

Communiqué de presse
Bagnères-de-Bigorre, le 18 octobre 2010

Le devenir de la voie ferrée reliant Tarbes à Bagnères-de-Bigorre

La fin du transport de voyageurs

La fin du transport de voyageurs remonte aux années 1975-1976, avec un démontage progressif des caténaires. Le dernier convoi de voyageurs a eu lieu en 1981, à l'occasion de la finale du championnat de France de rugby de première division, opposant le Stade Bagnérais à l'A.S. Béziers, au parc des Princes de Paris.

Depuis, la ligne a fonctionné par intermittence pour du trafic de marchandises à destination de Soulé et des essais de freinage pour du matériel ferroviaire fabriqué dans les ateliers de CFDB.

La position du Conseil Général

À plusieurs reprises lors des débats portant sur l'élargissement du CD8, la question s'est posée sur le devenir de cette ligne. Chaque fois les élus ont pris la même décision (qui peut paraître peu réaliste à certains) : la préservation de l'emprise de la voie pour assurer l'avenir et ne pas hypothéquer une réouverture de la ligne.

Josette DURRIEU, à l'occasion de sa visite cantonale, a confirmé tout l'intérêt qu'elle portait à la réouverture de cette voie. Une étude a été lancée pour la mise en œuvre d'un train touristique en partenariat entre le Grand Tarbes, le Conseil Général et la CCHB.

Le comité de développement du Pays de Tarbes et de la Haute Bigorre avait également acté de la nécessité de cette réouverture pour des raisons environnementales et économiques.

Cette réouverture est aussi inscrite dans la convention territoriale du Pays de Tarbes et de la Haute-Bigorre, document cosigné par l'État, le Conseil Régional, le Conseil Général et le territoire.

Vendredi dernier, lors de la réunion de la troisième commission au Conseil Général, alors qu'il était fait état de l'invitation lancée par l'association d'opposition municipale bagnéraise, présidée par M. Michel MARTIN, sur la thématique de la création d'une voie verte en lieu et place de la voie ferrée, Mme Josette DURRIEU, Présidente du Conseil Général, et M. Claude MIQUEU, Président du Comité

Département de Développement Économique, ont fait part de leur hostilité à un tel projet, considérant qu'il y avait actuellement en cours des projets présentant un caractère économique et social évident.

La position de la Communauté de Communes de la Haute-Bigorre

La CCHB a régulièrement manifesté le souhait d'une réouverture et le Maire de Bagnères s'est toujours opposé au déclassement de la ligne qui, dans tous les cas, ne peut être prononcé que par le Ministre des Transports après avis du Conseil Régional.

En parfaite harmonie avec le Conseil Général et sa Présidente ainsi qu'avec le CDDE et son Président, nous travaillons sur un projet de maîtrise du foncier du terminal de Bagnères et sur l'extension des activités de l'entreprise CFDB qui pourra s'envisager sur cet espace.

Avec les dirigeants de CFDB et ses organisations syndicales, le CDDE et le Conseil Général, nous avons fait le maximum pour que cette entreprise retrouve de l'activité. C'est au moment où elle vient de prendre deux commandes importantes portant sur la fabrication de matériel roulant pour **le tramway de Besançon et le tramway de Nantes** que certains posent la question de la transformation de la voie ferrée en voie verte. Il ne peut y avoir un avenir industriel ferroviaire durable à Bagnères sans une liaison ferroviaire.

N'oublions pas qu'avec près de 200 salariés, CFDB est le premier employeur privé, et de très loin, de notre bassin de vie.

Le Président de la CCHB et Maire de Bagnères a rencontré avec ses collaborateurs, et à plusieurs reprises, les responsables régionaux de la SNCF et de Réseaux Ferrés de France pour s'entretenir des problèmes relatifs à la maîtrise foncière. A cette occasion, RFF a réaffirmé qu'il privilégiait les projets pouvant conduire à une réutilisation de la ligne. La ville et la CCHB restent vigilants sur la maîtrise publique du foncier concerné par l'emprise des voies et de la gare.

L'intérêt d'une voie verte

Il n'y a aucun intérêt environnemental à la mise en place d'une voie verte ; il s'agit uniquement d'un confort de loisir. En effet, cet aménagement n'aura aucune incidence sur le trafic du CD8 ou du CD 935 qui restera aussi intense. On sait par ailleurs que les cyclistes sportifs n'empruntent pas ces voies vertes car il y a trop de conflit d'usage avec les promeneurs.

L'intérêt touristique est relativement limité car une voie verte qui s'arrête à Bagnères n'amènera aucun flux touristique supplémentaire et, compte tenu des zones qu'elle traverse, sera d'une attractivité faible pour les touristes.

De ce fait, il apparaît déplacé de comparer deux projets qui n'ont pas le même objectif et ne relèvent pas du tout des mêmes décideurs. Une liaison ferroviaire présente déjà un intérêt pour le développement économique et cet intérêt ne fera que s'accroître dans le temps avec une urbanisation intensive au Sud de l'agglomération tarbaise.

Nous sommes conscients de la difficulté de la tâche mais nous considérons que nous n'avons pas à engager de dépenses qui gèreraient un futur projet ferroviaire.