

Compte-rendu de la réunion publique du 12 mai, à 16h30, à Bagnères-de-Luchon Avenir de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon

Présents :

à la tribune : Mme Carole Delga, Présidente de Région

M. Patrice Rival, Vice-Président du conseil départemental

M. Louis Ferré, Maire de Luchon

M. Gros, Vice-Président intercommunalité Pyrénées-Haut-Garonnaises

Mme Dominique Satgé, Conseillère Régionale

dans la salle : des représentants de SNCF Réseau, dont M. Jean-Christophe Chauvignat, directeur territorial adjoint et de SNCF Mobilité.

environ 150 personnes dont des élus, des citoyens et de nombreux adhérents de CDRIC.

A retenir :

1) Une bonne participation citoyenne pour cette réunion qui initialement restreinte (CDRIC n'était pas invité) n'a été ouverte que très tardivement (article dans la dépêche de mercredi)

2) Une introduction de Louis Ferré plutôt en forme de bienvenue à Mme Delga.

Puis, Mme Delga a rappelé que « sa » majorité au Conseil Régional a donné la priorité à un transport public ferroviaire suite aux Etats Généraux du Rail qui ont eu lieu de juin à décembre 2016 et qui s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire. La nouvelle région Occitanie voit sa croissance démographique s'accélérer avec 52.000 nouveaux habitants par an, l'équivalent de villes comme Narbonne ou Albi. Le développement du transport collectif devra donc répondre aux besoins de mobilité de cet accroissement de population.

Le plan pour le ferroviaire s'étalera sur 15 ans. La région affirme son attachement au train.

Les trains du quotidien (saliés, élèves/étudiants) mais aussi pour nos territoires les trains dédiés à une offre touristique attractive (train-ski, train-VTT, etc...) qui pourrait s'inscrire dans un contrat de plan du massif pyrénéen.

Dans le cadre de l'aménagement du territoire la région affirme aussi son choix de construction des lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Béziers (premier tronçon pour la connexion avec Perpignan et l'Espagne).

Elle confirme les décisions prises fin 2016 et début 2017:

> décision de « régénérer » 6 lignes SNCF dont la première sera Montréjeau-Luchon avec ses 36 Kms de voie

> vote de 360.000 € pour payer les études préliminaires

> signature d'un avenant au contrat de plan Etat-Région portant notamment sur la rénovation de notre ligne SNCF financée par la Région (26 M€) et par l'Etat (6 M€). La SNCF apportera pour sa part 4,5 M€. Soit une enveloppe globale de 36,5M€.

Elle a indiqué que la Région avait retenu le scénario bi-mode avec traction diesel de Montréjeau à Luchon car le scénario du tout électrique trop coûteux ne se justifie pas. Elle indique par ailleurs que la ligne sera en déficit d'exploitation (comme de très nombreuses lignes au niveau national) et que la région devra assumer ce déséquilibre à hauteur de 3M€ par an !!

Elle a indiqué que les études préliminaires étaient engagées depuis janvier 2017 avec comme calendrier :

> de janvier 2017 à fin 2018 : études préliminaires suivies des études d'avant-projet/projet

> de janvier 2019 à fin 2020 : Travaux

> décembre 2020 : réouverture de la ligne et remise en exploitation janvier 2011

Elle a évoqué un objectif d'offre de transport de 5 A/R par jour par train et de 7 A/R par bus pour assurer une complémentarité d'usage. Le transport par bus sera assuré par le département dans le cadre d'une délégation par la région. Cette offre de transport permettra aussi à la clientèle Aranaise de satisfaire leur demande en particulier dans le cadre de la convention hospitalière qui leur permet de bénéficier des services de l'hôpital de St Gaudens.

Mme Delga insiste sur la nécessité de développer une offre attractive pour les trains, de prévoir l'accessibilité des gares, organiser l'intermodalité pour un rabattement vers les gares avec des parkings multimodaux adaptés. Et de penser au transport à la demande.

La volonté de la région est de continuer le dialogue et Mme Delga a annoncé la constitution d'un comité de pilotage composé des financeurs (Etat, SNCF, Région, collectivités locales), des représentants des élus, acteurs économiques et usagers.

Ce comité sera réuni pour la première fois en septembre-octobre. Au sein du comité, deux commissions seront mises en place : l'une ferroviaire qui sera axée sur l'offre de transport et l'autre territoriale qui permettra un dialogue renforcé avec les acteurs du tourisme, les entreprises et les élus.

3) Mr Chauvignat a précisé le contenu des études préliminaires en cours :

> les études d'exploitation

> les études de faisabilité technique (voie, ouvrages d'art, signalisation, télécommunications, quais,...)

> les procédures administratives et les enjeux environnementaux (prise en compte des nuisances des travaux vis à vis des riverains, de la nature et de l'environnement)

> programme détaillé, les coûts et le planning de la réalisation

La bonne nouvelle est qu'aucune modification majeure de la ligne ne sera nécessaire.

A ce jour la nécessité de bonnes correspondances avec les autres trains a été prise en compte et seront étudiées.

Les travaux permettront de relier Luchon à Montréjeau en 35mn (avec arrêts à Marignac, à Siradan et à Loures) avec un objectif de 90km/h.

> des actions de terrain sont en cours : tournées et visites techniques, diagnostic détaillé de l'infrastructure, inspection complémentaire des ouvrages d'art et des ouvrages en terre.

Les actions à venir : sondages des sols, relevés topographiques sur la voie et sur les quais, inspection des guérites de signalisation électrique, des moteurs de passage à niveau, des câbles.

> l'inspection de la caténaire révèle des risques de rupture de nombreux supports. Pour assurer la sécurité des personnes, la dépose d'éléments de la caténaire est programmée dès 2017.

4) Le débat qui a suivi a porté sur les points suivants :

> Pour CDRIC (ICoordination pour la défense du Rail et de l'Intermodalité en Comminges/Barousse) : « avec les commingeois et les baroussais mobilisés depuis plus de 2 ans, nous nous sommes réjouis de la décision du Conseil Régional de financer les travaux et de sa forte implication financière. Mais réouvrir la ligne en abandonnant la traction électrique au profit du diesel serait une régression sans doute unique en France et en contradiction avec la Cop21.

Il faut aller plus loin et obtenir de l'Etat et de la SNCF un financement complémentaire pour remplacer la vieille caténaire. L'étude complémentaire en cours doit comme prévu dans la convention entre le Conseil Régional et SNCF, chiffrer avec précision l'option électrique ».

Mr Chauvignat confirme que l'option électrique fait partie du cahier des charges de l'étude.

Mme Delga considère que le coût du remplacement de la caténaire peut être affiné par l'étude mais ne sera pas spectaculairement plus bas. Sans doute aux environs de 18M€.

Et enfin concernant la « régression » avec le retour au diesel elle fait remarquer que la ligne sera la première à rouvrir contrairement aux autres régions qui ont tendance à fermer des lignes.

> Pour CDRIC, le train de nuit Paris-Luchon est un atout immense pour l'économie de nos vallées. il doit être rétabli par l'Etat et la SNCF et faire partie de l'offre de transport à prévoir dès maintenant. Mais les usagers mobilisés contre la décision de l'Etat de supprimer la plupart des trains inter-cités de nuit et de jour se sont heurtés à son intransigeance.

Mme Delga précise que malgré les interventions de la Région, l'Etat maintient sa décision de supprimer le train de nuit Paris-Tarbes-Hendaye à compter de juillet ou octobre 2017.

La Région relancera le nouveau gouvernement sur ce point.

> un participant estime qu'offrir la possibilité de venir en Train-auto dans le Comminges depuis Paris serait un atout touristique contribuant à « rentabiliser » la ligne.

> Pour CDRIC, intervention sur le projet de train à pile à combustible à hydrogène en cours de test en Allemagne dont l'ingénierie est réalisée par l'usine Alstom à Tarbes. Une technologie française et régionale qui prépare la transition énergétique en matière de transport (aucune émission de CO2) et qui devrait être une solution privilégiée pour la ligne Montréjeau-Luchon dans la perspective du démantèlement des caténaires. Alstom programme l'homologation de ses nouvelles rames en 2018 pour une probable commercialisation à l'horizon 2019-2020.

La coïncidence avec la date d'exploitation de la ligne Montréjeau-Luchon permet d'envisager cette solution du futur en proposant la ligne Montréjeau-Luchon comme ligne pilote pour la région.

Mme Delga a relevé favorablement cette demande et promet d'en discuter avec SNCF Réseau qui de son côté a pris acte de cette nouvelle technologie.

> Olivier Ducros interpèle Carole Delga sur les documents jamais diffusés par la SNCF, son manque d'interventionnisme dès 2014 pour la défense de la ligne et l'absence de diffusion du montant de la TICPE (en particulier la TICPE « Grenelle ») que nous avons demandé à plusieurs reprises en particulier lors des Etats Généraux du Rail.

Carole Delga s'est offusquée de la remarque sur son manque d'engagement pour la ligne Montréjeau-Luchon et répond qu'on ne peut plus ignorer son total investissement pour la réouverture de la ligne.

S'agissant de la TICPE « Grenelle » elle indique un montant de 59M€ de dotation sur un montant total de 636M€ de fiscalité indirecte soit 9% seulement.

Note : La TICPE Grenelle est une faculté de majoration du tarif régional à condition que cette ressource soit exclusivement affectée au financement d'une infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluvial (article 94 de la loi de finances pour 2010).

Pour information, pour les plus curieux, nous communiquons en pièce jointe le tableau général prévisionnel des ressources 2017 de la région Occitanie avec un lexique en 2e page pour mieux comprendre les différentes dotations et ressources.

> Frédéric, cheminot responsable CGT est intervenu sur le sujet de la convention TER, le Montréjeau-Luchon et préconise de relancer le Fret qui contribuerait à mieux rentabiliser la ligne.

Sur cette dernière remarque Carole Delga ne croit pas à une meilleure rentabilité grâce au fret et fait remarquer qu'un transport public n'a pas pour finalité la seule rentabilité mais doit contribuer à l'aménagement du territoire avec une politique d'offres qui sert l'activité économique.

L'ensemble des acteurs du territoire devra recenser les besoins des entreprises.

> Bernard Marquié est intervenu pour rappeler que la privatisation des autoroutes est un manque de ressources important pour l'Etat et les régions en matière d'aménagement des territoires et préconise la possibilité d'un retour de taxation des sociétés d'autoroute.

Bernard intervient aussi sur l'état d'abandon de la voie avec une végétation qui envahit certains tronçons visibles de la route et qui ne donne pas une bonne image du paysage.

Sur ce point M. Chauvignat indique qu'une campagne de débroussaillage avait eu lieu mais qu'il s'engage à en programmer une nouvelle surtout aux abords les plus visibles (passage à niveau, gares,...)

> A la question posée à M. Chauvignat sur l'intérêt de pouvoir faire se croiser les trains à Marignac pour une meilleure exploitation de la ligne, il indique que les études opérationnelles n'ont pas retenu ce scénario. Voilà un point important dont il faudra débattre au premier comité de pilotage dès la rentrée.

> Alain Puente, maire de Salles-et-Pratviel et président du CDRC a félicité Mme Delga pour son engagement pour la ligne et réitère longuement la nécessité d'organiser une offre adaptée et la plus complète pour la pérennité de la ligne.

> Mr Ferré interroge la SNCF sur la possibilité de faire circuler sur la ligne un train touristique.

> Mme Satgé intervient pour assurer l'auditoire de l'engagement total de Mme Delga sur le dossier du train et souligne à quel point la mobilisation des habitants a contribué à l'avancée du dossier et est nécessaire pour obtenir de l'Etat un investissement à la hauteur.

A noter deux points qui, faute de temps, n'ont pu être évoqué par CDRIC :

> la préparation en sollicitant un partenariat avec la communauté de communes, d'un questionnaire à destination des habitants pour définir la meilleure réponse aux besoins de transports et de l'Intermodalité Train-Bus (horaires, correspondances à Gourdan vers Tarbes, trains sans changement vers Toulouse, haltes villages, dessertes des vallées en bus à partir des gares de Loures, Marignac et Luchon, prix des billets, accès aux gares et parking, bornes électriques et location de véhicules électriques dans les gares, etc...)

Un questionnaire à destination des visiteurs venant en Comminges Barousse pour définir le meilleur accès à nos vallées (train de nuit, ski-rail, etc...) sera diffusé via notre site internet à tous les contacts de la coordination résidant notamment en Région toulousaine, parisienne, en Bretagne et Nouvelle Aquitaine, etc...

> l'organisation d'un débat avec les candidats aux législatives sur la question de notre ligne SNCF et des transports dans le Haut-Comminges et la Barousse. Ce débat citoyen aura lieu le Jeudi 1er Juin à 18h30 à Marignac (salle des fêtes)."

Rendez-vous est donc pris à la rentrée pour participer à la réunion de comité de pilotage où nous ne manquerons pas de rappeler les engagements de la région et de faire avancer les questions qui restent ouverte (électrification, train de nuit, le fret, les offres du train, les trains de l'avenir,...).