

À Pau, usagers, syndicats et élus PCF se mobilisent pour la Palombe bleue

Le train de nuit Paris-Hendaye est plus que jamais menacé. Vendredi, les défenseurs du service public avaient rendez-vous en gare de Pau.

Trois cents personnes se sont rassemblées à Pau, vendredi soir, et ont accueilli en musique, sur le quai 1, la Palombe bleue à son entrée en gare. Ce train de nuit qui relie Hendaye et Tarbes à Paris en passant par Pau est menacé de ne plus rouler après le 1^{er} juillet, malgré son taux d'occupation qui atteint 86 % à l'arrivée de l'été. Depuis un an, la CGT, les associations d'usagers, la Convergence nationale rail et le Front de gauche se mobilisent pour que survive ce train.

Vendredi soir, aux côtés du secrétaire général de la CGT cheminots, Laurent Brun, Pierre Laurent, secrétaire national du PCF et sénateur, et Olivier Dartigolles étaient aussi à la gare de Pau.

Défendre le service public et le maillage territorial

« On était présent pour exprimer notre solidarité, mais aussi plus largement pour défendre le service public ferroviaire et le maillage territorial », explique le porte-parole du PCF et élu municipal paloï. « Une des préoccupations principales des Français sur le terrain, c'est leur volonté de maintenir un tissu dense de l'ensemble des services publics, des transports, de santé, des caisses d'allocations familiales, a expliqué Pierre Laurent lors de sa prise de parole à la gare. Les gens ne sup-

portent plus l'abandon organisé des campagnes et de nos territoires. »

La solution de remplacement promise – des cars de nuit – ne fait pas l'unanimité. « Le train est efficace socialement et écologiquement, c'est la solution, a insisté Pierre Laurent. En plus, chaque passager de car coûte trois fois plus en termes d'aides publiques que ceux des trains d'équilibre du territoire. »

Les usagers étaient présents en nombre à la gare de Pau pour défendre cette solution économique et pratique pour aller à Paris. Avec la Palombe bleue, ils arrivent à 7 heures. Un gain de temps et une économie d'une nuit d'hôtel non négligeables.

L'argument de la SNCF, qui avance que, en passant par Bordeaux et la ligne à grande vitesse, on gagne du temps, ne passe pas. Non seulement cette solution se révèle bien plus coûteuse, mais, comme l'explique Frédéric Puntous, secrétaire de la CGT cheminots de Pau, à la République des Pyrénées, « il est aujourd'hui impossible d'arriver à Paris avant 10h10, pour un départ depuis Pau à 5h10. Les usagers professionnels, par exemple, sont obligés de prendre le train la veille et de payer une nuit d'hôtel en plus ». •

PIERRIC MARISSAL

75 %
C'EST LE NIVEAU
D'AUTOFINANCEMENT
DES TRAINS DE NUIT,
BIEN MIEUX QUE LES
TER (35 %) ET LES
TRANSILIENS (38 %).

LES DERNIERS TRAINS DE NUIT EN SURSIS

Trois lignes de nuit ont été fermées en 2013 et 2014 : Genève-Hendaye, Nice-Hendaye et Paris-Luchon. Les trains Paris-Bourg-Saint-Maurice et Strasbourg-Nice ont suivi le 1^{er} octobre 2016. Le Paris-Portbou ne roule plus depuis le 10 décembre. Prochain sur la liste, le Paris-Tarbes-Hendaye, qui passe par Pau, circulait quotidiennement en 2011 et ne roule déjà plus que quelques jours par semaine. La fin de la Palombe bleue est prévue le 1^{er} juillet 2017, puisque l'État veut s'en désengager. Des négociations sont en cours avec la région Occitanie pour faire converger tous les trains de nuit en provenance du Sud-Ouest à Toulouse pour n'en constituer qu'un à destination de Paris. Seules sont susceptibles de subsister, pour l'instant, les lignes de nuit Paris-Rodez, Paris-Toulouse, Paris-Latour-de-Carol et Paris-Briançon.