

TRAINS EN BÉARN : APRÈS ONZE ANS AUX COMMANDES, M. LAGRAVE DÉCOUVRE LES SAISONS !

COMMUNIQUÉ DE NICOLAS CRESSON

DÉLÉGUÉ DÉPARTEMENTAL ADJOINT
CONSEILLER MUNICIPAL & COMMUNAUTAIRE D'ORTHEZ
RÉFÉRENT DE LA 3^e CIRCONSCRIPTION

Renaud Lagrave est chargé des transports à la Région depuis janvier 2015. **Plus de onze ans aux commandes**, et voici son bilan en Béarn : **plus d'un train sur cinq supprimé sur Hendaye-Bayonne-Pau-Tarbes (21,6 %)**, près d'un sur cinq sur Bordeaux-Pau-Tarbes (18,3 %). Face à ce naufrage, le vice-président socialiste ose affirmer que « **les choses se sont améliorées** ».

Le coupable ? Le réchauffement climatique ! Selon M. Lagrave, si les trains ne partent pas, c'est parce qu'en hiver, il gèle. Parce qu'en automne, les feuilles tombent. Parce qu'en été, il fait chaud. Des phénomènes aussi imprévisibles que Noël au mois de décembre ! **Onze ans aux commandes pour découvrir qu'il existe des saisons.** Le réchauffement climatique a bon dos : il fait gagner du temps, il évite de rendre des comptes, et surtout il n'est jamais responsable devant les électeurs.

Les caténaires gelaient déjà du temps des locomotives à vapeur, et les feuilles tombaient déjà à l'automne avant que le mot « climat » n'entre dans les discours de l'exécutif régional. **Le vrai problème, ce n'est pas la météo, c'est un réseau que la majorité régionale a laissé vieillir sans jamais en faire une priorité.** Et pour faire bonne mesure, il agite la menace de « 5 ou 6 lignes » fermées... **sans être capable d'en citer une seule.**

Car de l'argent, **sa majorité socialo-communiste en trouve toujours pour ses lubies.** Déjà **100 millions d'euros engloutis par la Région** pour rouvrir Oloron-Bedous dans le cadre de la Pau-Canfranc pour un coût du prolongement estimé à **450 millions en 2024, puis 600 millions aujourd'hui.** Une réouverture promise « en 2025 minimum », **désormais repoussée à 2035.** Lors de la commission permanente de ce lundi, elle a voté **une nouvelle rallonge de 400 000 euros** pour les études de cette même ligne, après 280 000 euros supplémentaires en novembre 2023, avec une convention prolongée jusqu'à fin 2027.

Trois ans d'études, deux rallonges. **La Pau-Canfranc est devenue le tonneau des Danaïdes de l'exécutif régional** : on y verse sans compter et on ne voit jamais le bout.

À Orthez, les usagers en ont fait l'amère expérience. Au printemps dernier, la ligne Dax-Pau a été fermée pendant deux semaines. Voilà l'état réel d'un **réseau à bout de souffle, faute d'entretien depuis des années.** Élus et habitants réclament depuis longtemps la modernisation des tronçons Dax-Orthez-Pau et Bayonne-Puyoô-Orthez-Pau, ceux qu'empruntent chaque jour salariés, lycéens et étudiants. **C'est là que doit aller chaque euro que la Région engloutit dans ses projets de prestige.**

Comble du cynisme, **M. Lagrave reconnaît lui-même que le voyageur ne paie que 24 % du coût réel de son billet**, et affirme dans la foulée que le train est « moins cher » que la voiture. **Il l'est surtout parce que les contribuables néo-aquitains paient les trois quarts !** Et moins de trois mois après avoir encore augmenté les tarifs TER, il ose expliquer que le prix « **n'est pas le sujet** ». **Les usagers d'Orthez, de Pau ou de Puyoô n'ont que faire des bulletins météo et des leçons de morale. Ils veulent des trains qui partent et qui arrivent à l'heure.**

Les élus du Rassemblement National exigent que l'argent du ferroviaire aille d'abord aux lignes du quotidien, et non aux caprices de l'exécutif régional.