



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

**votre avis
COMPTE**

Volet 3

Comité de lignes Etoile de Pau

11 mai 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation** depuis la date d'ouverture jusqu'au comité de lignes ainsi que les **messages envoyés lors de celui-ci**.

- 1) Questions plateforme de concertation
- 2) Questions posées lors du comité de lignes
- 3) Questions posées lors du comité de lignes et non répondues en séance

1 : Questions plateforme de concertation

Confort – ligne 55	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Dans une période de préoccupations environnementales et de crise énergétique, il devient vraiment, vraiment urgent de penser à une solution qui permette d'accueillir de façon sûre et pratique toutes les usager-e-s à vélo, sans importuner les autres passager-e-s, voire risquer d'être refusé à bord du train comme ça s'est vu récemment sur la ligne 55. Si la SNCF nous dissuade d'utiliser un moyen de déplacement écologique et sain, elle va littéralement à l'encontre de sa raison d'être ».	Sur la ligne 55, les trains proposent environ 4 places pour les vélos. En cas de forte affluence, les passagers sans vélo demeurent prioritaires, ce qui peut, il est vrai, amener des frustrations compréhensibles. A l'avenir, le nombre de places vélos à bord va augmenter. C'est une disposition imposée par la loi d'Orientation sur les Mobilités. La Région souhaite également encourager les solutions de stationnement en gare afin d'éviter que les vélos soient systématiquement embarqués à bord. Enfin, la SNCF réfléchit à des dispositifs d'aide à l'embarquement des vélos en les démontant.
Confort – ligne 55	Réponses Région-SNCF
« Les derniers mois ont démontré : - l'annulation constante et régulière des trains sur les horaires les plus fréquentés (et non le bus ne vaut pas le train en terme d'horaire et de qualité du service) - la non prise en compte de la hausse de la fréquentation des usagers avec vélo dans le train - la présence aléatoire de la deuxième rame le lundi matin permettant d'accueillir les étudiants qui vont à Pau et leur valise - la désespérante et exaspérante non prise en compte de nos remarques...».	La ligne a effectivement connu un certain nombre de dysfonctionnements ces derniers mois en raison de la situation sanitaire (beaucoup de conducteurs/contrôleurs malades ou cas contacts et non remplaçables), les impacts indirects de l'interruption des circulations entre Bidos et Bedous et des intempéries. Cela a entraîné malheureusement beaucoup de suppressions et d'irrégularités. Comme évoqué ci-dessus, les vélos à bord sont bien pris en compte mais doivent faire l'objet de réflexions plus poussées pour proposer des solutions convenables. Sur le doublement du train du lundi matin, celui-ci dépend de la disponibilité des rames. Il arrive que certaines soient en maintenance ou exclues du service suite à un accident par exemple.
Confort	Réponses Région-SNCF
« Vous avez enfin compris qu'un rame ne suffit pas le vendredi soir sur Pau-Bedous. Vous en mettez deux : bravo et merci. Maintenant il faut poursuivre l'effort et comprendre que le lundi matin, les gens qui sont rentrés le vendredi soir repartent. Donc proposition : double rame le lundi matin aussi, merci ! ».	Le nombre de rames à disposition est limité. Les rames circulant sur la ligne 55 sont entretenues à Limoges pouvant entraîner des difficultés de disponibilité tout comme les accidents ou les besoins sur d'autres lignes de la Région. Doubler le train du lundi n'est donc pas toujours possible.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Parking sécurisés pour les vélos, goulottes le long des escaliers ou rampes d'accès : ça me semble être le minimum pour une gare comme Pau. A Orthez, il y a un ascenseur, mais il n'est pas destiné aux vélos. Bref, ne plus avoir à porter le vélo dans les escaliers serait un réel progrès ».	La gare de Pau va bénéficier d'ici quelques années d'un programme de mise en accessibilité qui devrait permettre de faciliter les déplacements en gare avec son vélo. A Orthez, les ascenseurs sont réservés en priorité aux personnes à mobilité réduite. Leurs dimensions ne sont donc pas adaptées à tous les vélos.
Horaires	Réponses Région-SNCF

« La démarche Optim'TER (augmentation de la contribution financière de la Région) sur l'étoile de Pau, c'est : - plus de trains en heure creuse vers Bordeaux-Bayonne, mais rien en heure de pointe et rien pour Nay-TBS - un supposé renfort d'offres qui comble une lacune de la grille horaire lamentable de 2022 mais en créé d'autres - TER du soir Pau-Dax/Pau-Bayonne en concurrence TGV/IC moins chers vers les mêmes destinations. Moins de recettes pour le service TER. Plus cher mais moins bien qu'en 2021 ! ».	Tout d'abord, il convient de préciser que si la contribution de la Région pour cette nouvelle offre OPTIM'TER est revue à la hausse la première année, elle doit être compensée d'ici trois ans par la hausse des recettes selon SNCF. Des renforcements en heures creuses sont effectivement proposés afin de combler des creux d'offre qui faisaient l'objet de demandes de la part d'usagers. Vers Bordeaux, un aller-retour direct, au départ de Pau, sera proposé chaque jour en pointe permettant un gain de temps de parcours de l'ordre de 8 minutes. Vers Bayonne, un train supplémentaire sera mis en place après 19h au départ de Pau afin de répondre aussi à des demandes exprimées précédemment d'amélioration de l'amplitude. Un départ de Pau vers Dax sera proposé vers 18h afin de répondre aux sollicitations exprimées lors des derniers comités de lignes. Le départ actuellement assuré vers 19h ira désormais à Bayonne au lieu de Dax. Une solution de substitution est à l'étude pour les usagers à destination de Dax. Concernant enfin la concurrence que vous évoquez entre TER et TGV/IC, il y a plutôt une complémentarité, les TER permettant notamment une desserte plus fine que TGV (arrêts Artix, Puyoô). Pour les usagers fréquents, l'abonnement TER reste plus attractif que l'offre TGV. Il permet aussi d'emprunter les trains Intercités.
Horaires « Et ça continue : on déplace quelques trains ...on déshabille Paul pour habiller Pierre ...les trains de nuits reviendront seulement en été : donc le problème des trains givrés va continuer, les étudiants et travailleurs bossant après 19 h seront obligés de se débrouiller autrement... ».	Réponses Région-SNCF Les trains Intercités de nuit ne sont pas de la compétence de la Région mais de l'Etat. Sur le givre, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs travaillent sur des solutions pour en limiter l'impact : projection de solution à base de téflon pour éviter la formation du givre, passage de trains racleurs, utilisation de train bi-modes... La Région attend des solutions plus efficaces pour l'hiver prochain.
Horaires « La proposition d'un horaire à 16h04 pour un trajet Bidos-Pau ne permettra à aucun usagers salarié du site Safran de Bidos de 800 personnes de profiter de cette ligne. Le salariés non cadres ne peuvent quitter l'usine qu'entre 16h30 et 17h45. Il en résulte que la gare récente construite devant la sortie de l'usine ne sera pas utilisée et le potentiel de plusieurs dizaines d'utilisateurs sera réduit à néant. Notre besoin est d'avoir une date de départ vers Pau entre 16h35 et 17h15. La DRH Safran ».	Réponses Région-SNCF Votre demande est parfaitement compréhensible mais se heurte aux difficultés de la construction des horaires entre Bidos et Pau. Il n'existe en effet aujourd'hui qu'un point de croisement sur la ligne, à Oloron. La nouvelle offre OPTIM'TER prévoit un départ de Pau à 17h vers Oloron. Il n'est ainsi pas possible de proposer un départ à un horaire équivalent au départ de Bidos sans point de croisement supplémentaire. La Région a toutefois demandé à la SNCF d'étudier les adaptations possibles pour répondre à votre problématique. A ce jour, ces études sont toujours en cours et doivent faire l'objet

	d'échanges approfondis. Nous ne manquerons pas de vous tenir informé de leurs conclusions.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« A quand des horaires vraiment adaptés ? Depuis que les Comités de ligne existent, la situation ne fait que s'aggraver ; il faut des TER sur toutes les lignes, toutes les demi-heures entre 6h et 10h et 16h et 22h et bien entendu des TER toutes les heures entre 10h et 16h... ».	Proposer un cadencement aussi important rendrait effectivement l'offre beaucoup plus attractive. Cela nécessite cependant d'importants moyens financiers et techniques que la Région ne peut engager seule et à court terme. Des réflexions sont toutefois en cours dans le cadre des études sur l'amélioration de la desserte de Pau afin d'augmenter les dessertes à moyen et long termes sur l'ensemble de l'étoile de Pau.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Bonjour. En l'espace de 3,5 années le train Pau-Dax (ligne 52) que j'emprunte pour me rendre à mon emploi s'est décalé progressivement dans le mauvais sens : il est passé de 7h32 à 7h13 le matin et de 18h12 à 18h50 le soir. Cela fait + 45 minutes par rapport au moment où j'ai accepté cet emploi. Cela a des incidences fortes. La meilleure illustration est la diminution du nombre d'abonnés sur la ligne 52 : de 17 % en 2018 à 6 % en 2021 ». « Bonjour. Il serait souhaitable de réviser les horaires de fin de journée sur cette ligne. En fin de journée de travail, départ TER de Dax à 16h04, ce qui est très tôt pour une débauche, le suivant à 18h50, ce qui est très tard pour rentrer chez soi. Un « gouffre » de 2h46 entre ces 2 TER. C'est incompréhensible et inadmissible d'avoir laissé cet écart s'accroître au fil du temps (je ne détaille pas ici cette dérive initiée depuis plus de 10 ans). Cordialement ». « Bonjour. Il y a un "trou" de 2h46 entre les TER de 16h04 et 18h50 sur la ligne 52, entre Dax et Pau. Pour les abonnés TER et usagers quotidiens cela est contraignant et impose une trop grande amplitude entre le départ le matin (7h13) et le retour le soir (19h43). J'ai reçu une information par mail le 2 février sur la possibilité de prendre gratuitement le TGV 8587 de Pau à Dax à 18h26, mais j'ai indiqué que ma demande portait sur le sens Dax-Pau. J'attends depuis plus de deux mois une réponse ».	Il peut arriver que d'une année sur l'autre les horaires soient modifiés de quelques minutes pour des raisons techniques (ralentissement sur la voie, conflit avec un autre train...). Au service annuel 2022, des modifications plus substantielles ont eu lieu en raison de modifications des horaires de TGV qui ont nécessité l'adaptation des horaires TER, d'où par exemple le décalage du 18h12 à 18h50. La Région et SNCF réfléchissent à des solutions pour permettre un départ de Dax vers Pau plus adapté en fin d'après-midi. Concernant le nombre d'abonnés, il était de 10% à fin 2021. Attention toutefois, ce chiffre n'intègre pas les trajets communs aux lignes 51 (section Bordeaux-Dax) et 53 (section Tarbes-Puyoô). A ce jour, il n'est pas possible d'emprunter le TGV desservant Dax à 17h30 vers Pau mais des réflexions sont en cours avec SNCF sur ce sujet.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« A partir de 2025, plus de train depuis Pau vers Oloron de 07h03 à 10h18 et de 13h28 à 16h30, plus de train depuis Oloron vers Pau de	Les horaires des trains à l'horizon 2025 ne sont pas connus aujourd'hui. Lors de la réouverture de la section Bedous-Canfranc,

07h42 à 10h55 et de 16h35 à 18h15 en raison de la présence de trains de marchandises. Est-ce acceptable de dépenser plusieurs centaines de millions d'euros pour une desserte aussi famélique et une régression de l'offre entre Pau et Oloron ? Association CROC (Contre la Réouverture Pau Oloron Canfranc Saragosse) : croc-aspe.com ».	des adaptations horaires seront nécessaires et font actuellement l'objet de réflexions. Une attention particulière sera portée au niveau d'offre proposé entre Pau et Oloron. La Région souhaite notamment lancer une étude sur l'accroissement capacitaire de la ligne intégrant la question de la signalisation ainsi que la réactivation du croisement de Buzy. Cela permettrait à terme d'engager plus de trains qu'actuellement entre Pau et Oloron.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Plantons le décor : deux grands enjeux et problèmes concernent le Pays Basque et la planète : la crise du logement et de l'environnement. De plus en plus de jeunes sont obligés d'habiter à une trentaine de km de leur lieu de travail quand celui-ci se trouve sur le BAB. Cela génère des embouteillages, des frais exorbitants avec le prix du carburant et j'en passe. Mais quand seulement quatre trains quotidiens desservent Biarritz depuis Urt, c'est juste inconcevable en 2022. J'espère que les choses vont changer ! ».	Avec OPTIM'TER, 1 aller-retour supplémentaire / jour sera mis en place entre Bayonne et Pau avec desserte d'Urt. 5 allers-retours quotidiens seront ainsi proposés en semaine contre 4 actuellement. Un de ces allers-retours sera également prolongé à Hendaye. Dans le cadre des études sur la mise en œuvre d'un Réseau Express Basque, des réflexions sont engagées sur un développement plus conséquent de l'offre sur cet axe. Cela nécessitera des adaptations préalables de l'infrastructure.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Bonjour à tous. Malgré les changements d'horaires de décembre, il n'y a, à ce jour, aucun train TER au départ de Tarbes pour Lourdes (potentiellement prolongeable jusqu'à Pau) entre 6:47 et 8:18. Soit 1:30 de "trou" le matin en pleine période d'embauche... Ah si, nous pouvons prendre 2 bus avec correspondance à... Pau ? Durée 2:44 (au lieu de 10minutes). Quelqu'un peut nous expliquer comment on en arrive à ce genre d'aberration ? ».	Au Service annuel 2023, la Région Nouvelle-Aquitaine proposera un train au départ de Tarbes à 6h20. Les autres circulations de la matinée sont assurées par des TER de la Région Occitanie dont nous vous invitons à vous rapprocher pour avoir des précisions sur l'offre proposée entre Tarbes et Lourdes qui est de son ressort territorial.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Adishatz. Pour des préoccupations écologiques et économiques, le collectif "un train pour aller travailler de Nay à Pau. Un train entre Nay et Pau" vous demande d'adapter les horaires des trains à ceux des travailleurs. C'est pour les habitants de la Vath Vielha (Coarraze Nay) qui travaillent à Pau. Arrivée à Pau avant 08h30 et avant 09h00 ; et départ de Pau pour Coarraze vers 17h30 et 18h30. (les horaires sont inadaptés à ce jour). De plus, 8,20 € AR est trop cher. merci. Cordialement. Patrici ». « Compte tenu de la circulation dense et des difficultés de stationnement aux alentours de la gare de Pau, il apparaîtrait nécessaire que les horaires du matin et du soir soient réétudiés pour les travailleurs et étudiants de la plaine de Nay. Or, à ce jour, il n'y a	La Région a demandé à SNCF d'étudier le prolongement d'un aller-retour supplémentaire jusqu'à Lourdes pour permettre une meilleure desserte de Coarraze-Nay vers Pau le matin et inversement en fin d'après-midi. Les solutions proposées ne sont malheureusement pas soutenables financièrement et ne pourront être mises en œuvre à court terme. Vos demandes sont toutefois prises en compte pour étudier l'opportunité d'améliorer la desserte de Coarraze-Nay dès que possible.

aucun train entre 7h01 et 8h50 le matin et entre 16h59 et 19h01 le soir, ce qui n'est pas du tout adapté. La création d'au moins un train supplémentaire intermédiaire apparaît aujourd'hui indispensable ».	
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Rajouter des TER le vendredi sur les deux lignes Bayonne /Pau. Pourquoi, suite aux travaux du mois de mars l'Intercité partant de Bayonne aux environs de 17h n'a pas été remis ? L'horaire du TER Pau/Bayonne du vendredi après-midi a bougé et n'arrange plus les lycéens. Décaler le départ de 5 minutes serait une solution ».	Avec OPTIM'TER, un aller-retour supplémentaire sera proposé tous les jours entre Bayonne et Pau. Nous n'avons pas d'information sur une suppression du train Intercités partant de Bayonne à 17h03. Celui-ci semble circuler normalement à ce jour. Au service annuel 2023, avec OPTIM'TER, des départs de Pau vers Bayonne seront proposés du lundi au vendredi à 17h10 et à 19h13.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Je pense qu'il faudrait plus d'horaires le matin et le soir aux heures de travail. En effet, le matin il y a en moyenne 1 TER par heure, et le soir la même fréquence. Sans parler du "trou" entre 13h et 16H puis 16h et 18h. Un trajet par heure ne me semble pas être une fréquence suffisante pour inciter les gens à prendre le train pour le travail ».	La Région travaille avec différents partenaires sur des développements d'offre sur l'étoile de Pau d'ici plusieurs années. Cela ne peut pas se faire rapidement car rajouter des trains représente un coût important pour la collectivité. Le nombre de rames pour assurer ces nouveaux services doit être suffisant tout comme les infrastructures pour les accueillir. OPTIM'TER permettra cependant de combler certains « trous » dès décembre prochain.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Je souhaite à nouveau vous interpeller sur les horaires du soir en vigueur au départ de Pau depuis le 13 décembre 2021 sur les lignes 52 et 53. Pour rappel, il n'y a plus de TER entre 17h30 et 19h07. Monsieur Lagrave avait convenu lors du précédent comité de ligne, qu'il fallait retravailler. Qu'en est-il ? Les horaires du matin au départ d'Orthez 6h57-7h11-7h46-8h23 sont satisfaisants. Merci de rétablir au départ de Pau vers Orthez le soir les 17h25-17h46 et 18h35 et cela dès le 1er juillet 2022 ».	A compter de décembre prochain, un départ de Pau vers Orthez et Dax sera proposé à 18h07. Il n'est pas possible d'avancer cette mise en service au 1^{er} juillet. En attendant, si vous êtes abonné TER, vous êtes exceptionnellement autorisé à monter dans le TGV partant de Pau à 18h31 jusqu'à Orthez (18h54) ou Dax (19h22), et ce, jusqu'à la fin du service annuel 2022.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Les trains de nuit peuvent ajouter un horaire de train tôt le matin, tard le soir sur des lignes TER comme Hendaye/Dax – Pau – Tarbes. Ce service de cabotage peut se faire avec l'ajout de voitures places assises ou avec des couchettes repliables. Le Pyrénéen va desservir en été le Pays Basque et le Béarn. Il faut une desserte quotidienne et toute l'année par train de nuit de ces zones. Cela permettrait d'avoir un	La Région a soutenu, aux côtés des collectivités locales concernées, la pérennisation de la desserte de nuit Paris-Hendaye tout au long de l'année, et avec l'emprunt de son itinéraire d'origine via Bordeaux. A ce jour, l'Etat (qui est l'autorité organisatrice de ce train) reste sur sa position d'une desserte estivale empruntant la ligne POLT Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

meilleur service TER et d'ajouter des branches pour irriguer finement le territoire ».	
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Incroyable ! A la veille de la consultation sur ligne 55, la SNCF affiche au grand jour le peu de considération qu'elle porte à ses clients. Le train partant de Pau à 17h40, c'est à dire l'horaire le plus fréquenté, est encore supprimé aujourd'hui et demain sans autre forme de Procès ! Ras le bol ! Nous, clients et contribuables, sommes méprisés par cette pétaudière qu'est devenue la SNCF. C'est lamentable mais révélateur de ce gouffre financier et champion d'incompétence qu'est la SNCF ». « Ligne Pau-Bedous. Pour être précis, je tiens à jour un tableau des annulations depuis le 21/10/2021 sur les trois trains qui nous concernent pour aller et revenir de travailler. (Depuis Buzy, 8h10 le matin et depuis Pau 17h40 et 19h06). Si on s'en tient à ces trois trains, du lundi au vendredi, taux de suppression depuis le 21/10 à ce jour : 14 % ! En clair, chaque trajet c'est l'angoisse : aura-t-on un train ? Je ne connais pas d'autre moyen de transport aussi aléatoire, désolé ».	Ce train a malheureusement été supprimé fréquemment ces dernières semaines : indisponibilité de conducteurs (COVID), conséquence de la coupure au-delà de Bidos, aléas climatiques... Le taux de suppression est ainsi très important sur la ligne 55 à fin avril 2022 (5,5% de l'ensemble des circulations). La perspective de réouverture de la ligne dans son intégralité et la situation sanitaire qui tend à s'améliorer laissent présager une diminution de ce taux de suppression.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Le Bayonne-Pau-Tarbes (6h03-7h21-8h11) va être remplacé par un Bayonne-Pau (6h35-7h50). Dégradation significative de la qualité du service car : - Une liaison Pau-Nay-Tarbes est supprimée à l'heure de pointe - Les étudiants, les Lycéens et les Enseignants qui l'empruntent arriveront en retard à Pau et à Nay - Il croisera le Pau-Bayonne (6h14-7h29) sur le tronçon en voie unique à Peyrehorade avec un risque élevé de retard. Maintien impératif du parcours et de l'horaire actuel pour 2023 ».	Il n'y a pas de suppression de liaison vers Tarbes. Celle-ci est simplement reportée sur un train en provenance de Dax (Dax 6h42 – Tarbes 8h20), avec des horaires quasi similaires entre Puyoô et Tarbes. Il est effectivement prévu un croisement à Peyrehorade sur ce train, mais celui-ci est déjà en vigueur actuellement. Les horaires ne sont pas conçus au regard du risque de retard induits par un croisement mais plutôt au regard des horaires pertinents pour la desserte des zones d'emploi (dans le cas présent, permettre une arrivée à Bayonne avant 8h par exemple).
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Le Pau-Dax (16h24-17h16) ne circulera plus que le vendredi en 2023 au lieu de tous les jours. Il est fréquenté par : - Des salariés travaillant en journée continue qui rentrent chez eux. - Beaucoup de passagers occasionnels (proche du plein tarif, recettes pour le service TER) vers Montparnasse via correspondance TGV à Dax	Ce train de 16h24 sera en réalité avancé à 15h17 pour combler un creux d'offre existant actuellement. Il sera ainsi toujours possible pour les occasionnels de prendre ce train qui assure une correspondance TGV à Dax (départ 16h31). Pour les abonnés, la Région a bien demandé une étude pour mettre en place ce train du lundi au vendredi, mais cela représentait un

Une solution de transport à l'heure de pointe disparaît encore pour plusieurs catégories de passagers au départ de Pau. Train à maintenir impérativement tous les jours ».	surcoût beaucoup trop important pour la collectivité. Les abonnés sont invités à emprunter le départ de Pau de 17h24.
Information voyageurs	Réponses Région-SNCF
« Quel sera le coût des réparations du mur de soutènement du viaduc ? Qui financera les travaux (SNCF Réseau ou Région NA) ? Quelle est la date prévue de remise en service d'Oloron-Bedous ? Inquiétude de circuler à 10km/h dès mi-mai sur ce viaduc fragilisé par les inondations et la destruction du mur de soutènement. Quelles sont les justifications qui permettent de dire que les circulations se feront en toute sécurité ? Association CROC (Contre la Réouverture Pau Saragosse) : croc-aspe.com ».	Ce coût n'est actuellement pas connu tout comme les modalités de financement des travaux. SNCF Réseau autorisera de nouveau les circulations dans le respect de toutes les normes de sécurité en vigueur avec un ralentissement à 10 km/h, à partir du 2 juillet, avant un retour à la vitesse normale prévue après d'autres travaux cet automne.
Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« La ligne 53 dispose de très peu d'horaires de trains et maintenant on ne peut plus monter dans les Intercités. Prendre un abonnement TER et des billets Intercités sera plus onéreux que la voiture, vive le progrès et l'écologie ».	En réalité, les abonnements TER sont toujours acceptés dans les mêmes conditions qu'auparavant à bord des trains Intercités Bayonne-Toulouse. Il y a eu un quiproquo avec certains contrôleurs d'Intercités en avril dernier, désormais résolu.
Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Pour le travail, je me déplace avec les TER et je mets mon vélo dans le train, car il m'est utile avant la gare de départ et après la gare d'arrivée. Voici ma proposition : possibilité de prendre le vélo gratuitement sur un TGV ou un Intercité (éventuellement avec une réservation) quand on a déjà un abonnement TER, ce qui éviterait un surcoût de 5 ou 10 euros par trajet, si on est amené à l'occasion à prendre un TGV ou un Intercité pour une question d'horaire ou autre ».	La Région n'est pas compétente sur les questions relevant de TGV ou d'Intercités. Nous vous invitons à prendre contact avec eux pour leur faire part de votre proposition. La Région pourra ensuite engager des discussions avec SNCF Voyages pour TGV et l'Etat pour Intercités s'ils souhaitent engager un partenariat.
Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« Je faisais très régulièrement Pontonx/Adour Pau en utilisant le bus puis le TER. Mais les horaires des TER ont été avancés de 5mn. Impossible donc de continuer avec cette formule bus-train, à moins bien sûr, de partir une heure avant et de rentrer une heure après : solution peu motivante. Peut-il y avoir plus de concertation entre ces deux modes de transport ? ».	Les horaires TER ont en effet été modifiés au Service annuel 2022 et ne peuvent pas être bougés pour des raisons techniques (risque de conflits avec d'autres trains à Bayonne ou à l'approche de Bordeaux). Les horaires de car ne peuvent pas non plus être modifiés car le même car assure plusieurs allers-retours. Vous avez toutefois la possibilité d'emprunter le car partant de Pontonx-sur-l'Adour à 6h58 pour arriver à la gare de Dax à 7h28 et prendre ensuite le TER à 8h08.
Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« Juste que les trains roulent entre Bedous et Oloron. Que 4 feuilles mortes sur la voie, quelques flocons de neige ou un contrôleur malade	Nous comprenons votre agacement face à ces multiples causes de suppressions. La Région y est particulièrement vigilante et a

n'entraînent pas systématiquement et automatiquement un arrêt de circulation des trains. Ne parlons pas d'un muret sous un pont à Sarrance qui, du fait d'un manque de surveillance et d'entretien, a pour conséquence la suppression des trains durant des mois ».	demandé à SNCF des efforts pour limiter ces perturbations. Sachez cependant que certaines de ces suppressions se font aussi pour des raisons de sécurité et ne peuvent être empêchées. Concernant la situation à Sarrance, les trains doivent re-circuler à compter du 2 juillet 2022.
Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« Contribution déposée au nom de la Municipalité de Jurançon, dont le Maire, Michel Bernos était présent lors de la réunion du 11 Mai à Jurançon. 1 / Sécurité au PN 6 accidentogène sur Jurançon avec équipement dédié et clôture de la voie (riverains) 2/ RER béarnais Gan-Pau avec cadencement et objectif domicile travail (desserte des quartiers Sud de Jurançon Soubacq) + accès tourisme (voies vertes) ».	Concernant le passage à niveau, la demande est prise en compte par SNCF Réseau qui va voir s'il est possible de l'intégrer au « Programme national de sécurisation des passages à niveau » afin d'envisager l'installation de barrières. Concernant un RER Gan-Pau, il n'est pas prévu à ce jour. Des renforcements d'offre pourraient toutefois être envisagés à long terme entre Oloron et Pau, sous réserve de l'adaptation des infrastructures ferroviaires.
Tarifs	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Allez-vous envisager un jour une indemnisation sur le montant des abonnements et des tickets de train, au regard du nombre de trains en retard/supprimés ? Lorsqu'on le prend souvent, on n'est en moyenne à 2 retards par semaine, sans compter en hiver où le givre empêche les trains de rouler... alors que le prix lui ne baisse jamais mais augmente plutôt ».	Il existe déjà une « Garantie Fiabilité » pour les abonnés annuels TER. L'abonné doit renseigner sur Internet les trains qu'il a l'habitude d'utiliser au quotidien. En fonction du nombre de perturbations subies (retards, suppressions) dans le mois, une réduction est apportée sur la mensualité du mois suivant allant de 20 à 40%. Vous pouvez retrouver les informations complètes et activer la garantie fiabilité en suivant ce lien : https://m.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/garantie-fiabilite
Tarifs	Réponses Région-SNCF
« 23,80 € l'aller-retour Bedous/Pau pour 112 km... Il faut vraiment ne pas avoir de voiture ou le choix pour acheter un billet aussi cher... Baisser les prix sur ce trajet est indispensable, si on veut augmenter la fréquentation (mais le veut-on ?), au moins pour les fois où le train roule ».	La gamme tarifaire régionale permet de bénéficier d'un certain nombre de tarifs réduits. Si vous êtes voyageur occasionnel, vous pouvez bénéficier du tarif Carte + (achat de la carte à 29€ et réduction systématique de 25 à 50% selon les jours), du tarif Tribu (de -20 à -50% de réduction pour 2 à 5 voyageurs circulant ensemble) ou encore du Pass Escapades (1 aller-retour sur 1 ou 2 jours l'été entre 8 et 39€ selon la distance, enfants gratuits). Des billets jeunes sont aussi proposés pour les moins de 28 ans entre 4 et 19,5€. Des petits prix pour tous sont aussi proposés en ligne. Pour rappel, la Région subventionne en moyenne près de 80% du prix de votre billet TER.
Tarifs	Réponses Région-SNCF
« Quelles sont les raisons qui obligent à investir pour la régénération de la ligne 55 Pau – Bedous, les sommes de 10M€ sur la période 2023-	Des investissements sont inscrits pour la ligne Pau-Bedous dans les documents de contractualisation avec l'Etat, notamment pour la

2027 puis 5M€ sur la période 2028-2032 sur une ligne rénovée en 2010 puis 2016 et qui a déjà coûté 120M€ ? (voir "Protocole d'accord entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire") Association CROC (Contre la Réouverture Pau Oloron Canfranc Saragosse) : croc-aspe.com ».	régénération du Pont polygonal à la sortie de la gare de Pau et pour la modernisation de la signalisation entre Pau et Oloron afin d'accroître la capacité de la ligne. Ces investissements sont nécessaires pour renforcer les liaisons existantes entre Pau et Oloron/Bedous et ainsi répondre aux besoins exprimés régulièrement par les usagers tout en garantissant la sécurité des infrastructures ferroviaires.
---	---

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Michel Bernos, Maire de Jurançon et Vice-Président de l'agglomération. 2 questions : - le PN6 du Chemin de Soulac : nous sommes au troisième accident qui a failli avoir des conséquences dramatiques. Quand va-t-on le sécuriser en permettant la circulation ? - Nous sommes dans des périodes estivales et il est dommage que la Fromagerie des Chaumes ne soit pas l'opportunité d'une découverte touristique dirigée notamment vers les vignerons de Jurançon. Si la ligne va jusqu'à Canfranc, que l'on ait un arrêt à la Fromagerie pour les touristes mais aussi pour désencombrer la RN134. Il faudrait un parking relais avec un arrêt pour les salariés ou les visiteurs de la Fromagerie et pour le développement au niveau touristique, une voie verte à vélo ».	La sécurisation des Passages à Niveau (PN) est un objectif qui préoccupe au plus haut point SNCF Réseau. La demande est prise en note pour essayer de voir comment on peut inscrire ce PN, notamment dans le cadre du « programme national de la sécurisation des PN » de l'Etat. Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques va être contacté puisqu'il a un rôle de coordonnateur dans le cadre des commissions départementales des PN. Il faut progresser au plus vite, trouver des solutions dans les meilleurs délais. Un projet de territoire va être lancé par la Région dans le cadre du développement de la Vallée d'Aspe. Ça serait une opportunité de faire remonter ce projet. Néanmoins, intégrer une halte sur ce site apparaît techniquement compliqué, en raison des contraintes de la voie unique, en particulier avec les renforts d'offre attendus lors de la réouverture jusqu'à Canfranc.
Questions usagers comité de lignes « Jean Frilleux, Vice-Président de la DUT. Au premier accident, il y a eu deux morts. La dangerosité du PN6 vient de la maison garde-barrière. Ce qui fait que lorsqu'on vient de Gan, on ne voit rien. Il faut sécuriser. Au moins un feu clignotant rouge avec arrêt absolu ».	Réponses Région-SNCF En règle générale, dans le cadre de sécurisation de PN, deux composantes sont étudiées : ferroviaire et routière. Sur la visibilité, un dialogue est engagé avec l'ensemble des maîtres d'ouvrages (voirie et ferroviaire). SNCF Réseau va regarder avec la plus grande attention ce qui peut être fait.
Questions usagers comité de lignes « sur la consistance des travaux de mise en accessibilité de Tarbes ».	Réponses Région-SNCF Ces travaux dépendent du périmètre de la Région Occitanie. Ils doivent se tenir fin 2023-début 2024. Nous vous invitons à vous rapprocher des services de la Région Occitanie ou des équipes de

	SNCF Gares & Connexions locales pour avoir plus de renseignements.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Est-ce que le 17 h va remplacer le 17 h 40 sur la ligne 55 ».	Non, il se rajoute, il ne le remplacera pas.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Abonnée annuelle sur la ligne 55. Comment fonctionne cette ligne ? Elle accueille des salariés, des étudiants, des touristes. On est en grande difficulté, car il y a énormément d'annulation et le temps en bus n'est pas le même qu'en train. Si on veut mettre un vélo dans le bus, c'est compliqué également. Pour exemple, à l'arrêt Croix du Prince : deux personnes avec des vélos dans le train, à l'arrêt deux autres personnes : une est montée et le contrôleur a fermé la porte au nez à l'autre personne avec son vélo. Mardi le train de 17 h 40 a été annulé et nous avons pris le bus. Les gens qui viennent à vélo pour aller de la Vallée d'Aspe à la Vallée d'Ossau : afflux de vélos, de sacs à dos. Pourquoi ne pas mettre deux rames au 17 h 40 tous les jours, tel que le vendredi ? Tout cela provoque des tensions entre les salariés, les étudiants et les touristes ».	Selon les statistiques, cette ligne se porte relativement bien, sauf en ce moment à cause des travaux au-delà de Bidos. Il y a eu des sujets de conducteurs, car ils n'avaient pas de résidence, c'est-à-dire qu'ils ne pouvaient pas prendre leur service sur site. Depuis deux ans, SNCF Voyageurs a créé des résidences sur Pau pour éviter les parcours d'acheminement des conducteurs, des contrôleurs et éviter ainsi la suppression de trains. La ligne fonctionnant en navette, lorsqu'un train est supprimé à l'aller, il l'est aussi au retour. SNCF va continuer à alimenter ce site en conducteurs. Les aléas climatiques et COVID ont également pénalisé la régularité des trains. Sur les capacités d'emport : la Région et SNCF réalisent des comptages. En fonction des fréquentations, le plan de transport peut-être adapté avec 2-3 rames en fonction de la saison, des jours de la semaine. Pour les vélos : SNCF continue à les prendre en charge. En lien avec la Région, la SNCF va déterminer des trains dédiés aux vélos. D'autres réponses peuvent être apportées avec les garages à vélos dans les gares, la prise en charge des vélos à bord des rames et des trains dédiés à vélos. Equiper tous les trains de deux rames, engendre un coût financier.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Michel Rode, membre du bureau du CRELOC. - Est-il prévu dans l'aménagement de la nouvelle gare de Pau un service de consigne ? - La question du croisement de Buzy. La remise en service de cet équipement a été annoncée l'an dernier. Qu'en est-il aujourd'hui ?	A ce jour, il n'est pas prévu d'installer des consignes dans la gare de Pau. Le croisement de Buzy ne pourra être mis en service qu'à partir du moment la signalisation sera modifiée. La Région rappelle qu'actuellement, le nombre de circulations est limité par la signalisation existante, même en dérogation par rapport à la règle édictée par l'établissement public de sécurité ferroviaire. Pour

- sur les travaux du Pont de l'Escudé. Est-ce la Région ou la SNCF qui prend en charge le coût des travaux ? - Quel sera le retard avec le ralentissement, puisqu'il y aura une vitesse limitée de 10 km et en approchant de Bedous il y a des chutes de pierre, il y aura aussi une limitation. Avez-vous calculé les horaires ? ».	augmenter la fréquence des trains sur la section Pau-Oloron ou au sud d'Oloron, cela nécessitera automatiquement la modification de la signalisation sur cette ligne. Si cette ligne est ouverte sur l'Espagne, il faudra mettre une signalisation compatible avec la circulation de trains à l'international dans le cadre de l'ouverture européenne et dans la construction du réseau ferré européen. La SNCF fait les travaux, elle n'attend pas le plan de financement pour les réaliser, car il y a une demande de remise en service avant l'été. Il y a des limitations temporaires de vitesse : une sur le Viaduc et une autre sur la tranchée de l'Araou. Le milieu naturel environnant cette ligne nécessite la prise en considération de tout un tas de réglementations et d'obligations réglementaires par rapport à cela. Aujourd'hui, SNCF Réseau n'a pas l'autorisation de faire des travaux de confortements définitifs, car nous sommes dans une zone où il y a des enjeux environnementaux : enjeux du milieu aquatique au niveau du gave d'Aspe, sur le viaduc, qui vont conduire SNCF Réseau à faire des travaux pour une mise en service avec une limitation de vitesse à 10 km/h. Même chose sur l'Araou. Pour sécuriser la zone, il est nécessaire de débroussailler, abattre pour purger tout risque de chute, mais cela ne peut pas se faire en période où des enjeux environnementaux sont identifiés, notamment vis-à-vis de la faune. A la fin de l'été, début de l'automne, grâce à une situation d'étiage, SNCF Réseau disposera d'une autorisation pour faire des travaux de confortements définitifs et procéder à la purge des blocs qui risque de chuter sur la voie. En attendant, un allongement des temps de parcours d'environ 8 min est à prévoir entre Sarrance et Bedous.
Questions usagers comité de lignes « faire une navette de Artix à Coarraze-Nay. Les routes sont bloquées les matins et soirs.	Réponses Région-SNCF Une étude a été lancée sur l'amélioration de la desserte de Pau. Des scénarios ont été présentés mais doivent être approfondis. De nouveaux échanges auront prochainement lieu avec les différents partenaires. Ces scénarios prévoient notamment un développement de l'offre entre Puyoô et Lourdes avec un meilleur cadencement, à long terme.

Avant, il existait des trajets direct Pau-Bordeaux et Pau-Hendaye. Maintenant il faut changer soit à Bayonne soit à Dax. J'ai travaillé sur Paris Lille. Malgré le froid, les trains arrivaient à l'heure. les services techniques de la SNCF envoyaient de la surtension sur les caténaires pour faire fondre le givre. ».	TER Nouvelle-Aquitaine va proposer un A/R direct pour Pau-Hendaye à compter de décembre prochain. Entre Bordeaux et Pau, plusieurs trajets directs sont déjà proposés en TER, en se rattachant à des TER en provenance d'Hendaye en gare de Dax. En 2023, 1 aller-retour direct, sans attente à Dax sera aussi proposé sur cette ligne. La caténaire en Sud-Aquitaine est alimentée par une tension de 1500V contre 25 000V entre Paris et Lille. Cette tension à 1500V facilite la formation du givre. De plus, sur Paris Lille, le nombre de circulations est sans aucune mesure avec le trafic sur les lignes du Sud-Aquitaine. Plus il y a de circulations, moins le givre a la possibilité de se former et de rester.
Questions usagers comité de lignes « Bonsoir. J'habite à côté de Nay. Je travaille à Pau et suis à l'initiative d'un collectif d'utilisateur. Pourquoi prendre le train ? Eviter les embouteillages dans Pau, protéger l'environnement et le coût élevé du carburant. A partir de Coarraze à Pau, les horaires étaient inadaptés (arrivée à Pau à 7 h ou à 9 h). Avec les horaires proposés aujourd'hui, le train arrive à Pau 5 h 57, 8 h 30 ou à 10 h 23. Je ne peux pas arriver à 8 h 30 à la gare de Pau, alors que j'embauche à 8 h 30. Le soir, l'horaire de départ est à 17 h 30 ou 19 h 43 (trop tôt et trop tard). Comment pouvez-vous adapter au mieux les horaires de trains pour qu'ils collent vraiment aux horaires des travailleurs ? ».	Réponses Région-SNCF Depuis Coarraze-Nay il sera possible d'arriver à Pau à 5h57, 7h07 et 9h00 (TER Occitanie) à compter du service annuel 2023. Pour repartir, des départs vers Coarraze-Nay sont proposés à 18h59 (TER Occitanie), 19h44 et 21h07. Suite à votre demande en comité de lignes, la Région a demandé à SNCF d'étudier le prolongement d'un aller-retour supplémentaire jusqu'à Lourdes, plus proche des heures de pointes. Ces études n'ont malheureusement pas été concluantes à ce jour.
Questions usagers comité de lignes « A quoi servent les comités de lignes si on ne tient pas compte de nos demandes, comme au Service annuel 2022 ? » « Usager ligne Puyoô-Pau, le premier train en provenance de Bayonne a été retardé d'une demi-heure le matin (départ 6h35 au lieu de 6h03). Ce train sert aux abonnés, aux étudiants, aux personnes qui vont à Gourette. »	Réponses Région-SNCF Les Comités de Lignes ont été avancés cette année pour mieux tenir compte des remarques des usagers et étudier les éventuelles adaptations horaires proposées. L'an dernier le comité a eu lieu en novembre alors que les nouveaux horaires se mettaient en place en décembre. La Région et SNCF ont eu des difficultés pour répondre aux demandes. Les solutions trouvées ont été des solutions d'urgence avec notamment l'accès TGV qui est en place jusqu'au service annuel 2023. SNCF tente de proposer des horaires qui ne bougent pas d'une année sur l'autre. Mais en 2022, TGV a voulu revoir son offre pour offrir plus de robustesse sur la façade Atlantique. Certains créneaux

« Pourquoi également avoir supprimé le train de 16 h 20 ?
Quelles sont les raisons ? »

horaires, utilisés jusqu'à présent par des TER ont ainsi pu être repris par TGV qui a cherché aussi à améliorer l'attractivité de son offre.

Concernant le décalage du 1^{er} Bayonne-Pau, il est nécessaire pour proposer un départ plus adapté au besoin du 1^{er} train croiseur Pau-Bayonne qui aujourd'hui part de Pau à 5h42 pour arriver à Bayonne à 6h54. Avec ce décalage, ce train sera proposé à un horaire plus attractif : Pau 6h14 – Bayonne 7h29.

Pour rappel, les horaires travaillés cette année dans le cadre d'OPTIM'TER, ont fait l'objet d'un diagnostic des habitudes de déplacements par le biais d'enquêtes voyageurs qui participent, en partie, à la justification des choix horaires opérés.

Concernant la desserte du Pays de Nay, la Région a demandé à SNCF des adaptations en étudiant le prolongement d'un aller-retour supplémentaire jusqu'à Lourdes. Cette adaptation n'apparaît malheureusement pas réalisable pour le service annuel 2023 pour des questions de moyens humains, matériels et financiers.

Au sujet du train de 16h20 : les offres TER entre Hendaye et Bordeaux et entre Tarbes et Bordeaux sont construites en alternance avec les TGV. Les horaires entre Dax et Tarbes et Dax et Hendaye bougent. Le train de 16h23 a ainsi été repositionné à 15h17 pour améliorer un creux d'offres qu'il y avait entre Bordeaux-Dax ou entre Dax et Bordeaux. Une correspondance sera toujours possible avec ce train à Dax pour rejoindre Paris en TGV.

Il est difficilement envisageable de modifier la plupart des horaires de train entre Pau et Dax car la plupart de ces trains sont « bi-tranches », autrement dit, ils s'accrochent à Dax à un autre train en provenance d'Hendaye pour rejoindre Bordeaux et inversement. Les lignes de triangle du Sud-Aquitaine sont ainsi très connectées à tout ce qui se passe au-delà de Dax.

Les horaires des Intercités ne vont pas bouger, car ils ont été modifiés il y a deux ans pour proposer des correspondances à Toulouse avec la ligne Bordeaux-Marseille.

« Le train qui part à 19 h 13 qui va vers Bayonne est 15-20 mn après l'Intercités qui va aussi vers Bayonne. C'est incohérent. Concernant le givre : le train a été bloqué à Artix. A la sortie de la gare, les gens ont pris le car régional et ont payé. Des lycéens sont restés à la gare attendre le bus de substitution, car ils n'avaient pas d'argent pour payer le car. Pourquoi ne pas faire passer un train-racleur ? Avant, il y avait les locos Alstom qui faisaient circuler les Intercités que l'on pouvait prendre ». »	Dans la construction des horaires des trains, les trains longs parcours TGV sont d'abord tracés, puis les longs parcours Intercités, longs parcours fret et ensuite les trains du quotidien. Sur le givre, des trains racleurs ont bien été mis en circulation sur plusieurs sections de Sud-Aquitaine mais ne sont pas infaillibles. La Région a demandé à SNCF Réseau une meilleure gestion des épisodes de givre par rapport à la situation très compliquée de l'hiver dernier.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« vous mettez du produit hydrophobe sur les caténaires. Quid de l'environnement ? quels sont ces produits ? « On parle du gel, mais la chaleur supprime également les trains ».	Ce sont des mélanges : l'un des principaux éléments de ce mélange est le téflon. Dans un souci de limitation de l'impact environnemental, des essais sont faits pour modifier certains composants. La recherche se poursuit dans ce domaine. Sur les pics de température : cette problématique est associée, e sud aquitaine, à une caténaire vieillissante. Tant qu'elle n'aura pas été changée, les difficultés vont perdurer. SNCF Réseau est en train d'examiner comment assurer un remplacement de cette caténaire sur un linéaire long.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Sur la création de la halte de Bordes et la suppression de la halte d'Assat ».	Les élus du Pays de Nay ont récemment relancé ce sujet. Un rendez-vous doit être prochainement monté avec Jacky Emon pour étudier de nouveau ce sujet avec les différents partenaires.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Où en est l'étude concernant la ligne Pau-Canfranc-Saragosse financée par l'UE et l'Aquitaine ? Si l'Etat et l'Union Européenne ne financent pas, que décidera la Région Nouvelle-Aquitaine ? ».	L'étude suit son cours. Sa première tranche va se terminer fin 2022. S'il y a une évolution dans le planning, elle s'est faite en accord avec les partenaires espagnols et l'Union Européenne qui a donné son accord. Une réunion du groupe quadripartite, représentant l'ensemble des partenaires, s'est tenue le 28 février dernier à Saragosse. Ce groupe a acté l'avancée des études et leur poursuite pour pouvoir engager les étapes suivantes et proposer au travers d'un mécanisme d'interconnexion en Europe, la poursuite des études et

	trouver des solutions du programme qui permettra de ré-ouvrir cette ligne de bout en bout, de Pau à Saragosse. Il y aura ensuite des phases de concertation et de consultation officielle en vue de la déclaration d'utilité publique de ce projet.
--	---



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités concernant les lignes 52, 53 et 55 dans les volets 1 et 2 du compte-rendu.