



Pau, le 12 janvier 2018

Lettre ouverte aux Elu(e)s de la Nouvelle Aquitaine et du Béarn.

M. le Président de la Région Nouvelle Aquitaine
Mesdames et Messieurs les Conseillers Régionaux
M. le Président du Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques
Mesdames et messieurs les Conseillers Départementaux
Messieurs les Présidents des Communautés de Communes et d'Agglomération du Béarn
Mesdames et Messieurs les Maires des Communes du Béarn

Notre Association souhaite, en ce début d'année, faire un point et alerter toutes et tous les élu(e)s concerné(e)s sur l'état du Béarn et parfois, plus généralement, du bassin de l'Adour et du piémont pyrénéen, dans **5 domaines** : le fer, la route, l'air, le tourisme et le numérique.

Cette première lettre est consacrée à l'état des liaisons ferroviaires et à un, ou des, futur(s) possible(s) dans ce domaine. Elle analyse successivement la situation au Nord puis au Sud, enfin dans l'entre deux.

1) au Nord

Depuis le 1^{er} juillet 2017, Bordeaux est à 2h02' de Paris : soit pour une distance de 630km, une vitesse de 310km/h.

Dans le même temps Pau est à 2h17' de Bordeaux : soit pour une distance de 235km, une vitesse de 103km/h.

L'arithmétique suggère qu'en termes de vitesse un(e) Bordelais(e) vaudrait 3 Palois(es). Et que signifie l'égalité des Territoires, chère à nos principes républicains ?

D'autant que les GPSO qui prévoyaient la réalisation de lignes à grande vitesse (LGV) à partir de Bordeaux vers Toulouse d'un côté, vers Mont-de-Marsan, Dax et Hendaye de l'autre, sont suspendus voire arrêtés.

Pourtant la mise en service de la LGV entre Tours et Bordeaux a eu une influence positive sur le trafic voyageur en gare de Pau et sans doute dans d'autres gares telles Bayonne, Tarbes et Lourdes. Alors que le nombre de voyageurs en gare de Pau diminuait régulièrement, passant de 1 million en 2011 à 740 000 en 2016, soit une baisse de 26%, en 5 ans, on observe une remontée du trafic (+ 85 000 passagers dans les 3 mois suivant cette mise en service).

Malgré cela, rien à espérer à moyen terme au Nord. Reste sans doute l'espoir du long terme dont on sait ce qu'en pensait John Maynard Keynes.

2) au Sud

Des réalisations, avec la réouverture, le 1^{er} juillet, 2016, de la liaison ferroviaire entre Oloron et Bedous (25km). Et des projets avec la signature, le 1^{er} décembre 2017, d'une convention pour un programme d'études relatif à la réouverture de la liaison entre Bedous et Saragosse par Canfranc dans le cadre du MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe).

Des sommes non négligeables sont engagées pour des études (7,355M€ côté français pour le tronçon Bedous – Canfranc, long de 33km) ou pour des mises aux normes européennes d'écartement des voies (72M€ côté espagnol pour une partie du tronçon Huesca – Canfranc).

Tout cela avec une perspective de réouverture complète de la liaison Pau – Saragosse, soit 306 km, en 2027 au plus tôt et une dépense estimée à minima entre 250M et 300M€ pour la seule remise en service du tronçon français long de 33km.

3) et entre les deux ?

Le constat est clair : entre les deux, rien, aucun projet à court ou même à moyen terme.

C'est pourtant dans cet entre-deux que se trouve une très importante demande : celle des voyageurs des Landes, du Pays Basque, du Béarn et de la Bigorre, qui se chiffrent par millions chaque année.

Où est la logique ? Où est la cohérence de ces choix publics?

4) les demandes et propositions de BAP

Notre Association demande la réactivation des GPSO, en particulier concernant le tracé Bordeaux/Captieux/Mont-de-Marsan/Dax. Et elle demande une programmation de ces travaux sur une période de 10 ans.

Dans cette perspective elle propose que soit étudiée la possibilité d'une liaison plus courte que celle passant par Dax et Puyoô pour relier les gares de Pau, Lourdes et Tarbes.

Cette proposition consiste à utiliser au mieux l'emprise de lignes existantes mais non exploitées entre Mont-de-Marsan et Saint-Sever (21km) et entre Saint-Sever et Hagetmau (15km) puis à prolonger par une ligne à créer entre Hagetmau et Orthez (30km environ) pour rejoindre le réseau existant.

Une telle solution, en raccourcissant la distance entre Bordeaux et Pau, actuellement de 235km par la voie ferrée, et en mettant à profit la LGV entre Bordeaux et Mont-de-Marsan, pourrait faire gagner 1h00 sur les trajets depuis et vers Bordeaux et mettre Pau à 3h15' ou 3h20' de Paris.

On objectera sans doute que la Loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014, interdit à la SNCF de créer de nouvelles lignes tant que la dette de SNCF Réseau ne se réduit pas. Une perspective lointaine en l'état actuel des choses ! Et une interdiction surprenante infligée à un Etablissement Public Industriel et Commercial dont la vocation est d'investir à long terme d'autant que les taux d'intérêt extrêmement bas actuellement sont précisément très favorables à ce type d'investissement.

A cela nous répondons qu'il s'agit d'un choix politique, que l'Allemagne a fait le choix inverse d'alléger la dette de son entité portant les infrastructures ferroviaires, et que tout choix politique peut être remis en cause.

Nous appelons toutes et tous nos élu(e)s à se mobiliser au nom de l'égalité des Territoires et de la défense de l'intérêt public et à intervenir, ensemble et unis, auprès du Comité d'Orientation des Infrastructures, pour que soit :

- **activée et programmée la réalisation du GPSO sur le tracé Bordeaux/Captieux/Mont-de-Marsan/Dax,**
- **étudiée la faisabilité d'une liaison plus courte vers le Béarn et la Bigorre utilisant les emprises existantes entre Mont-de-Marsan et Hagetmau puis prolongée jusqu'à Orthez pour se raccorder au réseau actuel.**

Il y a urgence !


Pierre SAUBOT, Président de BAP