

PAU-CANFRANC : LE COUP DE COM' D'ALAIN ROUSSET NE FERA PAS OUBLIER LA GABEGIE

Ce 5 décembre 2025, Alain Rousset occupe les colonnes de la presse locale pour défendre coûte que coûte son projet Pau-Canfranc. **Il en est réduit à accuser d'« énormes mensonges » tous ceux qui osent contester sa ligne.** Quand un président de Région en arrive à traiter de menteurs tous ceux qui ne pensent pas comme lui dans la vallée d'Aspe et l'agglomération paloise, ce n'est jamais bon signe pour la solidité de son dossier.

Car ce qui a changé, ce n'est pas la position du Rassemblement National, c'est le paysage local. Désormais, ce ne sont plus seulement quelques « irréductibles » qu'Alain Rousset croyait pouvoir mépriser. Ce sont des maires, des élus de l'agglomération, des associations, des riverains, des habitants des quartiers de Pau et de la vallée d'Aspe qui se lèvent publiquement contre son projet. **Même François Bayrou**, président de la communauté d'agglomération, ne peut plus ignorer l'ampleur des interrogations exprimées dans son propre conseil. **Le maire de Jurançon, comme de nombreux autres élus du territoire**, a très clairement demandé des comptes sur le coût, les nuisances et l'utilité réelle de cette autoroute ferroviaire que l'on essaye de maquiller en simple ligne de TER.

Face à ce front local, **Alain Rousset répète ses éléments de langage**, mais se garde bien de rappeler les chiffres réels. La Région a déjà dépensé plus de 100 millions d'euros pour remettre en service Pau-Oloron puis Oloron-Bedous. Résultat : **à peine 32 000 voyageurs par an, soit moins de 90 passagers par jour.** C'est cela, sa « réussite » : **un train fantôme subventionné à prix d'or.** Et c'est cette expérience ratée qu'il veut prolonger jusqu'au Somport.

Les mêmes qui nous traitent de menteurs parlent désormais de **400 à 450 millions d'euros supplémentaires pour aller à la frontière.** Chacun peut faire l'addition : on dépasse sans difficulté le demi-milliard d'argent public pour une ligne marginale, dans une région où des dizaines de lignes TER réellement utiles au quotidien manquent cruellement de moyens. **Le vrai mensonge est là : faire passer un gouffre financier pour un investissement d'avenir.**

Sur le ferroutage, la manipulation est la même. Les opposants ont fait le travail que la Région refuse d'assumer : rappeler que les lignes de ferroutage ne deviennent intéressantes qu'au-delà de 600 à 800 km, quand Pau-Saragosse n'en fait même pas 250 ; que les pentes de la vallée d'Aspe imposent des contraintes techniques lourdes ; que les tunnels devront être coûteusement adaptés pour accueillir les gabarits combinés modernes. **Autrement dit, tout ce que l'exécutif régional se garde bien d'expliquer aux habitants quand il vend son « grand soir écologique ».**

Quant aux camions, **Alain Rousset change de chiffres au gré de ses interviews**, parlant de « 700 poids lourds par jour » quand cela l'arrange. Ceux qui se sont penchés sérieusement sur les données, **y compris à partir des propres documents de la SNCF, convergent vers un ordre de grandeur d'environ 300 camions par jour**, dont une immense majorité de véhicules espagnols en transit qui n'ont, dans ces conditions, aucun intérêt économique à monter sur des trains courts, lents et chers. Le résultat est limpide : **les camions resteront sur la RN134, et on ajoutera par-dessus des convois de fret, du bruit et des travaux.** Plus de nuisances pour presque aucun bénéfice : voilà la vérité qu'on essaie de maquiller en « transition écologique ».

À cela s'ajoute la réalité technique que la Région minimise systématiquement : une voie unique de montagne, limitée à des trains de 450 mètres, sur laquelle on voudrait faire cohabiter TER, trains longues distances et ferroutage intensif. On promet aux Béarnais une modernisation exemplaire, mais **on prépare surtout une ligne saturée, fragile, et des riverains coincés entre la route et le rail**, notamment à Jurançon et dans toute la vallée d'Aspe, où les emprises et les ouvrages viendront mordre sur des espaces naturels et des zones habitées.

Nous demandons un moratoire immédiat sur tout nouvel engagement financier régional lié à Pau-Canfranc. L'argent des Néo-Aquitains doit d'abord sauver et moderniser les lignes TER du quotidien, **pas financer les caprices ferroviaires d'un président de Région en fin de règne** qui refuse d'entendre les Béarnais

FRANÇOIS VERRIÈRE

DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL
CONSEILLER RÉGIONAL DE NOUVELLE-AQUITAINE

NICOLAS CRESSON

DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL ADJOINT
MEMBRE DU CONSEIL NATIONAL
RESPONSABLE DE LA 3^{ÈME} CIRCONSCRIPTION DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES