



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 1540

Texte de la question

Mme Martine Lignières-Cassou attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les perspectives de desserte du Béarn et de la Bigorre dans le cadre des grands projets ferroviaires du sud-ouest (GPSO). En effet, la convention de financement du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) sud Europe-Atlantique (SEA) associant l'État, RFF et les collectivités territoriales partenaires implique une contribution importante pour les collectivités. Le conseil général des Pyrénées Atlantiques, la CDA Pau-Pyrénées et l'agglomération Côte basque-Adour ont accepté de prendre part au financement pour le tronçon Tours-Bordeaux. Interrogé le 29 mars 2011 sur ce point, le Gouvernement avait rappelé que la problématique de la desserte du Béarn et de la Bigorre a toujours été un élément essentiel du projet de la LGV SEA, que les principales caractéristiques des opérations d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre seront déterminées à l'issue du débat public à l'horizon 2013 ; et que, d'autre part, la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne est attendue fin 2014. Toutefois, elle a récemment fait part de ses interrogations quand à l'opportunité d'une desserte du Pays basque et a annoncé la publication prochaine d'une étude réalisée par les ingénieurs généraux de son ministère. Par ailleurs, un récent rapport de M. Mariton a critiqué le manque de financement du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et le groupe de réflexion du TDIE (transport, développement, intermodalité, environnement) émet des réserves sur le futur réseau TGV. La ligne desservant le Béarn et la Bigorre ferait alors partie des lignes compromises, en raison de leurs coûts élevés et des doutes quant à leur rentabilité. Elle lui demande donc de bien vouloir clarifier les intentions du Gouvernement quant au projet de desserte du Béarn et de la Bigorre, son tracé, son calendrier, son financement.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DU BÉARN ET DE LA BIGORRE

M. le président. La parole est à Mme Martine Lignières-Cassou, pour exposer sa question, n° 1540, relative au projet de desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Mme Martine Lignières-Cassou. Madame la ministre, je souhaite attirer une nouvelle fois votre attention sur les perspectives de desserte du Béarn et de la Bigorre dans le cadre des Grands projets ferroviaires du sud-ouest, les GPSO. Interrogé le 29 mars dernier sur ce point, le Gouvernement a rappelé, d'une part, que les principales caractéristiques des opérations d'amélioration de cette desserte - dont il a précisé qu'elle avait toujours été un élément essentiel du projet de la ligne à grande vitesse Sud-Est-Atlantique - seraient déterminées à l'issue du débat public, à l'horizon 2013, et, d'autre part, que la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne était attendue fin 2014.

Or, récemment, M. Mariton a remis un rapport dans lequel il émet de sérieuses réserves quant à la capacité de financement du Schéma national des infrastructures, et le groupe de réflexion " Transport, développement, intermodalité et environnement " a estimé que la ligne desservant le Béarn et la Bigorre ferait alors partie des lignes compromises en raison de leurs coûts élevés et de doutes quant à leur rentabilité.

Si le dernier comité de pilotage de la ligne à grande vitesse GPSO est parvenu à présenter un tracé quasi

définitif du tronçon concernant le Pays Basque, il s'est contenté, s'agissant de la desserte du Béarn et de la Bigorre, de confirmer la saisine de la Commission nationale du débat public pour cette fin d'année. Cette annonce, qui a pour vocation de rassurer les collectivités concernées, me paraît insuffisante, puisque vous avez annoncé simultanément, lors de votre audition par la commission des finances de l'Assemblée nationale sur le financement du SNIT, que le décalage entre les ambitions de celui-ci et les capacités de financement de l'État rendrait nécessaire la définition de priorités, tout en précisant que ces priorités tiendraient compte de la mobilisation des collectivités. Celle que je préside, madame la ministre, la communauté d'agglomération de Pau-Porte des Pyrénées est totalement mobilisée, et elle l'a déjà prouvé dans le cadre du financement de la ligne Tours-Bordeaux.

Le rapport que vous avez commandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable précise que le trafic en direction et en provenance du Pays Basque ne sera saturé qu'en 2035. Il n'est pas envisageable que la desserte du cœur du Sud-Ouest, territoire de plus de 700 000 habitants, profondément enclavé, ne puisse être réalisée en raison des incertitudes qui pèsent sur la traversée du Pays Basque. Vous avez d'ailleurs donné votre accord, et je vous en remercie, à l'inscription dans le Réseau européen des transports de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. La logique d'aménagement du territoire dicte donc le tracé de desserte du cœur du Sud-Ouest, qui doit relier Mont-de-Marsan, Pau, Canfranc et Saragosse et irriguer ainsi Orthez, Tarbes et Lourdes.

Aussi vous demandé-je de bien vouloir clarifier les intentions du Gouvernement concernant le projet de desserte du Béarn et de la Bigorre, son tracé, son calendrier, son financement.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement*. Je tiens tout d'abord à saluer une nouvelle fois l'engagement de la communauté d'agglomération de Pau en faveur du financement du tronçon central Tours-Bordeaux de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique. J'observe une attitude différente selon les collectivités : certaines prennent leurs responsabilités en dépit d'un coût financier très lourd pour elles, d'autres ne les prennent pas et nous mettent aujourd'hui en grande difficulté, notamment la région Poitou-Charentes, qui refuse de financer, contrairement à son engagement. Votre engagement, madame la députée, et celui des autres collectivités territoriales partenaires ont permis, le 16 juin dernier, la signature du contrat de concession pour la réalisation et l'exploitation de la ligne nouvelle entre Réseau ferré de France et le groupement concessionnaire LISEA, conduit par Vinci.

La mise en service de la ligne nouvelle Tours-Bordeaux permettra de réduire de cinquante minutes les temps de parcours vers Bordeaux et les territoires situés au-delà. La réalisation de la ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne permettra de réduire encore ces temps de parcours.

Parallèlement, des études sur l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre ont été engagées afin de répondre le plus rapidement possible aux problématiques de ces territoires.

Ces études sont distinctes de la mission confiée aux ingénieurs généraux de mon ministère. Cette mission est destinée à répondre aux préoccupations exprimées localement - je l'ai constaté - sur l'horizon de pertinence de réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne. La semaine dernière, la mission a présenté ses conclusions aux élus du pays basque et aux présidents des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Elle conclut que la saturation de la ligne classique, même modernisée, devrait intervenir au plus tard vers 2030-2035 sur la base d'hypothèses prudentes sans exclure une anticipation de cet horizon si le report modal vers le fer s'accélère, ce que je souhaite. Cette mission a ainsi confirmé la nécessité de poursuivre les études de définition de la ligne nouvelle.

L'inscription de la mise à l'étude d'un barreau améliorant la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre dans la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement parmi le programme de 2 500 kilomètres de lignes nouvelles à lancer immédiatement après 2020 traduit l'engagement du Gouvernement en faveur de cette opération.

Les études conduites par Réseau ferré de France ont permis d'identifier quatre scénarios contrastés pour l'amélioration de cette desserte ferroviaire. La Commission nationale du débat public devrait être saisie d'ici à la fin de l'année, en vue de la tenue d'un débat à l'horizon 2012-2013. Ce débat public sera l'occasion, pour l'ensemble des acteurs concernés, d'exprimer leur avis et leurs préférences préalablement à toute décision. Les questions de tracés seront naturellement abordées aux stades ultérieurs des études, une fois que la consistance de l'opération aura été suffisamment précisée.

De même, la question du financement de cette opération - au coeur de votre question - sera traitée une fois que seront connus le coût du projet et son potentiel de trafic. De ce fait, on ne peut pas conclure *a priori* que cette infrastructure n'aurait pas de rentabilité suffisante, comme je l'entends dire ici ou là. Par ailleurs, l'intérêt d'une ligne nouvelle ne se juge pas exclusivement à l'aune de sa rentabilité financière directe, mais aussi au regard des avantages en termes d'environnement et d'aménagement du territoire, conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement.

Bref, les travaux sont devant nous, mais il n'y a pas lieu aujourd'hui de s'inquiéter pour l'avenir de ce projet.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Lignières-Cassou](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1540

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 juin 2011, page 6382

Réponse publiée le : 29 juin 2011, page 4650

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 21 juin 2011