

## Politique | Un Front pyrénéen se constitue pour obtenir une desserte LGV



Lorsque le département des Landes propose aux Béarnais et aux Bigourdans d'imaginer avec la ligne de chemin de fer existante un nouveau scénario à minima pour leur territoire, « compte tenu de la situation économique et en l'absence de son intégration dans les Grands Projets ferroviaires du Sud Ouest (GPSO) », les élus concernés, qui rêvent de LGV, montent au créneau. La réaction ne s'est pas faite attendre. Un cénacle d'élus béarnais et bigourdans, mais en l'absence d'Orthéziens, s'est aussitôt réuni à l'université de Pau, puis à la mairie, pour signer une motion officialisant leur union. Le message du Front pyrénéen est clair : qu'importe le tracé choisi, il faut que la grande vitesse desserve le Béarn et la Bigorre.

Lors du premier atelier thématique organisé par RFF fin décembre, Robert Cabé, maire d'Aire-sur-l'Adour et premier vice-président des Landes, avança une idée apparemment surprenante : pourquoi ne pas aménager simplement les voies existantes entre Dax et Orthez ?

Coup de tonnerre à Pau. La député-maire, Martine Lignièrès-Cassou, entre dans une colère noire, déclarant dans un communiqué de presse cette hypothèse inacceptable : « Depuis 6 ans, nous nous battons pour obtenir une desserte LGV du Béarn et de la Bigorre qui placerait notre territoire à 3 heures de Paris. À la veille de la saisine de la Commission nationale du débat public, nous ne pouvons accepter cette hypothèse qui ne serait qu'un renoncement à toute ambition pour notre territoire. »

« Nous ne pouvons concevoir que les élus landais s'opposent à la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre », a-t-elle ajouté. Mais en réaction, ces derniers se sont déclarés « associés à la demande du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques d'intégrer la desserte Béarn-Bigorre dans le projet GPSO », avant d'ajouter, que selon les estimations de RFF la note s'élèverait entre 2,1 et 3 milliards d'euros, et qu'« à défaut d'une intégration de la desserte dans le projet GPSO, le Conseil général des Landes considère qu'il est indispensable qu'RFF étudie le scénario consistant à réaménager la ligne existante Dax-Orthez-Pau. »

« Le Béarn et la Bigorre forment aujourd'hui une ligne de front, un pack uni »,

## Michel Pélieu, président du Conseil général des Hautes-Pyrénées

Michel Pélieu, président du Conseil général des Hautes-pyrénées, a conscience qu'il vit un moment fort. « On a l'habitude de s'exprimer séparément. Mais le Béarn et la Bigorre forment aujourd'hui une ligne de front, un pack uni. Notre bassin de vie compte six cent mille habitants et ce n'est pas une zone franche. »

Sauf que pour l'instant la desserte Béarn-Bigorre ne compte pas dans les Grands Projets ferroviaires du Sud Ouest (GPSO). Et c'est bien ce qui inquiète. L'agglomération paloise est dans une situation délicate compte tenu de l'avance de 21,5 millions d'euros pour la Tours-Bordeaux consentie sans aucune contrepartie ou engagement pour le financement du reste de la ligne entre Bordeaux et le Béarn. Martine Lignières-Cassou, député-maire de Pau, consciente de la concurrence entre les territoires, espère une solidarité. Elle s'accroche aussi à l'espoir d'une aide massive de la France et de l'Europe pour faire baisser la facture.

« Ils ne peuvent pas rester sans bouger. 500 milliards d'euros sont nécessaires pour mettre le réseau ferré européen en état et l'Europe va dégager 30 milliards, notamment pour les liaisons internationales. Car sans financement, pas de projet », avance-t-elle en préambule de la conférence de presse qui s'est déroulée à la mairie suite à la réunion à l'université de Pau.

De leur côté, l'agglomération tarbaise et le Conseil général des Hautes-pyrénées, appelés à contribuer respectivement à hauteur de 29 millions d'euros et 11 millions d'euros, ont conditionné leur chèque à la certitude d'une desserte de leur territoire.

« Nous sommes pris en tenaille dans un triangle de trois pôles d'attractivité, Bordeaux, Toulouse et le Pays-basque, clame le maire de Tarbes, Gérard Trémège. On donnera de vraies contributions lorsque nous aurons de vrais engagements sur la desserte LGV de notre bassin de vie. Que nos vœux se transforment en exigences »

**« Ce n'est plus la question de quel tracé nous allons choisir, mais allons nous avoir une desserte LGV, oui ou non ? C'est tout. »** Frédérique Espagnac, sénatrice des Pyrénées-atlantiques

Frédérique Espagnac raconte que Geneviève Darrieussecq, maire de Mont-de-Marsan, lui aurait glissé lors d'une réunion début janvier avec le préfet Patrick Stefanini: « C'est trop cher, ça va tout nous plomber. » Mais pour la sénatrice des Pyrénées-atlantiques ce n'est pas ce raisonnement qui aboutira à une solution.

Et à la question de l'existence d'une fracture entre des Landais et des Orthéziens, qui ne veulent pas payer pour une ligne Mont-de-Marsan / Pau, et un Front pyrénéen de Palois et de Tarbais qui veulent la grande vitesse sinon rien, Georges Labazée, président du Conseil général des Pyrénées-atlantiques, calme la donne, rappelant que le débat public est fait pour que tout le monde s'exprime. « Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre des Transports, a signé pour qu'il y ait un débat public en 2012 et 2013, à la fin duquel elle déclarera un tracé d'utilité publique. »

Frédérique Espagnac de répliquer avant d'en appeler à une mobilisation des citoyens : « Ce n'est plus la question de quel tracé nous allons choisir, mais allons nous avoir une desserte LGV, oui ou non ? C'est tout. »

*photo : caisse des dépôts*

Olivier Darrioumerle



Olivier Darrioumerle

*Crédit Photo : caisse des dépôts*

*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 19/01/2012*

*[Url de cet article](#)*