

Le train, pas l'oubli

Pas question d'être oubliés par la LGV, disent les Béarnais. Retour sur le débat.

La ligne à grande vitesse devrait voir le jour à l'horizon 2020. Un débat public concernant son tronçon sud, de Bordeaux à l'Espagne, est prévu en mars prochain dans le cadre des Grands projets du Sud-Ouest, rappelait en novembre dernier, Bruno de Monvallier, le directeur de Réseau ferré de France (RFF). Tout en précisant qu'un engagement a été pris pour améliorer la desserte ferroviaire vers le Béarn et la Bigorre.

Quelle desserte au juste ? Plusieurs scénarios sont évoqués. « Les principaux sont, d'une part, la création d'une ligne à grande vitesse nouvelle entre Mont-de-Marsan et Pau. D'autre part, la création d'un bout de ligne entre Dax et la voie existante qui relie Orthez et Pau », indique le patron de RFF.

Avant d'insister sur le coût supplémentaire que représenterait l'option éventuellement retenue. Et de rappeler que ces sommes viendront s'ajouter aux milliards d'euros déjà consacrés à la réalisation de la ligne à grande vitesse.

Quelques rappels sont nécessaires pour y voir clair. Et faire le point sur les grandes lignes d'un dossier qui continue à nourrir le débat. Car celui-ci demeure animé en Béarn.

Reliés ou isolés ?

L'état des lieux est le suivant : la ligne ferroviaire entre Pau et Bordeaux, via Fature, Morcenx, Puyoô et Orthez, fait actuellement 233 kilomètres de long. Elle exige un parcours de plus de deux heures. Si aucun « barreau » ne relie Pau à la LGV, les habitants de cette ville se retrouveront à 260 kilomètres de Bordeaux. La raison de cet écart est simple. En venant de la capitale girondine, la ligne à grande vitesse passera par Captieux pour avoir un débouché vers Toulouse. Puis elle rejoindra Mont-de-Marsan, qui a été la grande oubliée du chemin de fer il y a cent ans. La ligne filera ensuite vers Dax et Bayonne. Exit Pau et sa région qui devront aller chercher la LGV à Dax

Les Béarnais et leurs voisins Bigourdans deviendront-ils du coup « les oubliés du XXI^e siècle ? » C'est ce que craignent bon nombre d'entre eux, en jugeant cette hypothèse inconcevable.

À trois heures de Paris

Selon eux, cet isolement serait catastrophique pour l'économie de la région. Avec la LGV, et un barreau desservant le Béarn, Pau se retrouverait en effet dans le club des villes situées à moins de trois heures de Paris, rappellent-ils. Ce qui serait un atout certain pour attirer des entreprises, ou maintenir celles déjà en place.

Les regards se tournent également vers le sud, de l'autre côté des Pyrénées. Car, estime-t-on, l'existence d'une liaison LGV pourrait mettre un jour la ville de Pau, via la gare espagnole de Canfranc, à égale distance de Madrid, Barcelone, Paris et Lyon. Reste à savoir pour quel « barreau » plaider. En Béarn, les avis divergent sur la question. Ce qui n'arrange pas les choses. Or, le temps presse.

[Bordeaux](#) · [LGV](#) · [Dax](#) · [Gironde](#)