

Audience pour le référé intenté par le CROC contre l'arrêté de DUP du 19 février 2014 autorisant la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous.

- **M. Manaut, co-président du CROC**, Contre la **Réouverture Oloron-Canfranc**, a commencé, sans argument nouveau, déplorant la disparition – non prouvée- de la desserte bus, dénonçant : le coût, le déficit de 217 000€ par an, le manque de sincérité et de transparence du dossier qui cacherait le projet d'aller jusqu'à Canfranc. La seule réalisation Oloron-Canfranc ne serait pas justifiée.

- **M. Benoist Delage, Secrétaire général de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques**, a fait un plaidoyer très dense juridiquement.

M. Delage attaque très vite le CROC comme hors-jeu sur les articles L123-12b du Code de l'Environnement et L 2121-5 du Code des Transports, au sujet des dessertes car, ici, ils ne sont pas opérants : la desserte par autocar est même maintenue dans l'arrêté.

M. Delage défend *l'unité, l'autonomie du projet du seul tronçon Oloron-Bedous* mais en insistant sur l'historique d'une ligne *non désaffectée*. Si la SNCF a arrêté l'exploitation en 1980 ce n'est pas pour cause d'absence d'utilité publique mais pour des raisons qui lui sont propres.

*L'utilité publique n'a pas disparue*. La desserte ne sera que meilleure. M. Delage développe les avantages du confort du train. La réouverture servira aux voyageurs venant de loin, de Bordeaux ou de la vallée : notion de réseau. L'intérêt du réseau c'est le trafic induit : il y a Messier-Dowty à Oloron-Bidos. Puis citation des coûts du km rail réouvert sur Haut Bugey et Carpentras. Les prix pour Aspe sont donc très corrects. Le Préfet doit faire tout et rien de plus que ce que la loi demande. Le projet n'avait pas à invoquer un investissement plus vaste. Le projet est cohérent, la loi est respectée. M. Delage insiste comme tous sur l'erreur d'écriture et de lecture du déficit annuel. Canfranc étant en Espagne l'Aquitaine ne pouvait, sans la compétence internationale, se prononcer pour aller jusque là.

- **M<sup>e</sup> Lécuyer, avocat de RFF** a pris le relais, très clair. Le porteur c'est le Conseil régional, et c'est RFF l'expropriant. Les appels d'offres rabaisent aujourd'hui le coût à 86 millions d'euros. « Le CROC fonctionne sur la méthode Coué ». Le projet est paramétré pour, au besoin, aller à Canfranc. **Les commissaires enquêteurs ont dépassé leur rôle**. Et ils se contredisent en reconnaissant la « pertinence » qu'il y a à poursuivre jusqu'à Canfranc. La nature du projet doit être jugée au fait que les inconvénients ne l'emportent pas sur les avantages. Ici, le bilan socio-économico-environnemental est très correct. L'impact sur la nature est faible.

- **M. Michel Rodes** au nom de la **FNAUT, du CRELOC et de la SEPANSO-64** dit que les 2 objections des commissaires enquêteurs sont levées par l'arrêté de DUP :

- sur l'erreur de déficit sans laquelle ce recours n'aurait pas eu lieu et sur les arguments du CROC à courte vue. Il est rappelé le cas d'école rail-route que constitue la vallée d'Aspe. Les associations ont mobilisé des manifestations de milliers de personnes pour le rail. Les Associations compétentes défendent l'intérêt général. La vision à courte vue de la Cour des Comptes est critiquée, renvoyant aux références précises du mémoire de la FNAUT. Sont rappelés : le déficit permanent mais assumé de la RATP (3 millions de voyageurs/jour, des lignes de banlieues parisiennes (2 millions voyageurs/jour), des

lycées, hôpitaux, bref de toutes les infrastructures et services sans lesquels un pays ne peut qu'être sous-développé. M. Rodes évoque les études citées par le mémoire FNAUT sur coût et rentabilité, mais aussi l'intérêt constant pour une réouverture de la part des entreprises de Saragosse (General Motors, Arcelor Mital, SAICA, et de la maison des entrepreneurs de Saragosse, etc.), sa visite à Bruxelles auprès d'un commissaire européen aux Transports avec le directeur de General Motors de Saragosse, les deux visites récentes de Guillaume Pépy, Président de la SNCF, en Aspe et à Canfranc (accompagné d'un haut administrateur de la Commission de Bruxelles et de la Présidente d'Aragon). Cela permettait de resituer le contexte face au discours de l'association NIMBY.

- sur la prétendue incomplétude du dossier M Rodes évoque tous les passages écrits des commissaires, de l'Autorité environnementale, des documents de RFF, des documents du Conseil Régional comme du CROC disant que le projet à long terme était parfaitement connu, avait tout son sens dans la pertinence d'une réouverture totale. Mais, d'ores et déjà, la réouverture limitée à Oloron-Bedous, telle qu'affichée par la DUP, a du sens. Autre preuve concrète et factuelle : le projet de voie ferrée mis à l'enquête est conçu pour les trains les plus lourds et non pour un autorail léger. M. Rodes renvoie aux écrits de la FNAUT.

- **M<sup>e</sup> Nicolas Charrel, avocat du Conseil Régional d'Aquitaine**, a dénoncé le syndrome « NIMBY » de M. Manaut, qui a un intérêt lié puisqu'il habite une ancienne halte ferroviaire. Mais il y a une continuité historique du train. Par ailleurs on voit apparaître, réapparaître les trains et les tramways car c'est une garantie de développement durable. Il n'y a pas d'ambiguïté : il faut investir pour réouvrir. Il y a eu une erreur très grossière de dire que le déficit de 16 millions d'euros était sur un an et non sur 50 ans. L'avis défavorable des commissaires doit être lu avec leurs motifs liés à une erreur de compréhension. L'objet de l'enquête publique n'est pas de refaire la politique des transports de la vallée d'Aspe (déviation routière plutôt que rail, par exemple, etc.). Le coût est normal. L'avocat insiste sur le soutien des associations et particulièrement pour la protection de l'Environnement, et la présence de la SEPANSO à la barre. Il conclut : l'intérêt de cette vallée est que la DUP ne soit pas suspendue.

Compte-rendu par Michel Rodes