



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

LGV

Question écrite n° 54010

Texte de la question

M. David Habib attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les enjeux décisifs en termes d'aménagement du territoire et de développement économique de la desserte directe de Pau par la future ligne à grande vitesse. L'adoption du tracé 4 passant au sud de Mont-de-Marsan et au sud de Dax, afin de favoriser une branche directe, elle-même à grande vitesse, desservant Pau, permettra de positionner le bassin d'emploi Béarn-Bigorre à 35 minutes de Bordeaux et Tarbes à 10 minutes de Pau. Ce tracé 4 permettra également de se raccorder à Oloron et à la voie ferrée historique Oloron-Canfranc. Dès lors, une liaison efficace pourra être envisagée entre Pau et Saragosse qui est en train de se doter d'une vaste plateforme de fret multimodale et répondra ainsi aux exigences du développement durable, en mettant sur rail des convois de fret de grande capacité. Or il semblerait que le choix du Gouvernement s'oriente vers un tracé 3 qui porte la ligne nouvelle au nord de Mont-de-Marsan puis au nord de Dax avant de se diriger vers le Pays basque, ne reliant Pau que par le biais d'un simple « barreau ». Aussi, il demande de bien vouloir tout mettre en oeuvre pour que l'ensemble du bassin économique de Pau-Tarbes-Saragosse bénéficie du passage de la ligne à grande vitesse.

Texte de la réponse

Le débat public qui s'est tenu en 2006 sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a confirmé l'opportunité de mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins de trafics, une ligne nouvelle passant par l'est des Landes entre Bordeaux et Dax et connectée au « Y basque », correspondant au scénario n° 3 présenté lors du débat public. Le 8 mars 2007, le conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) a donc décidé de poursuivre les études relatives à la ligne nouvelle sur la base du scénario n° 3. Cette option permettra notamment une desserte directe et performante de l'est de l'Aquitaine, des Landes et du Béarn, en réduisant de plus de trente minutes les temps de parcours entre Bordeaux et Pau. Parallèlement, le conseil d'administration a décidé d'étudier les adaptations de tracé, notamment au sud de Mont-de-Marsan, et les infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire. Le principe d'un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre est par ailleurs inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement dans le programme supplémentaire de 2 500 km de lignes nouvelles à réaliser dans une perspective de long terme. Les résultats de ces études ont été présentés au comité de pilotage réuni le 13 juillet 2010 sous la présidence du préfet des Pyrénées-Atlantiques. La commission nationale du débat public (CNDP) sera saisie dans les meilleurs délais sur la base des quatre scénarios étudiés, dans la perspective de l'organisation d'un débat public. Ce débat public pourrait avoir lieu à l'horizon 2012-2013, si la CNDP confirme le principe de sa tenue.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 54010

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 juin 2009, page 6347

Réponse publiée le : 21 décembre 2010, page 13820