

**Mairie de Pau**  
**Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées**  
**Conseil général des Pyrénées-Atlantiques**  
**Conseil général des Hautes-Pyrénées**  
**Mairie de Tarbes**  
**Communauté d'agglomération du Grand Tarbes**  
**Mairie de Lourdes**  
**Communauté des communes de Lacq**  
**Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn**  
**Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Pyrénées**

**LES ACTEURS DU TERRITOIRE BEARN ET BIGORRE  
POUR LA DESSERTE LGV**

**Conférence de presse**  
**18 janvier 2012 à 18h30**  
**Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de Pau**

## SOMMAIRE

|   |         |
|---|---------|
| Le projet Sud Europe-Atlantique et la desserte Béarn-Bigorre .....  | page 3  |
| La LGV Tours Bordeaux : état des lieux .....                        | page 3  |
| Grands projets du Sud-Ouest – Liaison Bordeaux-Espagne .....        | page 4  |
| L'amélioration de la desserte ferroviaire Béarn-Bigorre .....       | page 7  |
| Quatre scénarii pour la desserte du Béarn et de la Bigorre .....    | page 8  |
| La mise en perspective de la LGV avec la liaison Pau-Canfranc ..... | page 10 |
| Calendrier pour la desserte Béarn-Bigorre .....                     | page 11 |
| Liste des institutions .....  | page 13 |
| Contacts .....  | page 14 |

## LE PROJET SUD EUROPE ATLANTIQUE ET LA DESSERTE BEARN BIGORRE

La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) fait partie des 30 projets prioritaires retenus par l'Union européenne dans le réseau européen de transports ( RTE-T) ; elle a également été inscrite dans les projets prioritaires par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003.

**La LGV SEA correspond à un ensemble cohérent composé de trois branches : Tours-Bordeaux, Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse.** L'investissement total est évalué à 12,6 milliards dont 5,6 milliards pour le tronçon Tours-Bordeaux.

Il faut donc distinguer :

- la LGV Tours Bordeaux
- les Grands projets du Sud-Ouest (GPSO): Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
- l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

### LA LGV TOURS-BORDEAUX : ETAT DES LIEUX

La LGV Tours-Bordeaux est la première ligne à grande vitesse française réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé, avec une participation sans précédent des collectivités locales à hauteur de 40%. Réseau ferré de France a retenu le groupement Vinci (LISEA) en tant que concessionnaire pour la réalisation de cette ligne dont le contrat de concession a été signé le 16 juin 2011.

**La Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées a donné son accord au protocole de financement de la LGV Sud Europe Atlantique avec des demandes d'engagement quant à la prise en compte préalable de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, son inclusion dans le financement général des grands projets du Sud-Ouest et d'une clause de retour à bonne fortune.**

**La Communauté d'agglomération s'est donc engagée à hauteur de 21,5 millions d'euros (valeur 2008) pour le financement de cette seule section Tours Bordeaux (304 km).**

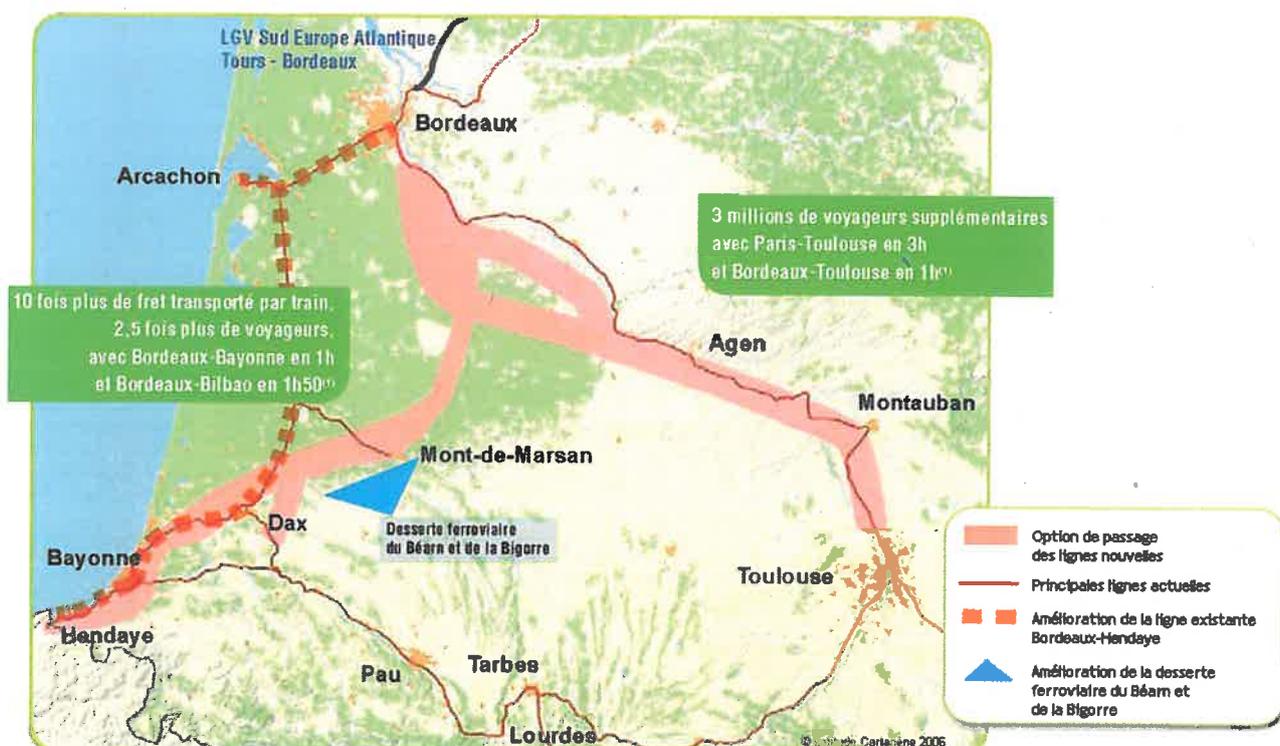
Ce choix a été fait en responsabilité : pour que la LGV arrive à Pau, il faut d'abord qu'elle passe par Bordeaux. D'autre part, la Tours-Bordeaux permettra de gagner une heure de temps de trajet entre Pau et Paris, ce qui est considérable. Il était donc important de ne pas remettre en question la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux dont la **mise en service est prévue à l'horizon 2017.**

*56 collectivités locales sont amenées à participer financièrement, dont la CDAPP : 21,5 millions et le CG 64 : 79,8 millions*

## GRANDS PROJETS DU SUD OUEST - LIAISON BORDEAUX-ESPAGNE

### Caractéristiques du projet GPSO :

- Un tronc commun pour les branches Toulouse et Espagne
- Un passage au nord de Mont de Marsan avec la création d'une gare nouvelle au nord (fruit de nombreuses concertations locales)
- Liaison vers l'Espagne par Irun, point frontière entre les pays basques français et espagnol, avec pour ce dernier le projet du Y basque consistant à relier par une ligne rapide les villes de Bilbao, Vitoria et San Sébastien ;



### Financement

S'agissant du financement de la liaison Bordeaux-Espagne, la Communauté d'agglomération a toujours clairement indiqué qu'elle ne participerait pas à ce financement sans assurance de réalisation de la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre.

Participer sans cette garantie de desserte reviendrait à payer pour participer à augmenter notre enclavement relatif : Bayonne et la Côte basque seraient alors à 3 h de Paris (seuil à partir duquel se fait le report modal depuis l'avion) et le Béarn se retrouverait marginalisé.

Nous avons pu convaincre le Conseil Général des Landes, le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques et le Conseil Général des Hautes-Pyrénées d'adopter cette position lors du comité de pilotage du 14 novembre 2011 : pas de financement de GPSO sans assurance de la desserte Béarn et Bigorre.

### *Temps de trajets prévus par RFF avec la LGV Bordeaux-Espagne*

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| Paris-Espagne           | 3h20   |
| Bordeaux-Mont de Marsan | 30 min |
| Bordeaux-Dax            | 45 min |
| Bordeaux-Bayonne        | 1h     |
| Bordeaux-Bilbao         | 1h50   |
| Bordeaux-Pau            | 1h20   |

**Donc un temps de trajet entre Paris et Pau, pour le train le plus rapide de l'ordre de 3h30.**

### *État d'avancement*

**Ce projet a fait l'objet d'une concertation organisée sous la conduite d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui est maintenant achevée.** (voir le projet de tracé)

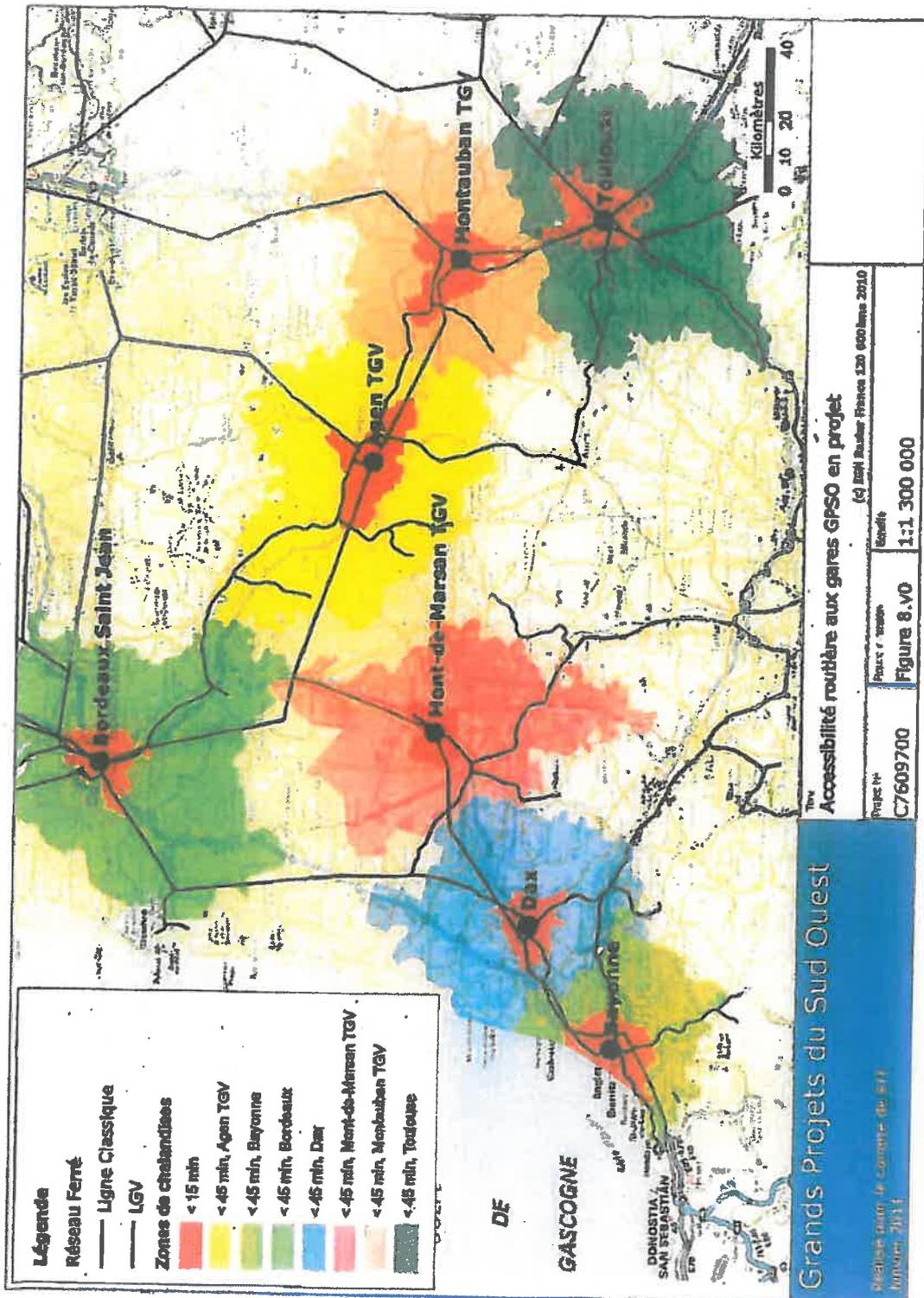
Des études complémentaires sont en cours de réalisation sous la conduite de RFF pour approfondir le tracé de la ligne dans le cadre d'une concertation avec les élus et les populations des régions concernées. **La concertation sur l'insertion de la ligne s'est achevée dans les Pyrénées-Atlantiques le 3 décembre 2011.**

Les différentes instances de gouvernance se sont réunies en décembre pour proposer au prochain Comité de pilotage GPSO, le 9 janvier 2012, un tracé pour les deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ainsi qu'un programme d'aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux.

Ces éléments seront ensuite présentés à la Ministre de l'Ecologie en charge des Transports pour décision ministérielle. S'engageront alors la préparation du dossier d'enquête d'utilité publique et plus particulièrement les études d'impact, **pour une enquête d'utilité publique du projet prévue à l'automne 2013.**

# 3.1 millions d'habitants à moins de 45 minutes des principales gares

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO  
DU SUD-OUEST



NVA Consulting - Modélisation et analyse des données 14/01/2011 Bordeaux - Modélisation - SFT - 001 - 001

Cotec des COTER 1 et 3 / 8 juin 2011 Bordeaux



## L'AMELIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE BEARN-BIGORRE

### **La desserte ferroviaire de Pau aujourd'hui :**

#### **- Paris - Pau**

Directs : 5 (temps de trajet de 5h08 à 5h30)

Avec correspondance : 2 (temps de trajet de 6h18 à 6h25)

#### **- Pau - Paris**

Directs : 3 (temps de trajet de 5h40 à 6h02)

Avec correspondance : 4 (temps de trajet de 5h24 à 7h39)

**Soit 7 trains par jour pour un trajet moyen compris entre 5h et 6 h.** La partie nord du trajet de Paris à Pau, entre Paris et Tours, bénéficie actuellement d'une ligne à grande vitesse sur laquelle les TGV peuvent atteindre la vitesse de 300 km/h, poursuivant leur parcours vers le sud sur des lignes classiques pour lesquelles les vitesses des trains sont limitées à 160 ou 220 km/h, voire moins selon les secteurs.

#### **- TER Bordeaux - Pau**

Environ 10 par sens (temps de trajet de 2h00 à 2h30)

#### **- TER Bayonne - Pau**

Environ 15 par sens (temps de trajet de 1h06 à 1h35)

### **Genèse du projet de desserte LGV Béarn-Bigorre :**

Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse GPSO passe à une distance de l'ordre de 74 km au nord de Pau, ce qui impliquerait, en l'absence d'amélioration de la desserte ferroviaire Béarn et Bigorre, que les TGV à destination de Pau (puis de Tarbes) empruntent la ligne actuelle, au tracé sinueux, à faible vitesse entre Pau et le secteur de Dax sur une distance de l'ordre de 70 km.

**Nous ne pouvons nous contenter du shunt de Dax (sur GPSO) qui ne nous ferait gagner que 10 minutes de temps de trajet entre Pau et Bordeaux et qui reste encore bien incertain.**

Pour répondre aux attentes exprimées par les acteurs du territoire lors du débat public sur la LGV SEA en 2006, Réseau Ferré de France (RFF) 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.

**Le barreau Béarn-Bigorre a ensuite pu être inscrit dans la loi sur le Grenelle de l'environnement, grâce à l'engagement des Parlementaires béarnais et bigourdans.**

### **Article 12 de la loi Grenelle de l'environnement**

L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement : [...] — la ligne Sud-Europe—Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours—Bordeaux et des trois branches Bordeaux—Toulouse, Bordeaux—Hendaye et Poitiers—Limoges ;

**Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, incluant [...] un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre.** Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.

Le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre est intégré au schéma national des infrastructures de transports.

## QUATRE SCENARII POUR LA DESSERTTE DU BEARN ET DE LA BIGORRE

### *Les scenarii retenus*

**Quatre scenarii ont été élaborés** (voir carte et caractéristiques), **qui se rattachent aux Grands Projets du Sud-Ouest soit à l'est de Dax, soit à l'est de Mont-de-Marsan.**

**Scenario A :** Liaison ferroviaire nouvelle d'une cinquantaine de kilomètres entre l'est de Dax et le secteur d'Orthez permettant de relier Bordeaux à Pau en 1h05 à 1h10.

**Scenario B :** Liaison ferroviaire nouvelle entre l'est de Mont-de-Marsan, au sud de la future gare LGV dans la zone du Caloy, et Pau, d'environ 75 kilomètres, permettant de relier Bordeaux et Pau en 50 à 55 minutes

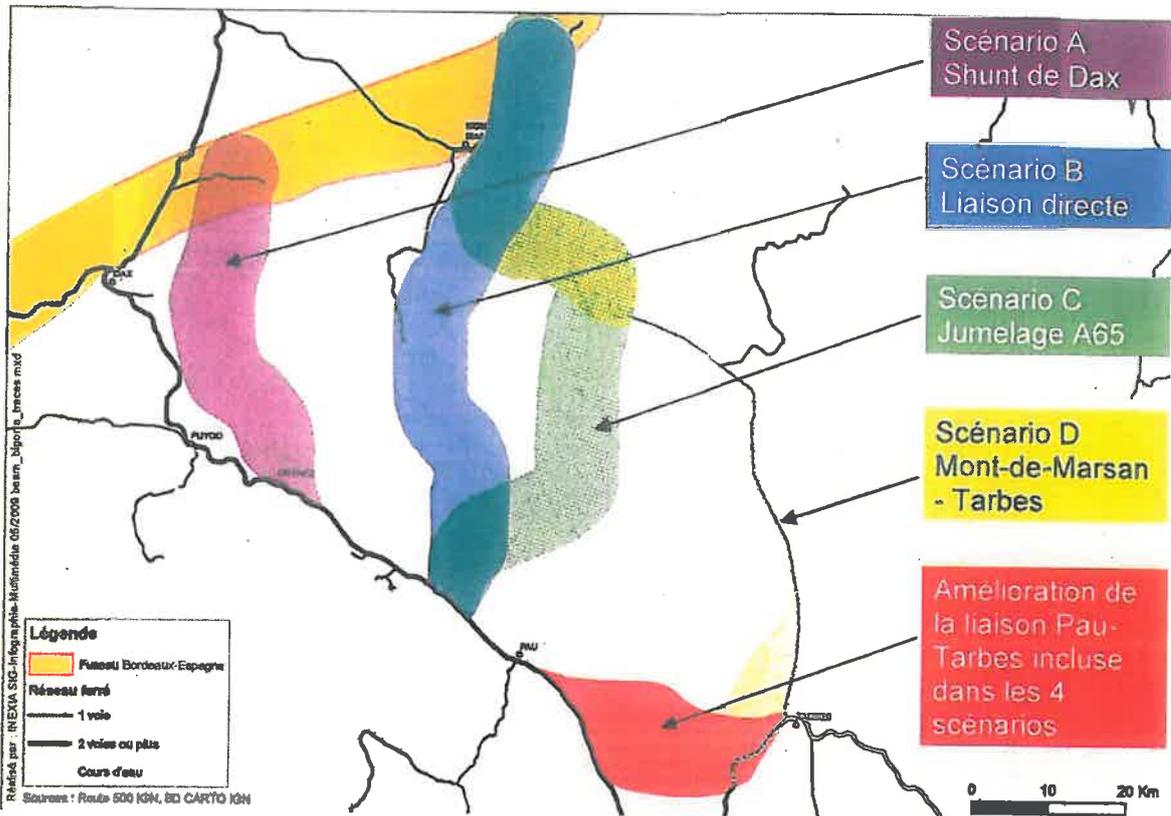
**Scenario C :** Liaison ferroviaire qui suivrait l'autoroute A65. Cette option, plus longue, ne permet pas d'atteindre la très grande vitesse, mais permettrait de relier Bordeaux à Pau entre 1h et 1h05.

**Scenario D :** Amélioration substantielle de la ligne existante utilisée par quelques trains de marchandises entre Mont-de-Marsan, Riscle et Tarbes.

Chacun de ces scenarii est en outre complété par une liaison souhaitée par les acteurs du Béarn et de la Bigorre permettant de rapprocher les agglomérations de Pau et Tarbes en une vingtaine de minutes, à travers une liaison ferroviaire directe entre ces deux pôles (shunt de Lourdes).

# AMELIORATION DESSERTE FERROVIAIRE DU BEARN ET DE LA BIGORRE

Scénarios validés par le COPIL du 13 juillet 2010 à soumettre au débat public



## Avec amélioration de la liaison Pau Tarbes (shunt de Lourdes) (fourchette basse)

| Scénario                                       | A         | B         | C       | D         |
|--|-----------|-----------|---------|-----------|
| Investissements CE 06/2009 (milliards d'euros) | 1,5 à 2,2 | 1,8 à 2,6 | 2,1 à 3 | 1,9 à 2,8 |
| Gain de temps Pau (minutes)                    | 34        | 49        | 40      | 24        |
| Gain de trafic (voyageurs)                     | 300 000   | 380 000   | 350 000 | 330 000   |
| VAN (M€)                                       | -960      | -720      | -1420   | -1240     |
| TRI (%)  | 0,15      | 1,49      | -       | -         |

## Sans amélioration de la liaison Pau Tarbes (shunt de Lourdes) (fourchette basse)

| Scénario                                       | A           | B           | C           | D           |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Investissements CE 06/2009 (milliards d'euros) | 0,84 à 1,25 | 1,14 à 1,65 | 1,44 à 2,05 | 1,28 à 1,92 |
| Gain de temps Pau (minutes)                    | 34          | 49          | 40          | 0           |
| Gain de trafic (voyageurs)                     | 280 000     | 350 000     | 320 000     | 290 000     |
| VAN (M€)                                       | -785        | -759        | -1546       | -1469       |
| TRI (%)  | 1,51        | 2,61        | 0,59        | 0,13        |

Aucun des scénarios proposés avec ou sans shunt de Lourdes n'est rentable.

Nota : les résultats des études de trafic et bilans socioéconomiques doivent être actualisés sur la base des dernières prévisions de trafic de GPSO validées par le CGEDD.

## LA MISE EN PERSPECTIVE DE LA LIAISON PAU CANFRANC AVEC LA LGV

L'ouverture sur l'Espagne peut être un atout décisif pour attirer la LGV en Béarn. La desserte LGV du Béarn et de la Bigorre se justifie d'autant plus qu'elle peut être la promesse d'un débouché plus rentable vers l'Espagne, à court terme.

Intégrer cette possibilité dans les calculs d'exploitation et donc de rentabilité d'une future LGV Béarn Bigorre ferait sens et serait de nature à valoriser le dossier.

Plusieurs études montrent la faisabilité technique de la ligne et l'équilibre commercial de son exploitation. Selon les ingénieurs, les rames de TGV pourraient emprunter les ouvrages d'art de la ligne.

Sur ce sujet, les choses bougent : la déclaration commune des ministres français et espagnol des transports en septembre dernier a solennisé cet engagement.

Extrait de la déclaration du 28 septembre 2011

*3. La France et l'Espagne soutiennent pleinement les grandes lignes de la proposition de la Commission européenne sur la révision du réseau transeuropéen des transports (RTE-T) et considèrent que les projets ferroviaires d'envergure européenne qui vont relier nos deux pays doivent être inscrits dans le RTE-T, et doivent avoir l'appui de l'Union européenne.*

*4. Par ailleurs, la France et l'Espagne confirment leur volonté de donner une impulsion, avec la région Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, qui doit être inscrite au RTE-T.*

D'autre part le 30 novembre dernier s'est réuni à Saragosse un groupe quadripartite (Etats Français et Espagnol, Gouvernement d'Aragon et Conseil régional d'Aquitaine) dans l'optique de la réouverture de la ligne et qui se réunira tous les deux mois.

Le coût total de la réouverture est estimé entre 400 et 500 millions d'euros. Il est prévu d'établir d'ici à la fin de l'année 2012 un calendrier pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

La région Aragon a pour objectif une réouverture d'ici 2016. La région Aquitaine table sur 2020 (Pau-Bedous dès 2015).

## CALENDRIER POUR LA DESSERTE BEARN BIGORRE

-**Septembre 2011 à janvier 2012** : réalisation d'études complémentaires

- \* Étude de contexte territorial ( phase close)
- \* Études complémentaires environnementales des scénarii de ligne nouvelle, notamment B
- \* Études de relèvement de la vitesse à 160km/h de la ligne existante entre Orthez, Pau et Tarbes
- \* Réévaluation des prévisions de trafic voyageurs sur la base des études de trafic voyageurs de GPSO
- \* Actualisation du scénario shunt de Dax du débat public de 2006
- \* Réévaluation des bilans socio-économiques

-**Décembre 2011 et janvier 2012** : concertation préalable à la saisine de la CNDP

**Organisations de réunions d'échanges thématiques sur les enjeux et les attentes des territoires, selon le calendrier suivant :**

- \* **Infrastructures et environnement** le 14 décembre à 15h à Mont-de-Marsan (Maison du Temps libre, 285 rue Pierre Benoît)
- \* **Aménagement du territoire et desserte ferroviaire** le 11 janvier 2012 à 15h à Orthez ( Communauté de communes, 9, avenue du Pesqué)
- \* **Bilans socio-économiques et financement** le 12 janvier 2012 à 15h à Tarbes (École nationale des Ingénieurs de Tarbes, 47 rue d'Azereix)
- \* **Synthèse des trois ateliers** le 18 janvier à Pau ( UPPA, Amphi de la Présidence)

Inscription : [ceguillaumin@territoire-co.com](mailto:ceguillaumin@territoire-co.com)

Il s'agit de se déterminer sur le projet à proposer à la CNDP et aboutir si possible à un dossier consensuel au sens de RFF.

### *Planning prévisionnel RFF :*

-**Janvier et février 2012** : élaboration du dossier de saisine CNDP

-**Fin février 2012 : saisine CNDP**

La CNDP peut décider de ne soumettre au débat public que deux scénarii

Elle peut aussi décider d'une concertation recommandée si elle estime qu'un débat public n'est pas nécessaire. Elle peut considérer que la desserte Béarn-Bigorre a été suffisamment évoquée dans le cadre du débat public Bordeaux – Espagne avec le scénario 3 bis et qu'il n'y a donc pas lieu de faire un débat public.

L'hypothèse d'une concertation recommandée coûte deux fois moins cher qu'un débat public (1M contre 2M).

La CNDP peut aussi simplement estimer que le projet n'est pas valable (TRI trop faible), qu'il n'y a pas matière à projet : enjeu du dossier de saisine.

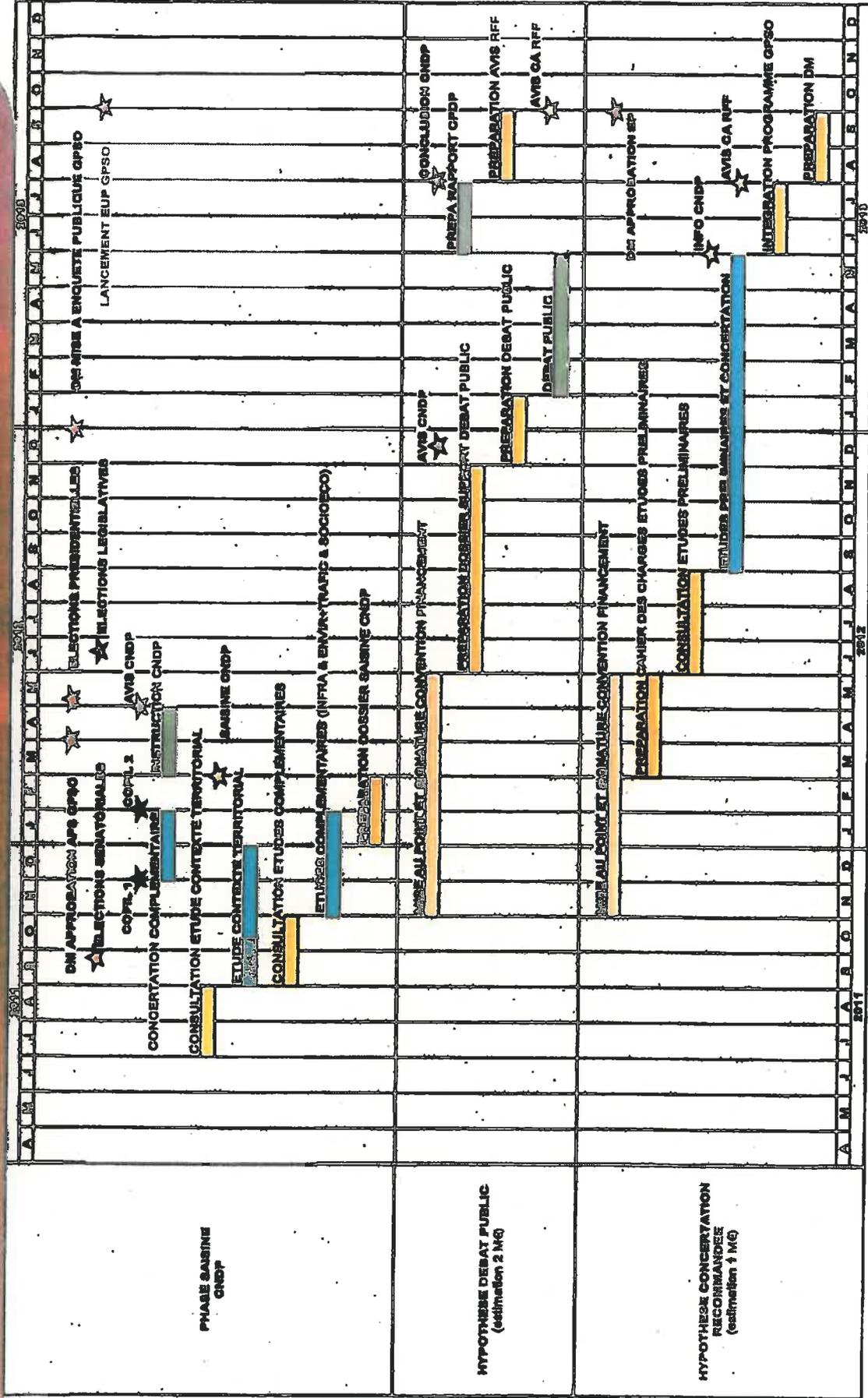
-**Mars et avril 2012** : préparation du dossier support pour la CNDP

-**Novembre 2012 à janvier 2013** : instruction du dossier par la CNDP et décision sur un lancement du débat

-**Juin et juillet 2013** : élaboration du compte-rendu du débat public par la CNDP

-**Fin septembre 2013** : avis de RFF sur les suites à donner au débat public

# Planning prévisionnel



1- amélioration de la desserte ferroviaire du Béam et de la Bigorre  
 Comité Technique n°8 du 04 novembre 2011

## LISTE DES INSTITUTIONS

Mairie de Pau

Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées

Conseil général des Pyrénées-Atlantiques

Conseil général des Hautes-Pyrénées

Mairie de Tarbes

Communauté d'agglomération du Grand Tarbes

Mairie de Lourdes

Communauté des communes de Lacq

Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn

Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées

## CONTACTS

### **Mairie de Pau et Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées**

Pierrick Perrot, Chef de Cabinet  
Hôtel de Ville - Place Royale  
64000 PAU - Tél. 05 59 27 85 80  
p.perrot@ville-pau.fr

Catherine Boyer Durrieu, Directrice de la Communication au Cabinet  
Hôtel de Ville - Place Royale  
64000 PAU - Tél. 05 59 27 85 80  
c.boyerdurrieu@ville-pau.fr

### **Conseil général des Pyrénées-Atlantiques**

Jean-Pierre Miffurc, Directeur de la Communication  
Hôtel du Département - 64 avenue Jean Biray  
64000 PAU - Tél. 05 59 11 46 64  
jean-pierre.miffurc@cg64.fr

### **Conseil général des Hautes-Pyrénées**

Maryse Carrère, Conseillère technique au Cabinet  
Hôtel du Département - 6 et 11 rue Gaston Manent - BP 1324  
65013 TARBES Cedex 09 - Tél. 05 62 56 78 50  
maryse.carrere@cg65.fr

### **Mairie de Tarbes et Communauté d'agglomération du Grand Tarbes**

Michel Garnier, Directeur de Cabinet  
Mairie de Tarbes - 1 place Jean Jaurès - BP 1329  
65013 TARBES Cedex 9 - Tél. 05 62 44 38 06  
m-garnier@mairie-tarbes.fr

### **Mairie de Lourdes**

Serge Labordère, Directeur de Cabinet, de la Communication et des Relations internationales  
2 rue de l'Hôtel de Ville  
65100 LOURDES - Tél. 05 62 42 54 27  
labordere.serge@ville-lourdes.fr

### **Communauté des communes de Lacq**

Rond-Point des Chênes - BP 73  
64150 MOURENX - Tél. 05 59 60 03 46

### **Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn**

Nicolas Charlet, Direction de la Communication  
21 rue Louis Barthou - BP 128  
64001 PAU Cedex - Tél. 05 59 82 51 81  
n-charlet@pau.cci.fr

### **Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Pyrénées**

Centre Kennedy - BP 350  
65003 TARBES Cedex - Tél. 05 62 51 88 88