

Où est passée l'étude sur la ligne Oloron-Canfranc ?

Le Croc (Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc) pense avoir ferré un joli poisson. Depuis plusieurs semaines, l'association réclame à la Région Aquitaine les résultats de l'étude de rentabilité socio-économique de la ligne Pau-Canfranc, que la Région a commandée en novembre 2012. Le 14 octobre dernier, elle recevait une réponse négative des services de la Région. Le CROC a donc saisi la commission d'accès aux documents administratifs (CADA) qui examinera cette demande le 19 novembre prochain.

» EN CHIFFRE

75 000

C'est en euros, le coût de la nouvelle étude de rentabilité socio-économique de la ligne Pau-Canfranc commandée en novembre 2012 par la Région Aquitaine. Le contenu de cette étude n'a depuis jamais été rendu public.

Il faut donc remonter à la délibération du 26 novembre 2012 pour retrouver la trace de cette fameuse étude. À l'époque, la Région dispose déjà de trois études de rentabilité sur la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc. Dont aucune ne dit la même chose. Celle de Réseau ferré de France indique que le taux de rentabilité interne (TRI) de la ligne à rouvrir est « incalculable ». Celle du ministère de l'Équipement français table, elle, sur une TRI à 3,27 %. Enfin, la troisième, commandée par le ministère de l'Équipement espagnol (le Fomento), évoque une TRI à 12,52 % (ce qui la placerait au niveau par exemple du TGV Tours Bordeaux, à 12,3 %).

Le coût de la nouvelle étude, qui interroge au passage les calculs des trois précédentes, est évalué à 75 000 €. Le Croc espérait donc



Hier, les partisans de la réouverture de la ligne entre Oloron et Canfranc (Le Créloc) saluaient l'avancée du chantier entre Oloron et Bedous. Les opposants (Le Croc), réclament, eux, l'étude de rentabilité. ©S. LAMARQUE

puvoir consulter ladite étude. C'est non. « Le droit à communication ne concerne pas les documents préparatoires à une décision administrative tant qu'elle est en cours d'élabora-

tion », répondent les services de la Région. L'étude n'ayant pas, pour le moment, donné lieu à une décision, elle ne peut donc vous être communiquée. » En clair, tant qu'il n'a pas été décidé d'aller

jusqu'à Canfranc, l'étude n'est pas destinée à être rendue publique.

« Ce n'est pas un document public »

Bernard Uthurry, premier vice-président de la Région, confirme. « Ce n'est pas un document public. Cette étude nous sert à mûrir notre réflexion. Lorsque nous déciderons d'aller jusqu'à Canfranc, elle servira de support, et là, oui, elle pourra être rendue publique. » Un peu impatients, les membres du Croc ont d'ores et déjà saisi la commission d'accès aux documents administratifs (Cada) qui examinera sa demande le 19 novembre. L'avis de la commission sera ensuite « transmis dans un délai de quinze jours à un mois ».

|| SÉBASTIEN LAMARQUE

» ZOOM

« L'étude conforte l'utilité de la ligne »

Alors, oui, l'étude en question a bien été menée à son terme. Et s'il n'en dévoile pas le contenu précis, le 1^{er} vice-président de la Région Aquitaine en charge des transports, Bernard Uthurry, en déflore l'esprit. « La Région a en effet souhaité avoir un regard extérieur sur les précédentes études, précise-t-il. Cette étude a permis de conforter l'utilité publique de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc et donc la décision de la réouverture de cette ligne. » Il commente également les taux de rentabilité interne (TRI) précédemment connus : « à 3,3 %, cela conforte déjà la pertinence de cette ligne. D'autres lignes fonctionnent avec des taux inférieurs. Le taux espagnol, supérieur, intégrait je crois des améliorations de réseaux entre Madrid, Saragosse et Jaca. » Pour autant, à l'entendre, il semble que la nouvelle étude ne propose pas de nouveau taux de rentabilité. « Dès le démarrage de la ligne, sur la partie fret, elle pourrait transporter 1,5 million de tonnes de marchandises (une douzaine de trains par jour, NDLR) et 470 000 voyageurs par an. »