

ACTUALITE DES TRANSPORTS URBAINS

AGGLO DE PAU / MAI 2016

02 Mai : Conseil syndical du SMTU

12 Mai : Conseil communautaire de l'Agglo.

Ordre du jour : tarification – BHNS

Le SMTU dont la compétence concerne essentiellement la mobilité à l'intérieur du périmètre des transports, s'est penché sur la nouvelle tarification des titres et la modification du tracé initial du BHNS - entre Carnot et les Halles.

Le Conseil communautaire dont les compétences sont multiples, a entériné, dans le domaine qui le concerne, les décisions du SMTU.

La DUT vous fait part de ses réflexions sur ces 2 sujets.

TARIFICATION

Nous ne sommes pas favorables à la gratuité des transports. Il est normal, à nos yeux, que l'utilisateur paie une partie de son voyage. Les tarifs actuels parmi les plus bas de France, faut-il le rappeler, vont subir une hausse - inévitable en raison du contexte économique. Mais cette hausse doit être raisonnable. Le choix d'une augmentation conséquente **(+30%)** s'est porté sur les titres achetés directement auprès du conducteur contrairement aux titres préalablement acquis avant la montée dans le bus qui, eux, augmentent moins **(+20%)**. Ainsi le ticket unitaire à 1€ passe à **1,30€**. Cette mesure devrait inciter les clients à éviter l'achat direct au conducteur et à préférer se munir au préalable d'une carte de 10 voyages à 10€.

Sauf qu'il est beaucoup plus facile de sortir de son porte-monnaie 1€ que ...10€ quand on ne roule pas sur l'or !

Quel argument bizarre, direz-vous ! Ne nous méprenons pas ; c'est ainsi que beaucoup de familles gèrent leur quotidien. Les familles qui ont des difficultés à joindre les deux bouts sont, en grande partie, situées parmi les « captifs » du bus. Double peine !

Certes, les compensations sociales à la charge des communes adoucissent la facture « transports » de certaines familles.

Nous disons : 30% d'augmentation, c'est trop !

Les plus modestes seront directement concernés ! Nous ne sommes pas d'accord !

→ Autre changement : suppression de la carte ScolarPass, destinée aux élèves de la 6^{ème} à la terminale. **Gratuite à ce jour, elle deviendra payante !** Elle coûtera 5€/mois ou 50€/an avec possibilité de trajets illimités tous les jours de l'année, y compris les vacances scolaires.

L'argument principal des décideurs pour rendre ce titre payant est le suivant :

La gratuité incite les jeunes à frauder les mercredis après-midi et les samedis, lorsque les cours sont suspendus, la carte n'étant plus valable pour circuler. « Supprimons là ! »

Pour nous, justifier la fin de la gratuité en raison d'une utilisation frauduleuse de la carte (soit dit en passant, une minorité de jeunes), c'est donner raison aux « tordus » au détriment de la grande majorité honnête.

Le seul avantage de la nouvelle carte réside dans sa souplesse d'utilisation.

Mais à quel prix ?

Les familles modestes seront une nouvelle fois touchées. Nous ne sommes pas d'accord.

→ Autre question : **la qualité du service sera-t-elle améliorée ?**

Avec les augmentations de tarifs, nous sommes en droit d'attendre une amélioration des dessertes, des fréquences et de la vitesse commerciale.

A en croire le Président du SMTU, l'objectif est de maintenir l'offre kilométrique actuelle.

Traduit autrement : **avec plus, faire pareil !**

• Pour nous, l'objectif doit être : avec plus, faire mieux !

La vision de la mobilité dans la future grande agglomération doit relever d'une véritable politique globale des déplacements, ambitieuse et incitative. Pas de politique agressive contre l'automobile dont 70 à 80% des utilisateurs se servent par nécessité. Mais des actions coordonnées favorisant un report modal vers des moyens doux de déplacement, le bus et le vélo notamment.

Or cette politique de report modal, nous ne la percevons pas clairement. La philosophie du système de déplacement semble devenir : laisser faire, laisser passer tout le monde, partout.

C'est bien beau, dans un monde idéal ! La situation est dégradée : la voiture toute puissante pollue (certes de moins en moins...), prend beaucoup d'espace et se révèle source d'insécurité dans nos villes. Une incitation crédible à moins l'utiliser serait la bienvenue.

Avec plus de recettes escomptées grâce à l'augmentation des tarifs, faire mieux c'est créer de nouvelles lignes desservant les quartiers « oubliés » du réseau 2010 – 2016.

BHNS ou ex-BUS TRAM ou futur SUPER BUS

A en croire les élus actuels de la CDA, le projet de « bus à haut niveau de service » a été porté sur les « fonds baptismaux » depuis des temps quasiment immémoriaux ! Comment a-t-on pu imaginer un seul instant qu'il ne se ferait pas ? Ne cherchons pas querelle à ceux qui ont une faille mémorielle... Les convertis de la dernière heure sont toujours les bienvenus parmi ceux qui ont milité pour sa réalisation dont particulièrement la DUT.

La réunion du 12 mai avait pour objet la modification du tracé initial.

Nous avons toujours pensé que le passage, dans le sens Nord-Sud, par la rue Carnot sur toute sa longueur était une excellente initiative, sur les plans « circulation » et « rénovation urbaine ».

Nous avons exprimé notre ressenti lors de la concertation préalable. Les élus ont majoritairement voté pour le passage par Palassou et Cassin, vraisemblablement séduits par l'argument de la minoration des coûts envisagée pour la ville de PAU.

Nous, futurs usagers du BHNS, sommes plus attentifs aux performances et qualité de service de ce nouveau bus (pas de desserte au plus près des Halles !).

A ce jour, rien n'est vraiment clair sur le passage en site propre du BHNS en hyper-centre.

Rues Cassin, Gambetta et Daran : il est absolument indispensable que le bus circule dans un couloir réservé.

Il serait aberrant de dépenser des millions d'euros en expropriations, renforcement de voirie et aménagement de stations spécifiques pour, en bout de ligne, engluer ce « super-bus » dans la circulation automobile et, par voie de conséquence, le rendre inefficace.

La solution « Palassou » nous semble aller directement dans le mur : **ça va coincer à Cassin !**

→ Autre questionnement : comment optimiser l'efficacité du BHNS ?

Croire que ce bus de grande capacité se remplira tout seul comme par magie est une erreur.

Il faut lui donner les moyens de réussir !

- La distance inter-stations, relativement importante, peut se révéler un handicap pour des Palois habitués à des arrêts de bus rapprochés.

Rappelons-nous des critiques toujours actuelles concernant les quartiers mal desservis (Ex : chemin Guilhem, ex ligne 7) obligeant les usagers à la marche ou, pire, à réutiliser leur voiture !

- Autour du BHNS doit se structurer un réseau de bus complémentaire, une incitation forte favorisant l'utilisation des moyens doux de déplacement.

Examinons un exemple précis :

Qu'apportera le BHNS aux centaines de salariés travaillant, avenue des Lilas :

la CDA au Piano, la CPAM ?

A priori, rien. Beaucoup trop loin de l'arrêt « Saragosse ». Sinon à considérer que le « dernier kilomètre » soit effectué en bus, vélo ou pourquoi pas, trottinette électrique !

La CDA possède un vaste parking pour ses « heureux » salariés. Ce parking est actuellement pratiquement saturé.

La CPAM se contente d'un mini parking. Les salariés sont garés dans les rues avoisinantes et tout le long des Allées de Morlaas, transformées en parking géant...

Le quartier des Fleurs est submergé de voitures. Les résidents ont du mal à se garer et assistent au ballet infernal de voitures (2 sinon 4 fois /jour) rarement occupées par plus d'une personne. Je vous laisse deviner la pollution et l'insécurité dans ce quartier !

La solution BHNS pour les salariés venant de l'ouest et du nord de Pau peut être viable :

-Parking relais Hôpital ou Barrincou. Bus jusqu'à Saragosse.

-Saragosse → avenue des Lilas : vélo.

Encore faudra t-il conserver le vélo en libre service !

D'autres questions se poseront au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'aménagement. Par exemple, nous ne sommes pas insensibles à l'abattage des arbres ; certains en font une question essentielle. Pour nous, l'important est qu'il y ait davantage d'oxygène à se partager **après qu'avant** ! Nous y veillerons.

DUT, le 26 mai 2016