Saint-Sébastien (avec accès sur la route de Madrid), le bassin industriel de Bilbao, la Côte Cantabrique, le Portugal, Gibraltar et, au-delà même, le Maroc, n'est-ce pas favoriser éminemment la création d'un grand axe touristique et tout tenter pour le rendre plus attrayant ?

Intérêt économique, ensuite : les dernières statistiques établissent que c'est par cette voie que se développent de plus en plus nos relations commerciales avec l'Espagne : fruits et agrumes, **exportations de voitures**, matières premières pour l'industrie et, tout récemment, de matières plastiques.

Jusqu'à ce jour, nous l'avons déjà dit, les gros véhicules, d'un poids total supérieur à 16 tonnes, doivent, pour franchir la frontière franco-espagnole, faire un grand détour par le poste de Dancharia, situé à plus de 40 kilomètres à l'Est, et par des routes qui ne sont pas conçues pour ce gros trafic, provoquant souvent ainsi des embouteillages et détériorant assez sérieusement ce parcours.

Le nouveau pont assurera donc très normalement leur passage. L'élargissement du chemin départemental n° 258 (reliant la route nationale n° 10 à la route nationale n° 10-c) présente également à nos yeux un très grand intérêt. Notre inquiétude serait en effet de découvrir, dans un avenir très prochain, que les voies d'accès vers l'Espagne sont encore très nettement insuffisantes.

Cette « bretelle » reliant Hendaye à Béhobie donnera une plus grande souplesse à la circulation automobile puisqu'elle raccorde la nationale dite « route de la corniche », très appréciée des touristes, à la nationale passant par Urrugne, plus fréquentée par les transporteurs de marchandises. Ainsi, selon les moments, les excédents se présentant à un pont pourront être immédiatement déviés sur l'autre.

Nous croyons aussi savoir qu'est projetée la construction d'une autoroute partant de Bayonne et évitant précisément la corniche pour franchir la frontière par un pont-autoroute situé en amont du nouveau pont projeté.

La géographie comme les considérations politiques européennes veulent que l'Espagne entre de plus en plus dans la Communauté européenne. Toutes les régions du Sud-Ouest, qui souffrent intensément, à l'heure actuelle, d'un manque d'activités diversifiées et qui s'inquiètent avec raison des conséquences de leur éloignement des grands centres d'activité du Marché Commun, ne peuvent que souhaiter cette évolution.

Ce sera — s'il en était encore besoin — une raison supplémentaire pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan de vous proposer d'adopter, sans modification, le texte du projet de loi présenté par le Gouvernement.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention entre les Gouvernements de la République française et de l'Etat espagnol concernant la construction du nouveau pont international Hendaye—Irun signée à Madrid le 30 mars 1962, dont le texte est annexé à la présente loi.

Nota. — Voir le document annexé au n° 217 (1961-1962).