

Du bon usage des crédits pour le ferroviaire

Le rail, parlons-en de nouveau. On en vient presque à regretter le temps où le train, après la guerre, était le meilleur moyen de circuler dans nos régions.

Certes, les bonnes vieilles locos électriques n'avaient rien à voir avec les TER d'aujourd'hui, le confort des wagons était rustique avec ses sièges en bois – en 3ème classe – et Puyoô ressemblait – presque – à Austerlitz. C'était un grand « hub » ferroviaire d'où partaient les trains pour Autevielle, Mauléon, Saint-Palais, Pau, Bayonne, Dax, etc. Les trains de cette époque-là ne tombaient pas en panne et partaient toujours à l'heure. Heureux temps dont les cheminots de la SNCF, qui l'ont vécu, ont aujourd'hui la nostalgie. Pas mal d'usagers aussi, notamment ceux qui, rejetant l'automobile, ont recours au train pour se déplacer.

En fait en Béarn, on roule, en ce moment, presque le plus souvent en... bus qu'en train (1). Parce que, sur les lignes Pau-Dax, Pau-Bayonne, Pau-Tarbes, Pau-Oloron, les problèmes succèdent aux avaries, lesquelles sont suivies d'avatars techniques divers et d'ennuis non programmés. Avec évidemment plein d'incertitudes concernant les horaires et les temps de parcours. Pau-Bordeaux en 3 heures, jolie performance ! Bref le train c'est la galère et on n'en voit pas le bout, malgré les efforts déployés par RFF et la SNCF.

Canfranc symbole écologique

Le paradoxe, dans cette situation digne d'un pays sous développé, est qu'on va remettre en fonction la ligne Oloron-Bedous qui ne fonctionne plus depuis... 35 ans. Et dont personne n'a vraiment besoin. Le Conseil régional et son président Alain Rousset qui en a fait son symbole écologique – d'aucuns disent sa chimère – ont projeté, dans la perspective encore lointaine, pour ne pas dire aléatoire, de la réouverture de la mythique liaison Pau-Canfranc, de remettre en état ce bout de ligne qu'on débroussaille tous les ans...

Il en coûtera 105 Millions d'euros. Une dépense lourde pour le contribuable dans le contexte économique actuel où les services de l'Etat et des collectivités territoriales raclent les

Un cout prohibitif

Il faut savoir qu'en 2011, la fréquentation de la liaison Oloron-Canfranc en car, – très faible – représentait, pour 14963 voyageurs, un coût annuel de 295 000 € hors taxe à la charge de la Région, soit en moyenne 19,77 € par personne et par voyage. On peut donc imaginer ce que sera la charge de fonctionnement forcément sensiblement plus élevée, pour ne pas dire prohibitive, du seul trajet Oloron-Bedous effectué en train (entretien des voies, maintenance du matériel, frais de personnel, etc.) On ne parle pas, au chapitre de l'investissement, de la dépense engagée pour la rénovation de la voie. Enfin, cette ligne ne supprimera pas le bus, au moins de Bedous à Canfranc. Et comment les communes desservies actuellement par le bus entre Oloron et Bedous le seront-elles puisqu'il n'est prévu que 3 arrêts entre les deux par le train ?

fonds de tiroir. Et qui heurte la conscience des citoyens à l'esprit sainement équilibré. Car enfin, c'est un peu comme si on dépensait une fortune pour remettre en état une antique automobile de collection à la mécanique obsolète pour parader le dimanche dans des défilés de tacots poussifs. En sachant très bien qu'elle ne rendra jamais les services d'un mode de locomotion moderne. Sauf évidemment à devenir un argument touristique...

D'ailleurs, comme si ces exemples de perturbations ne suffisaient pas à démontrer l'obsolescence de la liaison ferroviaire Pau-Huesca, des incidents sérieux se sont aussi produits récemment de l'autre côté de la frontière, après Canfranc : déraillement, pannes de train, etc. La ligne du Canfranero, apprend-on par la presse aragonaise, est dans un état lamentable.

Des opérations plus utiles

Face à la gabegie constatée en Béarn, BAP estime qu'il y a mieux à faire en consacrant ces 105 millions d'euros à d'autres opérations. En restant bien sûr dans le domaine ferroviaire puisque le Conseil régional ne veut intervenir sur les routes qui ne sont plus, dit-il, de sa compétence.

Nous proposons donc que des travaux importants soient réalisés sur l'existant. Par exemple :

- faire en sorte que, sur la ligne Pau-Oloron, soit permis un trafic des trains à une vitesse de 90 km/h minimum
- aménager sur cette ligne une voie de croisement de deux trains, par le rétablissement de la deuxième voie existante dans l'ancienne gare de Buzy, autorisant ainsi une rotation plus importante avec deux rames TER au lieu d'une seule
- aménager la gare de Pau pour, à la fois, absorber le surcroît de trafic qui résultera de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite comme cela a été fait à Dax. 2015 était, en principe, la date réglementaire limite pour cette opération...



La ligne Oloron-Canfranc n'est plus en service depuis 1970 (photo archives BAP)

Vers une paupérisation de la desserte Béarn-Bigorre

La situation actuelle du trafic SNCF en Béarn et au-delà – trop de changements de trains, par exemple, sont imposés en gare de Dax – démontre le caractère inadapté du réseau ferroviaire à la circulation des TGV pour Pau, deuxième ville d'Aquitaine et Tarbes, deuxième ville de Midi-Pyrénées. **A croire que la SNCF est en train de paupériser la desserte de Pau et de Lourdes et Tarbes qui deviennent ainsi le cul de bouteille du pays.** A cet égard, le risque est grand de voir que depuis Dax, les TER remplacent les TGV.

Il est donc vital que le Béarn et la Bigorre ne restent pas en dehors des grands réseaux nationaux et européens. C'est pourquoi BAP affirme une fois de plus qu'il faudra nécessairement qu'un barreau direct de Ligne à Grande Vitesse soit réalisé depuis Mont-de Marsan. Un clou à enfoncer, à enfoncer, à enfoncer....

(1) Kéolis, filiale de la SNCF, est le plus grand gestionnaire de cars en France

BEARN ADOUR PYRENEES Commission communication

Directeur de publication : Pierre Saubot - Textes et photos : Jean-Michel Guillot

(Avec le concours de Jean-Jacques Boisserolle, François du Cluzel, Michel Le Gall, Jean Tuquet)

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

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