

LE FLASH INFOS DE BAP

Lettre d'information électronique de l'association Béarn Adour Pyrénées – décembre 2016 – N° 45

LA LIGNE OLORON-BEDOUS A L'EPREUVE DE ...BAP



S'il est une vertu qu'on ne peut refuser aux dirigeants de BAP, c'est bien celle qui consiste, de leur part, à approfondir toutes les opérations d'infrastructures intéressant le Béarn; pour mieux comprendre de quoi il est question et affirmer ensuite leur position, surtout s'il s'avère qu'elle va dans le sens de l'intérêt public.

Ainsi, une poignée d'administrateurs de l'association, le président Pierre Saubot en tête, s'est retrouvée le 29 novembre, à la gare de Pau, avec l'intention de grimper dans le train-autorail qui va de Pau à Oloron et au-delà, à Bedous. Histoire de bien mesurer, sans arrière-pensée, en quoi cette dernière section ferroviaire en vallée d'Aspe, désaffectée depuis 1982, constitue un progrès pour les Aragonais et les Béarnais.

Vérifier l'utilité de la ligne

Le soleil était de la partie. Le train composé d'une unique voiture, était d'autant plus spacieux que les voyageurs étaient rares. On doit ici souligner que BAP avait choisi de faire le voyage une fois l'euphorie passée de la période inaugurale, également hors période de vacances et à des heures n'intéressant pas les personnes effectuant le trajet pour se rendre à leur travail. Non, ce qui était important, en évacuant de notre esprit le caractère politico-symbolique de l'opération voulue par Alain Rousset, c'était de savoir si la ligne réhabilitée entre Oloron et Bedous avait une véritable utilité.



Sur la place centrale de Bedous avant de remonter dans le train (photo BAP)

Disons, pour faire le bilan de l'opération-test, que le voyage s'est globalement bien déroulé. A une émotion près : un premier arrêt prolongé à la gare de la Croix du Prince, à deux kilomètres de la gare de Pau, causé par un hoquet inquiétant du moteur qui nous a fait craindre le pire, c'est-à-dire le transfert dans un ...autobus.

Le train a pris dix minutes de retard qui n'ont pu être rattrapées. Le pilote respecte les limitations de vitesse - 30 km/h à Buzy- aussi nombreuses que celles de la ...RN 134

entre Pau et Oloron. Il roule plus souvent aux alentours de 70 km/h, ce qui ne lui permettra jamais de rivaliser avec les TGV, et peut même atteindre les 100 km/h à l'approche d'Oloron.

Pas la foule

Entre Oloron et Bedous, la vitesse est modérée, les tunnels peu nombreux et la voie rénovée rend le voyage d'autant plus agréable pour les passagers que les paysages de la vallée d'Aspe sont lumineux ce jour-là. Nous ajouterons, à ce constat positif, l'amabilité des agents-contrôleurs de la SNCF présents dans le train.

On se dit, après cela, que ce voyage de Pau à Bedous est un luxe. Pas seulement en raison du prix aller et retour (23,40 euros c'est cher, toutefois il y a des réductions possibles), mais aussi, parce qu'il a mobilisé, pour la Région, de lourdes dépenses d'investissement (102 millions) sans parler des dépenses annuelles de fonctionnement. Ce qui représente à nos yeux -et pas seulement aux nôtres- un rapport qualité-prix par voyageur assez impressionnant.



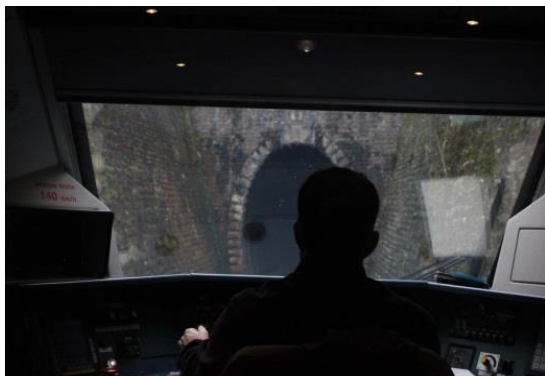
On approche de la montagne

Car des voyageurs, parlons-en ! Au départ de Pau, il y en avait 5 dans le train plus 7 administrateurs de BAP. 12 usagers, donc, plus 3 agents de la SNCF. C'est presque la foule par rapport à la fréquentation de la ligne avant qu'elle ne soit rénovée. A Oloron, 5 voyageurs sont descendus et 3 sont montés, dont un administrateur de BAP, François du Cluzel et son épouse résidant dans cette ville.

Pas la foule donc, non plus que pour le retour puisqu'on a dénombré, en plus du commando de BAP, cinq voyageurs grimant dans le train à Bedous. Le reste du trajet, à l'avenant : une personne est montée à Sarrance, une autre à Lurbe, compensée par la descente d'une autre. A Oloron, 3 voyageurs sont descendus et 7 sont montés pour gagner Pau. Rien à voir avec les LGV à la gare de Pau...

Complémentarité rail-route

Que devons-nous en conclure ? D'abord que ce prolongement de ligne après Oloron, jusqu'à Bedous, n'a pas de profonde signification en dehors de l'espoir qu'il suscite de voir cette liaison ferroviaire atteindre un jour Canfranc puis Saragosse. Ensuite, qu'en période de disette financière, il aurait sans doute été plus judicieux d'utiliser les 102 millions d'euros investis dans ce programme à finir de sécuriser la RN 134 en vallée d'Aspe, sinon à améliorer les équipements d'accessibilité en gare de Pau intéressant chaque jour



Les tunnels ont plutôt bien vieilli (photo BAP)

des centaines de voyageurs...

BAP, selon son président, trouve dans cette descente sur le terrain la confirmation de l'étude qu'elle mène avec la Fundación Transpirenaica du gouvernement d'Aragon et le Conseil régional de la Nouvelle Aquitaine. Cette étude commence à montrer que la principale justification de la réouverture de la voie ferrée en vallée d'Aspe réside dans le fret ferroviaire entre Valence-Saragosse et Pau et que, pour jouer enfin la complémentarité Rail-Route, chère aux Aragonais- et, nous espérons, bientôt aux Béarnais- la priorité reste à la finition de l'axe routier E7 de Lescar au tunnel du Somport.



JM. Lamaison et G. Loudet s'entretiennent avec un agent de la SNCF (photo BAP)

66 minutes de Pau à Bedous

A condition d'avoir quelque chose à faire à Bedous ; ce qui n'est pas assuré car cette ville de 572 habitants, capitale réelle mais non administrative de la vallée d'Aspe, propose principalement, avec le pastoralisme, des activités à caractère touristique. Pas de quoi donc, en dehors de l'été, animer vraiment la cité. Et ce n'est pas l'arrivée du train qui pourra bouleverser véritablement quelque chose même si son degré de renommée a singulièrement grimpé depuis que la liaison ferroviaire a été rétablie avec Oloron.



A Buzy, une seconde voie pourrait permettre à deux trains de se croiser (Photo BAP)

L'« expédition » menée par BAP n'avait d'autre but que de se faire une opinion objective sur cette réhabilitation qualifiée d'historique de 25 km de ligne ferroviaire qui en appelle une autre, beaucoup plus compliquée, celle des 30 kms de ligne restant à remettre en état jusqu'à Canfranc.

Que faut-il en retenir en dehors de la faible densité des voyageurs observée ? Que le trajet de Pau à Bedous s'effectue en 1h05 à une vitesse raisonnable. Départ de Pau à 9h22 (avec 2 minutes de retard), arrivée à

10h27 à Bedous. Le train fait une halte à la Croix du Prince, à Gan, à Buzy -où il existe deux voies pour le croisement possible de deux trains-, à Oloron, à Bidos, à Lurbe et au terminus de Bedous. RAS au retour. Départ de Bedous à 12h39, arrivée à Pau à 13h43. Il y a quatre liaisons par jour pendant la saison hivernale.



Terminus : le train ne va pas plus loin. Canfranc est à 30 km... (photo BAP)

BEARN ADOUR PYRENEES Commission communication

Directeur de publication : Pierre Saubot

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

Tél. 05 59 82 56 40 - Site : www.bap-europe.com - E-Mail : bap@pau.cci.fr