

LE FLASH INFOS DE BAP

Lettre d'information électronique de l'association Béarn Adour Pyrénées – avril 2015 – N° 41

2000 oui ... mais pour le train Pau-Oloron à un Euro



Nul ne peut douter de l'intérêt que portera Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine au résultat de l'opération que Béarn Adour Pyrénées a menée ces dernières semaines.

Il ne pourra pas ne pas être sensible au fait que près de 2000 personnes se sont manifestées en faveur du billet de train à 1 euro entre Pau et Oloron. En lançant l'idée, déjà mise en œuvre avec un certain succès dans la région Languedoc Roussillon où l'affluence a été multipliée par 3,5 sur certaines petites lignes, BAP a voulu démontrer qu'une tarification attractive, voire symbolique, serait de nature, ici aussi, à développer le nombre des passagers sur cette ligne.

Certes le fait de multiplier par 4 – objectif réalisable - le nombre des usagers et d'atteindre un effectif de 1600 par jour ne gomme pas la réalité de la circulation routière entre Pau et la capitale du Haut Béarn, 17000 personnes quotidiennement, et de la nécessité d'une nouvelle route allant de Lescar au lieudit Gabarn, projet que continue à soutenir BAP avec lucidité et pugnacité. Mais l'expérience concernant le trafic des voyageurs par le train mérite de notre point de vue d'être tentée.

Il n'est pas possible ici de reproduire toutes les observations recueillies à l'occasion de cette pétition. Observations globalement intéressantes dans la mesure où, soulignent les usagers, la SNCF et son « associée », la Région, doivent tenir compte, avec l'institution du ticket à un euro, des améliorations à apporter, que nous qualifierons de techniques, sur cette ligne.

Des améliorations à apporter

Les usagers jugent évidemment, pour commencer, que le billet, au tarif normal, à 7,90€ est dissuasif. Ils estiment ensuite que le temps de trajet est trop long. Les travaux vont permettre une augmentation de la vitesse de circulation mais une étude doit permettre de l'augmenter au minimum sur toute la ligne entre 90 et 110km/h. Sérieux inconvénient par ailleurs : les horaires et les fréquences ne sont pas adaptés. De plus la qualité du service est très insuffisante, avec des recours trop nombreux aux cars de remplacement. Sans

parler du problème posé par l'absence d'espaces de parking adaptés à proximité de la plupart des arrêts.

Certes la réalisation de ce projet, de ces projets devrait-on dire, a un coût, ne serait-ce que par la mise en circulation d'un second TER sur cette ligne de toute façon nécessitée par son futur prolongement sur Bedous. Refuser de décider d'investir sur une nouvelle signalisation, c'est condamner la ligne actuelle et future à une utilisation anecdotique.

Des contacts ont d'ailleurs été pris récemment avec le CRELOC et avec les représentants de l'Association de Défense des Usagers des Transports.

Le 14 avril BAP a participé au comité de ligne. Les dirigeants de BAP proposent au Président Rousset de créer un groupe de travail, sous l'autorité du Conseil Régional, regroupant les collectivités locales concernées, les représentants d'association qui assistent au comité de ligne Pau-Oloron, RFF, la SNCF, et BAP. Mission pourrait être confiée à ce groupe de faire des propositions simples et qualifiées pour multiplier au moins par quatre la fréquentation actuelle de la ligne Pau-Oloron.

L'affaire n'est pas encore sur les rails, mais elle est à suivre.

ILS ONT DIT :

Alain : « En France le plein tarif TER est bien trop élevé pour permettre un report modal significatif ».

Cécile : « Je souhaite que le tarif baisse et que les trajets soient plus nombreux et je ne comprends pas pourquoi on n'a plus les deux trains qui se croisaient à Buzy ».

Sara : « je vais voir ma mère régulièrement à Oloron 5.80 euro c'est trop cher ! quand les covoiturages sont à 1 euro »

Mobipau : « Je vote pour Oloron-Pau à 2 €, comme les cars "Transports 64" du Conseil Général Et je vote aussi et surtout pour Gan-Pau (et à l'avenir Lescar-Pau) à tarif Idelis »

Bastien : « Je vote pour Oloron-Pau à 2 €, comme les cars "Transports 64" du Conseil Général, ou 2.5 €, comme les trains "Tikemouv' " de Midi-Pyrénées Et je vote aussi et surtout pour Gan-Pau (et à l'avenir Lescar-Pau) à tarif Idelis Elisabeth »

Bertrand : « Il est certain que pour se rendre au centre-ville de Pau, je laisserai la voiture chez moi si un tel dispositif existait. Et j'irais du coup, plus souvent à Pau. J'ajoute que des horaires adaptés aux sorties nocturnes seraient un plus, et éviteraient que nos jeunes se tuent sur les routes... »

Yann : « Développons cette ligne RER sous-utilisée, j'ai des horaires classiques (9h-17h) j'habite à BUZY, travaille sur OLORON, et il n'y a pas d'horaires adaptés !

Eric : « Je suis pour le train pas cher voire à 1 euro, je n'ai pas de voiture. Mais pour attirer les clients il faudrait plus d'horaires rapprochés et plus de haltes, donc ajouter une rame de plus »

Anne-Marie : « J'ai abandonné le train car les horaires sont tout à fait inadaptés lorsqu'on embauche à 9h à l'autre bout de Pau »

Daniel : « Prévoir des parkings adaptés, voitures et vélos, aux gares d'arrivée »

Serge : « Pour en finir avec l'horreur de Gan et pour proposer enfin une vraie mesure démocratique et juste... »

BEARN ADOUR PYRENEES Commission communication

Directeur de publication : Pierre Saubot

Texte et photo : Jean-Michel Guillot

Siège de l'association : 21, rue Louis Barthou 64000 PAU

Tél. 05 59 82 56 40 - Internet : www.bap-europe.com

E-Mail : contact@bapeurope.com

LA LGV EN QUESTION AU SUD DE BORDEAUX

« Où sont la justice et l'égalité des territoires ? »

par Pierre Saubot président de BAP

Depuis Henri IV et surtout depuis la Révolution Française, toutes les grandes infrastructures nationales ont été financées par l'impôt ou nationalisées. Le coût a donc été réparti de façon équitable à terme sur l'ensemble des contribuables.

Les routes nationales, les autoroutes, les voies de chemin de fer, les LGV ont permis le désenclavement des régions françaises, le rapprochement des cerveaux et donc la création de richesses et d'emplois.

Ce fût le cas récemment des LGV Lille-Paris-Lyon-Marseille, puis Paris-Tours.

La LGV Tours-Bordeaux n'est plus financée de façon équitable. Et maintenant on nous refuse la Ligne à Grande Vitesse de Bordeaux à Dax et de Bordeaux à Toulouse. On veut nous faire croire qu'il faut laisser la région Aquitaine et la région Midi-Pyrénées en dehors de ce champs de modernisation et créer un no man's land dans le Sud-Ouest entre la France et l'Espagne.

C'est un scandale. D'autant que dans le domaine autoroutier, l'A65 presque entièrement financée par le privé, avec un surcoût environnemental exorbitant, a un tarif en conséquence alors que d'autres régions ont des autoroutes gratuites ; connaît-on la notion de péréquation dans un état qui parle d'égalité matin, midi et soir ?

En d'autres temps, cette injustice flagrante aurait déclenché une révolte régionale, voire une révolution nationale.

Que se passe-t-il? La France a-t-elle perdu son âme? Le Sud-Ouest est-il anesthésié? J'en appelle aux mânes de Montaigne, d'Henri IV et de Montesquieu pour nous réveiller.

« Un scénario de l'inacceptable »

Le bureau de BAP se réjouit de voir qu'Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, Martin Malvy, président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, Alain Juppé, président de Bordeaux Métropole, et Jean-Michel Lattes, premier adjoint au maire de Toulouse, ont rencontré Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports, le 14 avril à Paris pour lui faire part de leur inquiétude à la suite de l'avis défavorable rendu par la commission d'enquête du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) concernant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

« Les élus ont rappelé que cet avis apparaissait fortement influencé par une ambiance défavorable aux grands projets», est-il précisé dans un communiqué de la Région. Ils ont exprimé leur regret « quant à l'insuffisante prise en compte des nombreux représentants des forces vives de ce territoire favorables à la LGV, alors que la défection financière de nombreuses collectivités sur la ligne Tours-Bordeaux, indépendante du sujet, a conduit la commission à estimer que le financement de GPSO serait impossible ».

« Ne pas réaliser GPSO serait un scénario de l'inacceptable et du déclin. Ce serait accepter de faire circuler sur la même ligne des trains à des vitesses très différentes, avec des conséquences dramatiques », soulignent les élus qui redoutant qu'on ne puisse plus maîtriser les emprises du projet, et renoncer ainsi de manière irréversible à tout projet de ligne nouvelle dans le futur » (...).A l'heure où le gouvernement désigne les capitales régionales, ce serait priver de compétitivité et d'attractivité l'ensemble des territoires au sud de Bordeaux (...) Ce serait aussi tourner le dos à la péninsule ibérique.

Les élus ont donc invité le secrétaire d'Etat à donner l'autorisation de poursuivre ce projet et à donner un avis positif à la déclaration d'utilité publique. Une décision du gouvernement est attendue d'ici la fin de l'été. « J'ai insisté sur la nécessité de répondre aux arguments avancés par la commission d'enquête. J'ai invité SNCF Réseau de faire un important travail de pédagogie sur le coût, les gains de temps et les solutions alternatives. Le Sud-Ouest ne peut pas être un no man's land sur le plan des transports. L'enjeu est crucial : il s'agit de ne pas insulter l'avenir » indique Alain Rousset.