

Contribution au débat public sur la réouverture de la ligne ferroviaire entre Bedous et l'entrée du tunnel international du Somport.

1. Le document publié pour alimenter le débat public soulève plusieurs questions, tant sur sa forme et son contenu que sur le moment choisi pour le débat public. Il ne tient pas non plus compte des expériences passées.

2. Sur la forme, le contenu et le moment choisi :

C'est un document très peu technique alors que des études pour un montant de l'ordre de 40M€ ont été engagées depuis 2017 dont au moins 25M€ pour la partie française :

- Pourquoi n'est-il pas fait référence aux études déjà réalisées tant en France que par INECO en Espagne (par exemple le rapport de décembre 2021) ? Que sont devenues les études confiées à Rail Concept par exemple ?
- Pourquoi le document n'est-il pas cohérent avec les hypothèses de convergence retenues en 2022 en accord avec la partie espagnole. Celles-ci excluent le ferroutage et estiment à 700kt par an le tonnage de fret transportable si la ligne est électrifiée, par exemple, alors que le document parle de ferroutage et d'un potentiel annuel de fret de 1,5 à 2Mt. Comment expliquer ces divergences ?
- Pourquoi le débat public ne porte-t-il pas sur le tunnel international du Somport alors que le Ministère espagnol des Transports a publié, le 26 septembre 2024 (soit 3 jours après l'ouverture des débats en France) un rapport très complet estimant à 93,5M€ le coût de la remise en service du tunnel ?
- Comment peut-on, dans ces conditions, exclure du débat le tunnel international alors que la gestion concomitante et sécurisée des 2 tunnels, routier et ferroviaire, constitue sans doute le sujet technique le plus difficile à traiter ?
- Comment peut-on écrire que la ligne Saragosse-Pau-Bordeaux (ou Saragosse-Pau-Toulouse) ferait partie du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) alors que la figure dudit réseau en p. 28 (ci-jointe) montre qu'il n'en est rien à ce jour ? Ce qui a pour conséquence de ne pas pouvoir prétendre à des financements européens (*)
- Pourquoi ne pas indiquer que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a rendu 2 avis négatifs sur ce projet, le premier en 2018, le second en 2023 ?
- Pourquoi ne pas indiquer que l'Etat a, à plusieurs reprises, déclaré qu'il ne financerait pas ce projet, le considérant comme un projet local ?
- Pourquoi avoir fait appel à une agence de communication, le Groupe Rouge Vif, pour intervenir dans le débat ? Qui en est le commanditaire et le financier ?
- Comment débattre maintenant alors que des rapports tant techniques que financiers ne sont attendus qu'en 2026, en particulier le bilan global financier, économique, social et environnemental du projet ?
- *De ce fait le document apparaît plus comme un cahier des charges, déconnecté des hypothèses de convergence retenues en 2022, et donc des hypothèses sur lesquelles travaille la partie espagnole, et une publicité journalistique et touristique qu'un document sérieux pour en débattre publiquement. Pourquoi ce choix ?*

3. Sur la non prise en compte des expériences passées

- La modernisation de la ligne Pau-Oloron en 2010 a coûté 37M€, intégralement financés par la Région Aquitaine et la ligne a été dés-électrifiée.
- La remise en service de la ligne entre Oloron et Bedous en 2016 a coûté soit 104M€, soit 122M€, selon les sources, montant intégralement financé par la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Depuis il faut financer un déficit d'exploitation structurel de l'ordre de 1,5M€, soit 12M€ en 8 ans et il a fallu financer plusieurs travaux à la suite de dommages climatiques (5M€ au moins), tout cela à la charge de la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Au total la Région Nouvelle-Aquitaine a dépensé de l'ordre de 160M€ à 180M€ pour rétablir la circulation d'une rame Diesel entre Pau et Bedous.
- Or, le document pour le débat public nous apprend qu'il y a encore de gros travaux coûteux à effectuer sur cette ligne, à commencer par le viaduc de Gelos. *Jusqu'ou ira la facture pour la Région ?*
- A ce sujet, le document pour le débat public ne fait aucune mention des rapports très critiques, de la Chambre régionale des Comptes de Nouvelle-Aquitaine (mai 2019) et de la Cour des Comptes (octobre 2019) à la suite de la réouverture du trafic voyageur entre Oloron et Bedous. *Pourquoi ?*

4. Réflexions et questions finales

- Les dommages des grosses pluies de la nuit du 6 au 7 septembre dernier n'ont pas qu'endommagé la RN 134. Le tracé de la ligne ferroviaire a, lui aussi subi de gros dégâts. Par exemple, en contrebas de l'endroit où la RN 134 a été emportée, le ballast de la voie ferroviaire l'a également été et il est maintenant (provisoirement ?) neutralisé par les travaux de remblaiement de la route. *Ne faut-il pas faire un diagnostic de l'impact de fortes intempéries sur le tracé de la voie ferrée pour en mesurer les points de fragilité ?*
- La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà dépensé près de 200M€ en comptant sa participation aux études pour l'éventuelle réouverture de la ligne entre Bedous et Canfranc. Elle n'est pas assurée d'un financement européen puisque la ligne transfrontalière ne figure plus - et pas - au RTE-T actuel. L'Etat a affirmé à plusieurs reprises qu'il ne contribuerait pas au financement. *Jusqu'ou la Région compte-elle engager et dépenser des fonds publics dans ces conditions ?*
- *Le changement des caténaires dits « Midi » de la ligne Dax-Orthez-Pau-Lourdes-Tarbes, aujourd'hui centenaires, ne devait-il pas être prioritaire compte tenu du nombre de passagers empruntant cette ligne ?*

Michel Le Gall le 17 décembre 2024

(*) le PDG de SNCF Réseau, M. Matthieu Chabanel, a affirmé hier, lors du débat public organisé à Oloron, que la Canfranc pourrait bénéficier de financements européens ? *Peut-il le confirmer et sur quelle base ?*

Réseau Transeuropéen de Transports

