



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

TGV

Question orale n° 16

Texte de la question

Mme Martine Lignières-Cassou interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les perspectives pour la desserte par la grande vitesse ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, desserte prévue dans la loi sur le Grenelle de l'environnement. Aujourd'hui, il faut 5 heures 30 en train pour rejoindre Paris depuis Pau. Le Béarn et la Bigorre représentent un bassin de vie de 550 000 habitants actuellement enclavé. Si la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux - dont le financement est assuré pour partie par les collectivités locales - nous fera gagner une heure de temps, Pau doit être placé à 1 heure de Bordeaux et à 3 heures de Paris pour garantir son développement. La desserte LGV du Béarn et de la Bigorre doit être mise en perspective avec la réouverture de la liaison ferroviaire Pau-Canfranc, alternative à court terme et à moindre coût à un projet de traversée centrale des Pyrénées dont on sait qu'elle ne sera sans doute pas réalisable avant longtemps. Une commission a été mise en place pour évaluer les projets contenus dans le schéma national des infrastructures de transport, une démarche opportune. Des interrogations fortes demeurent sur les perspectives de réalisation de la ligne Bordeaux-Espagne et *a fortiori* sur le projet de raccordement du Béarn et de la Bigorre au réseau grande vitesse. À ce jour, Réseau ferré de France n'a toujours pas saisi la Commission nationale du débat public sur les *scenarii* d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre contrairement à ce que prévoyait le calendrier initial. Il est impératif de rattacher l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre au calendrier des grands projets du sud-ouest. Elle lui demande donc de bien vouloir agir pour que la Commission nationale du débat public soit saisie rapidement des *scenarii* de desserte Béarn Bigorre et pour que cette desserte soit intégrée dans les grands projets du sud-ouest.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DU BÉARN ET DE LA BIGORRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Martine Lignières-Cassou, pour exposer sa question, n° 16, relative à la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Mme Martine Lignières-Cassou. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, le Béarn et la Bigorre représentent un jardin, pardon, un bassin de vie - qui est aussi un jardin d'ailleurs - d'environ 550 000 habitants. Actuellement, l'un de nos principaux handicaps est notre enclavement.

Quand les trains fonctionnent bien, il nous faut cinq heures et demie pour aller de Pau à Paris. La réalisation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, dont le financement est assuré pour partie par les collectivités locales, nous fera gagner une heure. Mais, pour garantir notre développement, notre objectif est de placer Pau ou Tarbes à une heure de Bordeaux et à trois heures de Paris.

C'est la raison pour laquelle les parlementaires des Hautes-Pyrénées et des Pyrénées-Atlantiques avaient, sous la précédente législature, obtenu l'inscription de la desserte du Béarn et de la Bigorre dans la loi relative au Grenelle de l'environnement. Monsieur le ministre, l'intérêt de cette desserte doit aussi être mis en perspective avec la réouverture de la liaison ferroviaire Pau-Canfranc qui reliait le piémont pyrénéen à l'Espagne.

Vous avez installé mi-octobre une commission chargée d'évaluer les projets contenus dans le schéma national

des infrastructures de transport. C'est une démarche opportune. Cette commission aura à prioriser les différents projets, notamment les grands projets du sud-ouest. Nous savons que si la ligne Bordeaux-Hendaye ne se réalisait pas, le raccordement du Béarn et de la Bigorre au réseau à grande vitesse ne pourrait se faire. Notre souci est de rattacher la desserte du Béarn et de la Bigorre au calendrier et au financement des grands projets du sud-ouest.

À ce jour, contrairement à ce que prévoyait le calendrier initial, Réseau Ferré de France n'a pas saisi la Commission nationale du débat public des différents *scenarii* d'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande des informations sur l'agenda de saisie de la Commission nationale du débat public et des garanties quant à l'intégration de cette desserte aux grands projets du sud-ouest en termes de calendrier et de financement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, chère Martine Lignières-Cassou, nous avons eu l'occasion d'échanger sur l'importance du projet d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Il y a quelques jours, vous m'avez parlé avec conviction et même avec fougue de ce sujet qui vous tient particulièrement à cœur, et j'ai eu plaisir à écouter vos arguments.

En 2007, à l'issue du débat public relatif à la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, RFF a décidé d'étudier les infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Ces études ont depuis été conduites et ont permis de dégager quatre scénarios de lignes nouvelles permettant des temps de parcours Bordeaux-Pau et Bordeaux-Tarbes respectivement d'une heure et d'une heure trente, pour un coût évalué entre 1,1 et 3,2 milliards d'euros selon les scénarios retenus.

Ce projet est sensiblement moins avancé que celui des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui ont franchi en 2006 et 2007 l'étape du débat public et pour lesquelles un tracé précis est désormais défini. Le décalage d'avancement est ainsi d'au moins six ans d'études, ce qui ne peut se rattraper en quelques mois.

Pour autant, compte tenu de l'importance du projet d'amélioration de cette desserte du Béarn et de la Bigorre, la commission Mobilité 21 a été saisie dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport, pour que vous puissiez faire valoir vos arguments qui sont majeurs.

Le SNIT comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros de projets qui nous occuperont et qui ne sont pas financés actuellement.

Pour autant, il faut éviter toute forme de renoncement dès lors qu'il y a des enjeux d'aménagement du territoire, qu'il est question de réduire la fracture territoriale. Il faut faire en sorte que la mobilité soit une réalité dans tous les territoires, particulièrement le vôtre.

Dans cette démarche de responsabilité, nous avons chargé Philippe Duron de présider la commission Mobilité 21. Je vous invite à lui exposer vos arguments. Mais, contrairement à ce que j'ai entendu à plusieurs reprises, il n'y a pas de remise en cause, pas d'abandon de la part du Gouvernement. Nous souhaitons simplement rendre les projets crédibles, défendables et surtout trouver les mobilisations nécessaires, dans un climat de dialogue et de respect avec les collectivités territoriales. C'est comme cela que nous donnerons un sens aux politiques d'aménagement du territoire et de transports. Vous y contribuez, et je tiens à vous en remercier publiquement.

Données clés

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

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 16

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 novembre 2012](#), page 6509

Réponse publiée au JO le : [28 novembre 2012](#), page 5775

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [20 novembre 2012](#)