

ON NOUS PREND POUR DES JAMBONS !

En décembre 2011, un train circulant tous les jours et bénéficiaire (de la bouche même des dirigeants de la SNCF) était détourné par Toulouse car RFF refusait de réserver un sillon pour ce train de nuit. Certains cheminots « mauvaises langues » affirmaient que les entreprises sous-traitantes engageaient du personnel étranger qui ne connaissait pas les normes de sécurité à appliquer en cas de circulation sur voie unique temporaire, et que, de plus, beaucoup ne parlaient pas français. En tout cas le train de nuit *La Palombe Bleue* qui circulait depuis le service d'hiver de 1979 via Bordeaux et desservait Morcenx, Dax, Bayonne, Biarritz, Saint-Jean de Luz, Hendaye et Irún pour l'une de ses rames, Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes pour l'autre, était détourné par Toulouse (sans arrêt commercial), passait par Tarbes et remontait sur Dax avant de redescendre sur Irún. A cette époque la SNCF déclarait que ce train n'était qu'un « train de loisir » permettant aux gentils parisiens de venir passer leur week-end ou leurs vacances sur la côte basque. Donc sa circulation fut réduite à 3 jours par semaine et aux périodes de vacances scolaires. Quand aux espagnols ou plus largement les personnes qui empruntaient ce train en correspondance avec les trains espagnols de la Renfe... Et bien alors que les différents gouvernements ne cessent de mettre en avant la mobilité des citoyens européens et la mission de service public de la SNCF, il fut décidé de faire arriver ce train à Irún après le départ des trains espagnols et de lui faire quitter Hendaye avant l'arrivée de ces derniers. La SNCF poussa le vice à faire arriver la *Palombe Bleue* à 8h55 quand le train pour La Corogne partait à 8h45 d'Irún. La Renfe décida alors de retarder le départ du train pour La Corogne à 9h15 et la SNCF retarda l'arrivée de son train de nuit à 9h25. En 2011, la CGT Cheminots de Tarbes éleva la voix contre ce qu'elle voyait comme le début de la fin de ce train de nuit. Une pétition contre la suppression de *La Palombe Bleue* fut lancée par la CGT Cheminots. Elle est actuellement toujours en ligne et a recueilli au 26 septembre 2016, 4907 signatures. En 2011 les représentants de la SNCF promirent sur France Info que, bien entendu, la *Palombe Bleue*, « reprendrait son envol » sur son itinéraire normal via Bordeaux en 2017 après la fin des travaux de la L.G.V. entre Tours et Bordeaux. Mais entre temps le rallongement du parcours entre deux et trois heures, la suppression volontaire des correspondances à Irún et Hendaye, et la multiplication des retards et les suppressions du train, firent que le nombre de voyageurs diminua considérablement. Malgré cela le taux d'occupation moyen de ce train était de 54% en 2014 et complet certains vendredis. Mais entre temps M. Duron et son rapport à charge contre les trains de nuit, où d'ailleurs la *Palombe Bleue* apparaît comme un Paris-Hendaye via Toulouse, et M. Vidalies qui fut longtemps député des Landes (et oui !) ont, semble t-il, scellé le sort de ce train au 1^{er} juillet 2017. Mais est-ce réellement pour les raisons que l'on nous donne ? Non.

M. Vidalies a annoncé un sursis pour *La Palombe Bleue* jusqu'à l'ouverture de la Ligne Sud Europe Atlantique. Mais va-t-il recirculer via Bordeaux avec ses anciens horaires et avec le rétablissement des correspondances avec les trains espagnols ? Non. Il sera maintenu par Toulouse (ville toujours sans arrêt commercial). De plus entre le 16 octobre et le 17 décembre 2016, des travaux auront lieu entre Montréjeau et Tarbes. Ce train sera purement et simplement supprimé. Lorsque dans le rapport Duron, il est dit noir sur blanc qu'en 2017 des travaux sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse empêcheront les trains de nuit de rouler, par où va circuler *La Palombe* ? Peut-être faut-il rappeler que ce n'est pas un oiseau... Pensez-vous que les parisiens qui prenaient ce train pour passer leur samedi et dimanche entiers sur la côte se sont reportés sur les TGV en perdant le samedi matin et le dimanche après-midi ? Et bien non. Peut-être qu'il faudrait faire une estimation de l'argent que le détournement et la suppression ponctuelle du train de nuit a fait perdre aux commerçants de la Côte Basque. Pensez-vous que, contrairement à certaines villes de la région Occitanie, les mairies de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean de Luz ou Hendaye se soient émues de la gestion catastrophique de ce train et de la volonté politique de le supprimer ? Non. Les syndicats cheminots ? Un tract de regrets pour Sud-Rail et la Cgt-Cheminots. Le président socialiste de la région Nouvelle Aquitaine ? Sur la même ligne qu'Alain Juppé le maire de Bordeaux : « vive le TGV ». TGV qui rappelons-le est pensé entre Paris et Bordeaux. A aucun moment il a été question du sud de Bordeaux. Et même si la L.G.V. de VINCI avec son péage de 22 euros le kilomètre contre 18 centimes pour la ligne classique permet de réduire le temps de parcours, pour les parisiens c'est toujours une demi-journée perdue à l'aller et une au retour. Et oui, Paris-Bordeaux ! Et

comme le prix du péage de la LGV sera répercuté sur le billet du train, on paiera pour que nos amis bordelais aient leur TGV direct avec Paris. M. Juppé a d'ailleurs obtenu auprès de M. Hollande le nombre d'allers-retours souhaités. Plus que ne préconisait la SNCF, qui en tant qu'opérateur unique, et par la voix de son président M. Pépy, a dit que cela creuserait encore plus déficit de la SNCF à cause du nombre de trains engagés et du prix du péage pour emprunter la LGV entre Tours et le bordelais. Mais rassurez-vous, bientôt on prolongera cette LGV vers Dax, même si il n'y a pas d'argent et que beaucoup de communes se rendent compte qu'elles se sont engagées à financer une LGV qui ne leur servira à rien. Mais *La Palombe Bleue* est-elle un danger pour ses futurs TGV ? Pourquoi le Gouvernement, la Région Nouvelle Aquitaine, la Région Île de France et les mairies basques par leur passivité cherchent-elles à la tuer ? Raisons politiques et intérêts financiers particuliers. Car je vous l'affirme, *La Palombe Bleue* pourrait circuler jusqu'en 2021 (date limite de circulation pour le matériel Corail) et rapporter de l'argent. Comment ? Je vais vous le dire. Et le Gouvernement, la Région Nouvelle Aquitaine, la région Île de France et la région Occitanie auraient pu tester cette solution jusqu'en juillet 2017 et voir si ce train avait un avenir ou si sa suppression est inéluctable faute de bénéfices.

Tout d'abord M. Vidalies et ses subordonnés (ainsi que les médias) reprennent toujours l'image des 100 euros de subvention nationale par voyageurs des Intercités de Nuit. Bizarrement selon la Cour des Comptes 94% de la subvention versée à la SNCF est prélevée comme taxe sur la propre SNCF. Donc 94 euros versés viennent de la propre SNCF. Le contribuable ne donnerait que 6 euros. Mais passons, car le secrétaire d'état nous fournira toujours une explication plausible basée sur des chiffres invérifiables. S'il faut subventionner le train de nuit, les régions Nouvelle Aquitaine, Île de France et Occitanie pourraient le faire, tout comme les villes desservies en échange par exemple de publicité par pelliculage de la rame, distribution à bord de livrets touristiques et pourquoi pas de prévoir des petits-déjeuners avec des produits régionaux landais ou basques. De plus, si jamais ce train est bénéficiaire à nouveau comme il l'était avant son détournement par Toulouse, et bien la région et les collectivités locales devraient pouvoir toucher une part du bénéfice de façon à récupérer une part de l'argent investi. Le but du train de nuit étant de permettre au voyageur de se reposer et de profiter pleinement des jours de loisirs, le retour de *La Palombe Bleue* par son itinéraire via Bordeaux est obligatoire, ainsi que son retour aux anciens horaires. Le rétablissement des correspondances avec les trains de la Renfe permettrait également d'augmenter le nombre de voyageurs et donc les bénéfices du train, car la LGV vers Madrid n'est pas prévue avant 2030. La rame de Tarbes pourrait être prolongée jusqu'à Toulouse en cas de suppression provisoire ou définitive de l'ex *Occitan* pour cause de travaux. Des voitures de places assises pourraient offrir un service TER entre Dax et Hendaye et entre Dax et Tarbes (ou Toulouse si prolongement). Cela permettrait une mobilité matinale pour les étudiants et les travailleurs. Très rapidement on verrait si cette solution fonctionne, une solution complémentaire à l'offre TGV. N'a-t-on pas réussi à réparer la ligne Bayonne-St. Etienne de Baïgori ? La reconstruction de la ligne vers Canfranc ne se poursuit-elle pas ? L'année 2017 approche, une année électorale. Sauver *La Palombe Bleue* au moins jusqu'en 2021, c'est aider l'économie régionale. Mais n'y'a-t-il pas une réelle volonté de couler la SNCF ? Le refus par l'Etat d'assumer la dette de l'entreprise (alors que l'Allemagne l'a fait pour la Deutsche Bann), mais surtout l'étonnante coïncidence de suppression de trains au moment des vacances scolaires de la Toussaint. Personne ne voyage à cette période, évidemment... Ainsi pendant ses vacances aucune correspondance vers Madrid et le nord-ouest de l'Espagne ne seront possible à Irún car la SNCF supprime le TGV au départ de Montparnasse à 7h23 et le train de nuit. Seul est préservé (sauf la samedi où le 7h23 est maintenu) le TGV de 12h24 avec comme correspondance... le train de nuit de la Renfe et CP *Trenhotel* vers le Portugal. Je serais curieux de connaître l'avis des instances européennes sur cette situation. Qu'on ne nous prenne pas pour des jambons !

Le 26 septembre 2016

M. DIEZ Juan-Carlos
Enseignant à Paris,

Usager régulier de *La Palombe Bleue* depuis 1979
Séjourne régulièrement au Pays Basque et en Espagne.