

CONCERTATIONS TER 2023 2023

15 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



**Usagers du TER,
votre avis
compte !**

Comité de lignes Etoile de Pau 30 mai 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **les réponses aux questions et propositions** émises lors de cette concertation

Divers	Réponse
« Officiellement, les travaux de rénovation du viaduc de Lescoude en 2022 ont coûté 2,2M€, ce qui paraît très faible vu l'ampleur du travail réalisé. Une partie de ces travaux a-t-elle été réalisée dans le cadre de la convention de maintenance liant la Région à SNCF Réseau ? Si oui, pour quel montant ? Cela s'est-il fait au détriment de la maintenance sur d'autres lignes ? Association CROC (Contre la Réouverture Pau Oloron Canfranc Saragosse) : croc-aspe.com » ».	Les travaux de réparation du perré du Viaduc de Sarrance ont fait l'objet d'une convention de financement travaux spécifique entre la Région et SNCF Réseau votée par la commission permanente du Conseil régional le 7 novembre 2022. Le montant des travaux est de 2,2M€, financé par la Région sur fonds propres.
Confort	Réponse
« Navette quotidienne entre les gares Pau<>Orthez. Je constate très régulièrement que les trains du vendredi soir sont bondés. C'est une très bonne nouvelle pour le service public de train, mais une moins bonne pour les voyageurs obligés de rester debout très souvent, sans parler de ceux ayant un vélo, trottinette... Cela n'est pas acceptable, pourquoi ne pas faire circuler un train en UM ou à étage ? ».	Les comptages en notre possession sur le nombre de voyageurs ne démontrent pas de saturation des trains du vendredi soir entre Pau et Orthez. Néanmoins la Région a demandé à SNCF Voyageurs d'avoir une vigilance particulière sur la fréquentation de ces trains, qui est, il est vrai, est supérieure à celle des autres jours de la semaine. Le nombre de rames à disposition en Nouvelle-Aquitaine étant limité, il n'est malheureusement pas toujours possible de proposer des trains en UM ou de capacité supérieure (avec étage) sur ces liaisons. L'acquisition par la Région de 18 nouvelles rames, décidée en début d'année permettra à terme d'avoir plus de circulations en UM lorsque cela est nécessaire.
Confort	Réponses
« A l'heure de la promotion des mobilités douces, il pourrait être intéressant de permettre au plus grand nombre de voyageurs de monter à bord avec leur vélo. Pourquoi ne pas installer un wagon spécifique pour les vélos ? ».	Aménager un espace vélo spécifique à bord des trains nécessiterait de retirer des places assises pour les voyageurs alors que ceux-ci sont de plus en plus nombreux. Il est préférable, pour ceux qui se déplacent au quotidien, de voyager avec un vélo pliant, ou d'utiliser 2 solutions complémentaires pour se rendre à la gare, puis sur son lieu de destination. Ainsi, la Région finance une expérimentation menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités de vélo en libre-service sur la ligne Angoulême-Royan. Elle développe aussi le stationnement sécurisé en gare, et ainsi que des services de transport à la demande en milieu rural. Concernant les déplacements occasionnels, notamment lié au tourisme à vélo, il a été testé un nouveau dispositif intitulé Vélo Zen mis en place cet été qui permet de proposer un service d'accueil et de réservation à bord sur certaines lignes avec une forte fréquentation touristique, sur quelques trains ciblés circulant en dehors des heures de pointe.
Confort	Réponses
« Il serait peut-être pertinent de mettre en place un système de réservation des places dans les TER. Cela permettrait de s'assurer	Il n'est pas prévu à ce jour de proposer un tel système de réservation à bord des TER de Nouvelle-Aquitaine. Néanmoins,

d'avoir une place assise lorsque l'on voyage en TER, d'éviter les trains complètement surchargés avec la moitié des voyageurs debout, comprimés les uns sur les autres. Le confort en serait grandement amélioré dans les TER ».	SNCF Voyageurs surveille, à travers le suivi des ventes, le taux d'occupation à bord. Dès lors qu'il dépasse le nombre de places assises, SNCF Voyageurs essaie de rajouter des rames si elles sont disponibles, ou si ce n'est pas possible, d'indiquer, sur les applications et sites TER ou SNCF que le train est complet ou présente un risque de forte affluence.
Gares (offre de services)	Réponses
« Au vu des travaux de construction de la passerelle qui coûtera 9M€ sur les 18M€ de la mise en conformité de l'accessibilité de la gare (république des Pyrénées du 27 mai 2023), il serait plus judicieux d'utiliser le sous-terrain existant et de transformer un des deux escaliers de chaque quai en rampe d'accès. Si cette solution est (légèrement) moins pratique pour les personnes en situation de handicap moteur, elle permet d'augmenter considérablement la capacité de flux de passagers par rapport à un ascenseur tout en étant bien moins coûteux. Imaginez 230 personnes sortant d'un TGV... une rampe permet d'évacuer des passagers avec bagages, vélos etc. beaucoup plus rapidement qu'un ascenseur ».	Au regard de la situation de la gare de Pau, à proximité du Gave de Pau, l'aménagement de rampes d'accès et le réaménagement du souterrain existant auraient été plus onéreux qu'une passerelle, au vu de la nature des sols et des contraintes techniques induites ; mais également plus contraignant en termes de durée et d'organisation de chantier (arrêt de la circulation ferroviaire, maintien d'un accès aux quais pendant les travaux, etc).
Gares (offre de services)	Réponses
« Bonjour. Cela fait plusieurs années que l'on entend parler de la réouverture de la halte ferroviaire de Lescar, où en est-on ? De plus quand sera-t-il possible d'offrir un cadencement des TER plus efficace entre Nay et Artix ? Cela semble nécessaire à une époque où on nous dit de prendre les transports en commun, or ce n'est pas possible aujourd'hui à cause de la fréquence très faible des TER ».	Des échanges sont toujours en cours entre la Région, la Ville de Lescar et l'Agglomération de Pau au sujet de l'implantation de cette nouvelle halte, qui va de pair avec un renforcement de l'offre. Celui-ci ne pourra également être envisagé qu'avec l'appui des collectivités locales, notamment l'Agglomération de Pau, pour co-financer ces renforcements d'offre mais aussi envisager la modernisation de certains éléments d'infrastructures.
Horaires	Réponses
« 2022 : 6 A/R directs Bordeaux - Pau ou Tarbes 2023 : 5 A/R directs Bilan : 16,7 % de trains en moins sur cet itinéraire. En comparaison, l'annonce d'un train sans attente à Dax (trajet de 2h05 vs 2h12) est anecdotique et est de nature à tromper les gens. Baisse du nb de trains non compensée par l'augmentation des trajets Pau/ Dax. Trajets Tarbes/Pau-Dax (terminus) peu utiles si : - circulation en dehors des heures de pointe (<9h30 ou >16h00) - pas de correspondance possible avec les TER/TGV en provenance ou à destination exclusive d'Hendaye ».	Il est inexact de dire que le nombre de trains a baissé de 16,7%. En effet, depuis la mise en place d'OPTIM'TER en décembre 2022, le nombre de circulations a évolué de la manière suivante sur la ligne 52, en semaine : - Bordeaux-Pau : -1 train (remplacé par un Pau-Dax en correspondance) et 1 train prolongé Tarbes - Dax-Pau : + 1 train - Dax-Tarbes : + 2 trains Au total, ce sont donc 2 trains supplémentaires proposés sur la ligne en semaine et même 6 trains le vendredi. A cela s'ajoutent 11 trains supplémentaires le samedi et 12 le dimanche.
« 2022 : 5 trajets (2,5 A/R) dont - 3 en pointe,	Si certains trajets se font en correspondance et non plus de façon directe, c'est pour des questions d'organisation des roulements des

- 1 csp. TER BDX-Dax - 1 csp. TGV Dax-Paris 2023 : 8 trajets (4 A/R) dont : - 4 en pointe dont deux anciens BDX-Pau (867210 et 867267) désormais supprimés - 1 csp. TER BDX-Dax, 1 csp. TER Dax-BDX, - 1 csp. TGV Paris-Dax Bilan optimiser TER 2023 ligne 52 : - Pas + de trains en pointe entre Pau et Dax - Moins d'itinéraires directs/indirects BDX-Pau - Complémentarité TER/TGV moins bien assurée avec durées de correspondances allongées. Le slogan de la dernière campagne de publicité "En 2023, + de trains, + de choix, + adaptés, + pratiques" sonne faux pour les usagers domicile-travail et pour les déplacements professionnels ».	rames. Au Service Annuel 2023, des possibilités de trajet de bout en bout sont conservées, permettant en outre la création de services quotidiens plus rapides entre Bordeaux et Pau, sans attente à Dax. La création de trains en heures creuses se justifie également par la demande qui se traduit par une fréquentation en hausse sur la ligne depuis les changements d'horaires, selon les premiers retours réalisés sur le terrain avec certains comptages. Sachez cependant que la Région et SNCF Voyageurs travaillent actuellement sur des renforcements d'offre supplémentaires sur cette ligne dans le cadre de la nouvelle convention TER qui a été signée en juillet 2023.
Horaires « Faire circuler tous les jours les trains Pau-Dax (16h23-17h16) et Dax-Pau (18h08-19h00) au lieu du vendredi uniquement. Avantages : - 2 trajets supplémentaires en heure de pointe (amélioration notable au départ de Dax - voir compte-rendu comité de lignes 2022 avec une étude qui a été promise) - 2 correspondances (1 A/R) TGV alors qu'il y a actuellement un creux d'offres en milieu d'après-midi. - Pas de conséquences sur la circulation des autres trains En résumé, avec peu de modifications et à peu de frais, retour à une qualité d'offres acceptable en direction ou à destination de Paris ou Bordeaux et amélioration de l'offre pour les usagers domicile-travail ».	Réponses La Région avait demandé une étude à SNCF pour faire circuler ces deux trains toute la semaine dès le Service Annuel 2023. Le coût lié à ces circulations, facturées plus de 600k€/an à la Région, n'était pas acceptable. Dans le cadre de la nouvelle convention TER qui a été signée le 17 juillet 2023 entre la Région et SNCF Voyageurs, des renforcements d'offre sur Dax-Pau sont envisagés à l'horizon 2025-2026. Vos demandes seront examinées dans ce cadre.
Horaires « La ligne 55 (Pau-Oloron) subit des suppressions récurrentes de trains, bien souvent le jour même, voir la veille au soir, en particulier le mercredi. Sur une année complète d'environ 240 trajets entre Oloron et Pau, je n'ai eu que 3 fois un train (parfois des bus sont mis en place, bus n'étant pas accessibles à tous, mais ce n'est pas toujours le cas). Il ne s'agit là plus d'une suppression occasionnelle, mais quasi systématique. Le problème étant à priori connu, pourquoi n'y a-t'il aucun changement, et pourquoi cette ligne sert-elle toujours à dépanner les autres lignes en conducteurs, rames ou contrôleurs ? ». « Trains supprimés jusqu'au dernier moment, pas de remplacement systématique par un bus, rame de train unique débordant de valises et	Réponses Comme indiqué lors du Comité de lignes, la ligne 55 a subi d'importantes perturbations sur le premier semestre 2023 pour plusieurs raisons : - Un manque de personnels SNCF parmi les effectifs de conducteurs suite à plusieurs arrêts maladie longue durée - Des problèmes de fiabilité sur certaines rames circulant sur cette ligne - Des intempéries (neige, tempêtes...) qui ont nécessité l'interruption du trafic. La situation tend à s'améliorer quant aux effectifs SNCF depuis quelques mois mais des suppressions subsistent encore pour des problèmes de matériel, en cours de résolution.

de vélos, voyageurs laissés dans la rue sans solution car le bus est plein... La ligne 55 Pau-Bedous est et reste la dernière de vos préoccupations. On invite les reporters de la Région à venir témoigner du quotidien des usagers de cette ligne pour voir si on est conforme à la stratégie régionale Néo Terra ! ».	Il est vrai que des trains sont plus souvent supprimés sur cette ligne que sur d'autres axes comme Pau-Dax ou Pau-Bayonne. Cela vient du fait qu'il est plus facile de mettre en œuvre des cars entre Pau, Oloron et Bedous que sur des distances plus longues où les temps de parcours deviennent trop longs par rapport aux trains. La Région a formulé à plusieurs reprises à SNCF son souhait de revoir rapidement le niveau d'offre nominal sur la ligne et sera très vigilante quant à un retour rapide à des taux de suppression acceptables.
Horaires « Bonjour. Pour aller à Pau le matin depuis Oloron, il y a 6h26 (arrivée 7h00), puis 7h56 (arrivée 8h31). Donc pour ceux qui embauchent vers 08h-08h15, il faut prendre le 6h26 et attendre presque 1h avant de commencer. Et avec le 7h56 on arrive en retard. Vu le nombre croissant d'usagers, ne serait-il pas possible qu'il y ait un départ vers 07h30 ? Merci pour votre retour ».	Réponses L'infrastructure de la ligne, avec aujourd'hui un seul point de croisement à Oloron ne permet malheureusement pas de proposer un départ d'Oloron à 7h30 sans modifier l'horaire du train qui part de Pau et dessert Oloron à 7h51. Ce train a fait l'objet par le passé de plusieurs échanges avec les lycées et l'hôpital d'Oloron, et il n'est pas souhaitable de modifier son horaire à présent.
Horaires « De début juin à fin septembre jusqu'à l'an dernier, vous renforcez le service d'été en Vallée d'Aspe avec 6 trains dans chaque sens au lieu de 4, 7 jours sur 7. En 2023, la fiche horaire en cours ne mentionne aucun renforcement du plan de transports à partir de début juin. Il y a juste 5 trains dans chaque sens les samedis, dimanches et jours fériés. Cela signifie-t-il que la Région Nouvelle-Aquitaine renonce à proposer un service ferroviaire de qualité pour la saison touristique, alors que le TER 55 en Vallée d'Aspe capte l'essentiel de ses usagers de juin à septembre ? Dommage pour les touristes, mais aussi pour les Aspois qui dépendent de l'activité touristique... ».	Réponses La refonte horaires OPTIM'TER a entraîné une modification des horaires en juin et septembre puisqu'il a été décidé de maintenir, en semaine, durant ces deux mois les horaires « hiver » plus favorables aux trajets domicile/travail. Par exemple, deux départs de Pau vers Oloron sont désormais possibles entre 17h et 18h, toute l'année (hors juillet-août). Les 6 allers-retours Pau-Bedous sont toujours proposés en juillet et août. Des renforts sont également proposés les week-ends de juin et de septembre.
Horaires « Le dernier TER Pessac-Pau part à 19h25 de la gare de Pessac. Il y a le TGV de 20h20 au départ de Bordeaux Saint-Jean pour un coût certain. Mais après cet horaire, pas de possibilité de rallier Pau. A l'image de la ligne Bordeaux Arcachon/Libourne n'est-il pas possible de prévoir un départ de TER un peu tardif après 21 h30 ? ».	Réponses Le départ du dernier TER de Bordeaux vers Pau a été reculé à 19h19 depuis décembre 2022 (auparavant, c'était 18h46). Un TGV partant 1h après permet en effet une arrivée plus tardive vers 22h27 à Pau. La ligne Libourne-Arcachon que vous citez n'a pas la même typologie que Bordeaux-Pau avec des besoins de déplacements périurbains, plus tardifs le soir que sur la ligne Bordeaux-Pau, constituée d'usagers plus occasionnels.
Horaires « Dans son édition du 27/02/2023, le Heraldo de Aragon relève le scandale des futurs horaires lorsque la section Bedous – Canfranc sera rouverte. Il n'y aura plus de train depuis Pau vers Oloron de 07h03 à	Réponses A ce jour, les horaires des trains qui circuleront sur la liaison Pau-Canfranc ne sont pas arrêtés et font l'objet d'études qui devront être complétées jusqu'à la réouverture de la ligne. Néanmoins, la

10h18 et de 13h28 à 16h30, plus de train depuis Oloron vers Pau de 07h42 à 10h55 et de 16h35 à 18h15 en raison de la présence de trains de marchandises. Est-ce acceptable de dépenser plus de 750 millions d'euros, voire 1 milliard d'euros (chiffage de la réouverture en attente), 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».	Région sera attentive à ce que la desserte TER continue de répondre aux besoins de déplacements du quotidien.
Horaires « À chaque fois c'est la même chose, les vendredis soir au premier jour des vacances les TER Bordeaux-Pau sont pris d'assaut par les voyageurs. Voyageurs se retrouvant alors à voyager collés-serrés debout dans les couloirs, certains n'ayant même pas la possibilité de monter à bord du train. Il serait bienvenu de mettre en place plus de trains pour ces jours d'affluence exceptionnelle ».	Réponses La fréquentation à bord des TER Nouvelle-Aquitaine a effectivement bondi sur 1 an (+33% en 2022 par rapport à 2021) entraînant dans certains trains des situations de sur-occupations comme celle que vous décrivez. SNCF Voyageurs tente d'adapter la composition des trains pour la renforcer quand le matériel est disponible. Malheureusement, il arrive qu'à certaines périodes il n'y ait pas suffisamment de rames disponibles pour répondre à cette demande. C'est pourquoi la Région a passé en début d'année une commande de 18 rames pour offrir à terme plus de capacité.
Horaires « La qualité perçue sur la ligne Pau – Oloron – Bedous est de 87%, soit la plus faible de toutes les lignes TER de Nouvelle-Aquitaine, à comparer avec les 100% de Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port (voir Bilan Annuel d'Activité 2021 TER Nouvelle-Aquitaine en page 60). Comment expliquer cette très faible qualité perçue et quels sont les axes qui seront déployés par SNCF Voyageurs pour l'améliorer ? Association CROC (Contre la Réouverture Pau Oloron Canfranc Saragosse) : croc-aspe.com ».	Réponses Lorsque les dernières enquêtes de satisfaction ont été réalisées en 2022, la qualité de service proposée n'était pas au rendez-vous avec une section de ligne interrompue entre Oloron et Bedous et beaucoup de suppressions liées au manque de personnel et aux problèmes de fiabilité sur certains trains. Des actions correctives ont été menées : recrutement de nouveaux agents de conduite, plan de fiabilisation du matériel roulant. Par ailleurs, plusieurs réunions de concertation ont été réalisées avec les représentants d'usagers, la Région et SNCF Voyageurs pour échanger sur les besoins propres à cette ligne (horaires, qualité de service) et présenter les difficultés recensées mais aussi les pistes d'améliorations en cours.
Horaires «Pourquoi les TER Pau>Orthez du matin sont très souvent en retard ? Il s'agit rarement de retards supérieurs à 5 min... mais pourquoi alors ne pas adapter l'horaire publié ? ».	Réponses Des fragilités sur l'infrastructure dans le secteur de Lacq ont récemment été constatées par SNCF Réseau nécessitant un ralentissement des trains (autour de 40 km/h). Dans l'attente de corriger ces fragilités, les horaires ont été légèrement modifiés à la rentrée de septembre pour intégrer ces ralentissements. Les fiches horaires révisées sont en ligne sur le site Transports de la Région ou le site TER Nouvelle-Aquitaine.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Tous les jours un TER circule à 17h11 puis un Intercités à 17h36 (+1€). Est-il envisageable de prendre l'Intercités sans supplément de prix ? Ou alors de proposer un nouvel horaire entre 17h11 et 18h ? ». « Possibilité de prendre un abonnement Intercités en plus de son abonnement Ter afin d'éviter de devoir passer à la borne à chaque fois. Sachant qu'auparavant c'était gratuit... ».	Le coupon à 1€ est désormais obligatoire pour voyager avec son abonnement TER à bord d'un train Intercités L'Etat, autorité organisatrice des trains Intercités, a en effet souhaité mettre en place ces coupons afin de décompter le nombre d'abonnés TER empruntant ses trains. La Région est en effet refacturée de la totalité du coût de ces voyages. Proposer un TER supplémentaire n'est pas prévu pour des questions de coût mais aussi pour des raisons techniques, compte-tenu de la signalisation existante. Ainsi, la circulation d'un train Intercités à 17h36 rend difficile l'ajout d'un TER au même horaire, sans compter que ce TER ne serait que très faiblement rempli du fait de la présence de l'Intercités qui prend la part de marché des relations entre grandes villes.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Dans le sens Bordeaux-Pau, il manque au moins un train l'après-midi. Il y a un train à 15h10 à Orthez et ensuite à 17h10. Celui de 17h est souvent très rempli. Il serait bon d'en mettre un vers 16h20 ? Le matin dans le sens Pau-Dax il y a un train à 6h57 et ensuite à 8h23, il y a trop d'écart entre les deux ». « Mon trajet quotidien est Pau-Orthez et d'année en année, je vois les possibilités d'horaires diminuer, ce qui rend mon trajet quotidien de plus en plus compliqué. Il n'est pas rare que je doive attendre 1h voire plus pour un train. De plus en discutant avec mes collègues qui font le même trajet en voiture, il apparait que c'est le manque d'horaires convenables qui les empêche de sauter le pas et d'utiliser le train comme moyen de déplacement beaucoup plus écologique et économique. Il me semble indispensable de rendre le train plus attractif et plus pratique en augmentant les horaires ».	Des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur l'étoile ferroviaire de Pau, permettant de supprimer à terme certains creux d'offre comme ceux que vous mentionnez. Cela se fera en coopération avec les agglomérations, qui pourront être appelées au cofinancement de ces nouvelles circulations.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Plusieurs correspondances pourraient être améliorées : - En été, amorcer le car Bedous 8h50 - Canfranc à Oloron pour assurer correspondance TER du lundi au vendredi. Ce car devrait également circuler en dimanche en été (correspondance TER à Bedous). - Aucune correspondance avec TER 867423 à Bedous pour Canfranc. - Prolonger Car arrivée Bedous 9h13 à Oloron pour correspondance TER. - Prolonger le dernier Car Canfranc - Oloron jusqu'à Pau ».	Cette remarque, sera transmise au service routier compétent pour analyse.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Bonjour. Je constate que les bus ou navettes transport Aquitaine qui part depuis la commune de Mourenx pour aller à la gare d'Artix ne	Les services routiers et ferroviaires de la Région vont regarder si des correspondances TER+car peuvent être mieux optimisées. Des

permettent pas de prendre le train TER Pau ou Orthez-Bordeaux, les horaires ne sont pas adaptés : arrivée trop tardive ou avec 2h d'attente. Serait-il possible qu'il y ait une concertation pour adapter les horaires transports bus afin d'accéder aux services TER ? La gare d'Artix n'est pas sécurisée après 17h, il n'y a personne pour sécuriser la traversée des voies. Etant une personne déficiente visuelle, je rencontre des difficultés lors de la traversée des voies, il n'y a pas de système voix et les panneaux lumineux ne sont pas adaptés pour des déficients visuels ».	correspondances en moins de 30 min sont cependant déjà proposées sur certains trajets pour rejoindre Pau ou Dax depuis Mourenx.
Information voyageurs « Il serait bien d'informer en amont si le train Bordeaux-Pau (L52) sera divisé en 2 à Dax et non pas au dernier moment à bord du train. Il est en effet fréquent de s'installer en tête de train et se rendre compte au dernier moment que ce wagon va à Hendaye et non Pau. Aussi, il arrive qu'il y ait un changement à Dax qui n'est pas indiqué sur le billet, il serait judicieux de mieux informer vos passagers sur ce point ».	Réponses Une procédure d'information a été mise en place depuis plusieurs années et fonctionne. Ainsi des affichages en gare et à bord de ces trains à double destination précisent bien le terminus de chaque train (Hendaye ou Pau). Des annonces à bord doivent par ailleurs être effectuées par les contrôleurs à bord pour éviter toute confusion à l'arrivée à Dax. Il peut malheureusement, arriver dans certaines situations imprévues, que des changements de dernière minute surviennent pour des questions de disponibilité du matériel. Il peut alors arriver de devoir changer de train à Dax alors que ce n'était pas prévu initialement. L'information est donnée également à bord du train et en gare.
Information voyageurs « Avec le système actuel de fonctionnement des TER, il faut attendre au minimum 17h la veille d'un départ pour savoir si l'on pourra trouver un transport, et si oui (ce n'est pas toujours le cas) sur quels horaires ? A une époque où l'on essaie de privilégier les déplacements collectifs, comment concilier un tel système avec une activité professionnelle ? Je passe mon temps à jongler avec mes clients à qui je ne peux jamais garantir un rendez-vous avant la veille au soir. En plus de ça, les trains sont régulièrement supprimés le jour même, sans même prévenir les usagers, ce qui impose de vérifier plusieurs fois par jour la circulation des trains. Que proposez-vous ? ».	Réponses Il arrive, lors de situations perturbées comme des grèves ou des indisponibilités de la voie (par exemple un problème d'infrastructure) que la SNCF publie vers 17h la liste des trains qui circuleront le lendemain, de façon à ce que les voyageurs puissent prendre leurs dispositions en cas d'annulation du TER qu'ils souhaitaient prendre. Les annulations de trains non annoncées la veille le sont de façon inopinée, pour différentes raisons. La Région veille à que les annulations en opérationnel soient fortement limitées. Ces situations perturbées sont effectivement difficiles pour le quotidien des usagers. La Région demande à la SNCF de fournir toute l'information utile aux voyageurs sur la nature des perturbations, leur durée et les moyens de substitution mis en œuvre. Des pistes pour limiter le risque de perturbations sont bien sûr recherchées aussi : recrutement de conducteur, fiabilisation de l'infrastructure, du matériel roulant...
Information voyageurs	Réponses

« Le pont polygonal construit en 1883 en sortie de la gare de Pau devra être complètement réhabilité avec des travaux manifestement plus importants que ce qui était initialement prévu. Combien coûteront ces travaux ? Quand seront-ils effectués ? Durant combien de temps les circulations seront-elles interrompues entre Pau - Oloron et Bedous ? ».	Des études précises sur la réhabilitation de ce pont devront prochainement être lancées. Le calendrier précis de ces travaux ainsi que leur impact sur les circulations ne sont pas connus pour le moment.
Intermodalités « Actuellement, un panneau indique que la gare de Pau améliore son accessibilité. Que la gare de Pau, accueillant le TGV en provenance/partance pour Paris améliore réellement l'accès aux trains pour les vélos et les PMR. Les personnes âgées ont du mal à se mobiliser avec leur valise ».	Réponses Des travaux de mise en accessibilité de la gare de Pau doivent prochainement débiter. Ils se traduiront par un rehaussement des quais pour qu'ils soient au même niveau que les trains ainsi que par la construction d'une passerelle au-dessus des voies qui permettra d'accéder aux différents quais en toute sécurité. La Région participe au financement de ces travaux.
Intermodalités « Essayant d'utiliser le vélo plutôt que la voiture pour nous rendre en montagne ou sur la côte, nous sommes confrontés au problème du manque de places dédiées dans les rames. Ainsi, sur la ligne Pau-Bedous, il n'est possible de faire monter que 2 vélos (sauf engagement de responsabilité du contrôleur). Une voie verte relie la gare de Buzy à Laruns, mais il n'est pas possible de monter dans le train s'il y a déjà 2 cyclistes dedans. Attendre le train suivant, risquer de ne pas être admis dans le dernier train... trop de suspense ! Décourageant. N'est pas inévitable, afin de permettre les mobilités douces, de prévoir des équipements adaptés (pourquoi pas un wagon dédié ? Une remorque ?) ».	Réponses Les trains circulant sur la ligne Pau-Bedous sont des rames X73500 composées d'un seul élément avec 80 places assises et 2 emplacements vélos. Le contrôleur à bord doit s'assurer que les vélos ne présentent pas un risque pour la sécurité des autres voyageurs, notamment en cas d'affluence, et peut interdire d'avoir plus de 2 vélos si nécessaire. La Région mène une réflexion pour rajouter quelques places vélos supplémentaires, ce qui entraînerait mécaniquement une baisse du nombre de places pour les passagers à bord du train. Quant à la possibilité de mettre une remorque dans le train, celle-ci n'est aujourd'hui pas possible techniquement.
Tarifs « Afin d'avoir des réductions sur tous les trains en Nouvelle-Aquitaine, il est nécessaire de posséder deux cartes de réduction : la carte avantage SNCF pour les TGV et les Intercités, et la Carte + pour les Ter. Dans le cadre de l'intermodalité et pour l'incitation à prendre toujours plus le train, il serait temps que la carte Avantage offre également des réductions sur les Ter en Nouvelle-Aquitaine ».	Réponses Les cartes Avantage Jeune et Senior donnent 30% de réduction sur les trajets TER de Nouvelle-Aquitaine tous les jours. La carte nationale Liberté est également acceptée dans les TER de Nouvelle-Aquitaine et permet de proposer 50% de réduction sur les trajets TER. En revanche, la Région Nouvelle-Aquitaine n'a pas pu avoir un accord financier avec SNCF Voyageurs concernant la carte Avantage Adulte. Il est à noter que la Carte + permet de la substituer en Nouvelle-Aquitaine avec des avantages financiers plus importants : -50% sur tous les trajets TER, tous les jours, toute l'année.
Tarifs « Étudiant à Pau, je fais souvent des allers-retours à Bordeaux pour le prix de 20€ l'aller. Ce qui représente un budget de 40€ aller-retour, ce qui est tout simplement énorme. J'ai pensé prendre un abonnement annuel, mais je n'utilise le train que le week-end et celui-ci demeure tout de même extrêmement cher (220€ par mois environ). La politique	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine a choisi de proposer un tarif préférentiel à tous les jeunes, uniquement basé sur l'âge, sans besoin d'acheter une carte spécifique. Pour les trajets occasionnels, il est conseillé d'acheter un billet jeunes qui fonctionne ainsi avec un système de pallier kilométrique. La distance entre Pau et

tarifaire envers les jeunes n'est pas assez forte, la région Occitanie voisine plafonne les abonnements à 90€ si le trajet est supérieur à 200km... La ville de Pau est finalement isolée du reste de la région puisque tous les tarifs qui permettent de la rejoindre sont dissuasifs. Depuis Bordeaux, rejoindre Bayonne est moins cher que de rejoindre Pau... ».	Bordeaux étant plus importante qu'entre Bayonne et Bordeaux, cela explique la différence de prix entre ces deux trajets. Des formules d'abonnements dédiés aux moins de 28 ans existent aussi en Nouvelle-Aquitaine. Si vous souhaitez prendre un abonnement Bordeaux-Pau, l'offre la moins onéreuse est la formule annuelle proposant des mensualités à 195,30€. Pour rappel, la Région prend en charge, en moyenne, 80% du coût réel de votre déplacement à bord d'un TER Nouvelle-Aquitaine. En fonction de vos revenus, vous pouvez également être éligible à la carte solidaire qui offre 80% de réduction sur la base du billet plein tarif.
Tarifs « Les tarifs - de 28 ans sont par paliers, donc la réduction est minime pour nous. Exemple : Bedous-Buzy 4 €, Bedous-Pau 7,50 €. Si on fait plus de 20 voyages par an, il faut acheter la carte + pour avoir 50 % de réduction, ce qui est plus rentable que l'achat de billet sans carte. En agissant ainsi, la région Nouvelle-Aquitaine piège les jeunes en faisant semblant de leur proposer un tarif attractif. Ailleurs, c'est 50 % de réduction pour les jeunes de - de 28 ans. La région Nouvelle-Aquitaine aime donc si peu les jeunes pour les piéger ainsi ? Avec les augmentations de tarifs, on opte pour le covoiturage. Pau-Bedous à presque 13 €, c'est quasi pareil qu'un Pau-Toulouse en IC ! ».	Réponses Pour un trajet Bedous-Buzy, le billet jeune est aujourd'hui moins onéreux qu'un billet Carte + (4,5€ vs 4,7€). Pour un trajet Bedous-Pau, le billet Carte+ est effectivement moins onéreux (6,5€). L'intérêt d'acheter une Carte+ dépend donc de la fréquence de vos voyages et de la distance réalisée. Chaque Région a sa propre politique tarifaire. La Région Nouvelle-Aquitaine a fait le choix de proposer un tarif pour les jeunes, sans achat de carte préalable. Les 50% de réductions que vous évoquez sont effectivement proposés dans d'autres Régions, mais avec l'achat d'une carte similaire à la Carte+. Pour payer moins cher votre Carte+, celle-ci est proposée à certaines périodes à 15€ au lieu de 29€.
Tarifs « Une meilleure souplesse de l'abonnement télétravail qui aujourd'hui n'est pas pratique si à chaque fois il faut éditer son billet pour chaque trajet. La périodicité, le fonctionnement... Il est compliqué de prévoir un trajet lorsque des trains sont supprimés au dernier moment ».	Réponses L'abonnement télétravail (ou abonnement 20/30 voyages) prend la forme d'un justificatif accompagné de 20 ou 30 billets correspondant chacun à un voyage à réaliser sur 1 mois. Pour plus de simplicité, vous pouvez acheter votre abonnement via l'application Ticket Modalis et ainsi retrouver vos billets sur votre téléphone. Les suppressions de dernière minute peuvent malheureusement survenir. A la demande de la Région, SNCF a l'obligation de les réduire au maximum.
Tarifs « Dans une période où il est urgent d'utiliser plutôt les moyens de transport comme le train pour participer à la diminution du taux de carbone par habitant, force est de constater que les tarifs demeurent onéreux et non compétitifs. Malgré l'utilisation de la Carte +, un aller-retour Pessac-Dax demeure plus cher qu'un aller-retour en voiture. Nous	Réponses Depuis 2022, la carte + permet de profiter de billets à -50% tous les jours, toute l'année, permettant de faciliter les déplacements des titulaires de cette carte. Un trajet Pessac-Dax coûte ainsi 13,4€ soit 26,8€ l'aller-retour avec la Carte+ pour 141km parcourus. Un trajet en voiture coûte en moyenne 0,27€/km en prenant en compte les coûts d'amortissement du véhicule soit 38,07€ pour un

attendons un encouragement à prendre le train et donc par la mise en œuvre de tarifs plus intéressants ».	aller simple entre Pessac et Dax. L'aller-retour en train est donc moins onéreux qu'un aller simple en voiture entre Pessac et Dax.
Tarifs	Réponses
« La Région Nouvelle-Aquitaine a dépensé 340 000 000€ en 2021 pour 19 892 912 trains.km et 993 200 000 voyageurs.km (délibération 2022.2120.CP), soit un coût moyen de 17,09€ par train et par km et de 0,34€ par voyageur et par km. Quelle est la ventilation du coût par train par km et du coût par voyageurs par km sur les sections Pau – Oloron et Oloron – Bedous ? Question à rapprocher du déficit d'exploitation de 1,29M€ par an relevé par les magistrats de la Cour des comptes en 2019 pour Oloron – Bedous, quels sont les déficits d'exploitation pour les années 2020, 2021 et 2022 sur la section Oloron – Bedous ? Association CROC (Contre la Réouverture Pau Oloron Canfranc Saragosse) ».	Ces données relèvent de la relation contractuelle entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs et sont confidentielles. Elles ne peuvent donc pas faire l'objet d'une communication spécifique.
Tarifs	Réponses
« Depuis quelques mois maintenant, la région Occitanie propose aux usagers un tarif de 1€ chaque premier dimanche du mois (excepté en juillet/août). Cela serait une très bonne idée que la Nouvelle-Aquitaine reprenne cette offre afin de permettre aux usagers de découvrir notre si belle région ».	Chaque Région propose sa propre tarification sur son réseau TER. La Nouvelle-Aquitaine n'a pas fait le choix du tarif à 1€ certains jours au regard de l'investissement financier que cela représente, mais aussi du risque de suroccupation, et donc d'inconfort, que cela pourrait engendrer. Pour rappel, la Région finance en moyenne 80% du coût réel d'un trajet en TER, sur la base de la gamme tarifaire actuelle.
Tarifs	Réponses
« Lorsque je lis les différentes propositions, lorsque moi-même j'observe les différentes offres pour choisir ma carte, je me rends compte qu'il existe de nombreuses manières de baisser les tarifs pour un même trajet. Il serait intéressant de se réunir afin de faire un topo sur toutes les options (proposées par la Région et par la SNCF) afin de pouvoir déterminer une façon plus simple de faire des offres sans dépenser plus. La simplification est essentielle dans une démarche de volonté d'une consommation croissante de transports en commun. Le nombre d'utilisateurs augmente d'année en année (hors COVID) et on pourrait convertir d'autres utilisateurs en rendant le système davantage intelligible ».	La gamme tarifaire régionale présente en effet une forte diversité de titres afin de répondre aux besoins variés des usagers de la Région, qu'ils soient occasionnels ou abonnés. Vous pouvez vous rendre sur les sites Transports de la Région ou TER Nouvelle-Aquitaine pour disposer de renseignement sur la grille tarifaire. Vous pouvez aussi demander des renseignements en appelant Allô TER au 0800 872 872 (service et appel gratuit) ou en vous rendant dans un guichet SNCF.
Tarifs	Réponses
« Etant étudiant, je me rends compte que nombre de personnes de mon âge sont attirées par le train mais repoussées par les tarifs. Il faut savoir qu'un étudiant peut déjà avoir un logement à financer, ses besoins, ses études... Il serait très intéressant de travailler sur une carte étudiante à un tarif vraiment préférentiel lui permettant d'emprunter les TER de la Région	La Région a mis en place un billet jeunes accessible à tous les moins de 28 ans, sans achat de carte préalable. Le tarif est défini par pallier, selon le nombre de kilomètres parcourus. Il est plafonné à 21€, quel que soit le kilométrage parcouru en TER, y compris vers les Régions limitrophes (Pays de la Loire, Occitanie, Centre-Val-de-Loire et Auvergne-Rhône-Alpes).

sous certaines conditions (pré réservation des places, nombre limité de trajets ou de km hebdomadairement). Cette initiative permettrait de le convertir plus facilement au train - au bénéfice de l'environnement - et lui donnerai envie de découvrir la région - quand ils en ont le temps ». « Actuellement, les 50% de réduction de la Carte + portent sur le tarif plein. Pour un trajet Pau-Bordeaux par exemple, avec la Carte +, le tarif est donc de 19,10€ (38,20€/2). Pour les étudiants, il n'est donc pas intéressant de prendre l'abonnement car le tarif jeune sur ce trajet est de 20€. Il serait donc pertinent que, pour les jeunes, une Carte + Jeunes soit mise en place qui porterait sur le tarif jeune. Cela ferait passer le prix du billet sur cet exemple de 20€ à 10€, et offrirait aux étudiants un abonnement intéressant, ce qui n'existe pas actuellement ».	Nous notons votre proposition d'une Carte+ jeunes, qui sera étudiée. A noter que pour les usagers de -28 ans qui empruntent fréquemment le même trajet, il est possible de souscrire des abonnements spécifiques -28 ans qui sont 30% moins chers que les abonnements tout public.
---	--

Qualité de service	Réponses
« Lise Besnard, abonnée de la ligne 55, la plus en souffrance. Je voulais vous faire partager quelques moments de vie sur cette ligne. Le parcours du combattant commence le soir après 22h, quand il est annoncé que le train est remplacé par le bus qui passe 20 mn avant. Dans le bus on ne peut pas toujours mettre le vélo, il y a des problématiques, donc on arrive en retard à Pau pour commencer le travail à 8 h 30. Le soir à 17h40, pas de train ni de bus. On prend le bus à 19 h : trop de monde pour y rentrer. Tout cela est usant ! il faut respecter les horaires, et il faut garder les bus ! Il faut trouver des solutions pour mettre les vélos dans le train : mettre deux rames par exemple. Il faut penser également qu'il y a les étudiants avec leurs valises. C'est dommage de porter une politique si volontariste sur le développement durable et de ne pas arriver à faire fonctionner cette ligne ! L'entrée sud de Pau est très fluctuante par rapport aux bouchons. Mais la prendre, c'est le parcours du combattant ».	Votre récit témoigne des améliorations qui restent encore à faire. Ce n'est pas satisfaisant d'avoir un taux de régularité qui est excellent - le meilleur de la Région – mais un des plus mauvais taux de suppression. Il faut que l'on retrouve un taux de suppression qui soit acceptable, en dessous des 5%. Sur la question des vélos : face à l'augmentation de la fréquentation, il faudrait 2 rames pour tous les trains de Nouvelle-Aquitaine. Il nous faudrait donc 195 trains supplémentaires à 14M€ chacun, ce qui n'est pas possible financièrement. La Région préfère travailler sur des alternatives comme l'amélioration du stationnement sécurisé en gares que la Région s'emploie à déployer. Entre Cognac et Royan, 8 gares et haltes sont également équipées de vélos en libre-service électriques fonctionnant avec la carte Modalis. Ces diverses solutions, qui pourront demain se déployer dans d'autres secteurs de la Région, permettront offrant une solution alternative à l'emport d'un vélo au quotidien.
Affluence à bord	Réponses
« Je reviens sur les problèmes des trains qui sont pleins. Avant, la SNCF pouvait mettre des trains supplémentaires. Hier soir, j'accompagne ma famille qui part aux alentours de 18 h 30, jusqu'à Dax. Un train en correspondance qui arrive d'Hendaye était rempli et les gens arrivant de la ligne de Pau avaient la priorité pour monter à bord. Vous pouvez anticiper, vous savez combien de billets vous avez vendus. Ma famille s'est retrouvée dans un train complètement rempli jusqu'à Dax. Il y a	Nous rencontrons des problèmes de sur-fréquentation depuis 2022. Nous avons 22 % de fréquentation en plus depuis cette année-là. Le réseau TER de Nouvelle-Aquitaine accueille beaucoup de flux touristiques, comparé à d'autres régions. Dans le cadre des études que nous faisons, nous travaillons avec des comptages, des analyses de nos ventes. C'est sur cette base

énormément de clientèle en période identifiable. Avez-vous une réflexion là-dessus pour éviter que vos trains se transforment en bétailière ? ».	que nous construisons le plan de transport plusieurs mois avant la mise en service. Mais le train n'est pas un mode aussi souple que le bus ou la voiture. En outre, on ne peut pas construire un plan de transport sans prendre en compte que l'infrastructure est partagée, les sillons sont attribués, le TER n'est pas le seul à circuler ; De plus, il faut prendre en compte la maintenance qui se fait en période creuse (nuit, soir, week-end). Les week-ends de Pentecôte, d'Ascension, le lundi soir ou le vendredi soir, les trains sont renforcés, avec deux voire trois rames au lieu d'une habituellement. On peut estimer qu'on va être en tension pendant deux ans, le temps que les rames commandées par la Région arrivent. Ces nouvelles rames ne vont pas provoquer la disparition des anciennes : on va avoir une augmentation du parc. Cet été, un plan de transport saisonnier a été mis en place. Une trentaine de rames ont ainsi alimenté les secteurs plus touristiques. L'appli SNCF Connect ferme à la vente certains trains, quand la SNCF sait qu'ils vont être complets. Mais uniquement quand il est possible de se reporter sur un autre train. Concernant le vélo, des réflexions sont engagées entre la Région et SNCF pour améliorer les services vélos à bord et en gare.
Qualité de service « Représentant de l'association C.O.D.E. Béarn qui s'intéresse aux trois lignes en question en particulier celle de Bedous. Nous avons des techniciens qui nous répondent que c'est compliqué. Il n'y a pas de système qualité à la SNCF, telles que les normes ISO. Ce n'est pas compliqué, mais ce n'est pas analysé ».	Réponses Le train ce n'est pas compliqué, mais complexe. Il y a un bien un directeur de la qualité chez TER et plusieurs normes qualités ISO ont été attribuées au réseau, avec des audits réguliers. Dans la convention portée par la Région avec la SNCF, des pénalités sont prévues si la qualité de service n'est pas au rendez-vous. Aujourd'hui, la Région et la SNCF jouent la transparence totale, tant sur le financement que sur le nombre de voyageurs.
Qualité de service « . Je fais le relais de plusieurs usagers de la ligne 55 : courrier édifiant sur les trains supprimés, manque de régularité, les problèmes de correspondance, manque de conducteurs ».	Réponses Une résidence de conducteurs a été créée à Pau. Ils sont au nombre de 10 présents sur place. Des recrutements sont en cours pour avoir le niveau d'effectif suffisant pour améliorer le trafic. Il va y avoir des formations avec des agents du territoire qui resteront sur le territoire palois.
Offres	Réponses

« Pierre Hamelin, adjoint au maire de Jurançon. La formule des trains légers ne serait pas une manière de résoudre quelques rigidités, plutôt que d'attendre 3-4 ans de nouvelles rames ? Sur la ligne 55, une voie verte aurait attirée des milliers de touristes et participer à faire des économies, comme cela se fait dans certains pays européens ».	L'Etat a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur les trains légers dans le cadre du plan de relance, permettant aux entreprises qui souhaitent innover en matière de trains légers de candidater auprès de l'Etat. 2 projets ont été retenus en Nouvelle-Aquitaine, 2 en Occitanie. Les deux de Nouvelle-Aquitaine sont soutenus par la Région et sont dans des consortiums dans lesquels la SNCF et d'autres opérateurs sont présents. Aujourd'hui, ces porteurs de projets sont dans une période d'innovation, de démonstration, à Saintes au Ferrocampus. La Région est en train d'examiner sur quelles voies circuleront ces trains légers. A priori, sur les 4 projets présentés, il n'y a pas besoin de réaliser une autre signalisation sur la voie. Cependant des questions se posent, notamment sur le niveau de régénération des voies pour faire circuler ces trains. La Région soutient financièrement notamment ces innovations. Transformer les voies SNCF en voie verte n'est pas à l'ordre du jour. La Région continue de porter le projet de prolongement de la ligne Pau-Bedous jusqu'à Canfranc, projet soutenu par l'Europe.
Situation perturbée	Réponses
« Il y a dix jours, je prenais le 7 h 16 à Pau pour aller à Oloron et j'ai reçu un mail vers 6 h 55 me disant que le train était supprimé en raison d'un objet tombé sur la voie. La SNCF nous commande deux taxis, ce qui m'a agréablement surpris. Les taxis ont été commandés à 7 h 15, à 8 h un taxi a pris une personne et à 8 h 15 pas d'autres taxis, donc j'ai pris ma voiture en amenant d'autres personnes. Deux remarques : Parfois, la rame fouette des branches, peut-on faire du préventif pour éviter cela ? Il peut arriver des accidents, le problème est qu'il faut prévenir les gens afin qu'ils puissent s'organiser.	La Région et la SNCF travaillent sur l'information voyageurs et font leur possible pour améliorer ce sujet. Il est difficile de prévenir ce qui relève d'un accident. A noter que le terme « accident de personne signifie qu'une personne a été percutée par un train. Le terme « Objet sur la voie » signifie le plus souvent la présence de branches d'arbres, mais aussi parfois de rochers. Cela entraîne des répercussions importantes sur la régularité des lignes. Des enquêtes de satisfaction, menées auprès des usagers, relèvent que l'information est notée 8 sur 10 en situation normale, mais seulement 5,5 sur 10 en situation perturbée, ce qui témoigne d'une forte marge de progression. La commande de taxis est gérée depuis Bordeaux. En cas de suppression d'un train, il est décidé soit un report sur un autre train, soit de mettre en place des bus, soit de proposer un taxi ; tout ceci avec un cahier des charges précis. Il n'est ainsi pas toujours possible de disposer de taxis.

Mettez-vous des boites à idées pour l'usager afin de recueillir tout ce qu'ils voient ? ».	La proposition de boite à idées est à prendre en considération. Des rencontres à bord ainsi que dans les gares sont par ailleurs régulièrement réalisées par la SNCF.
Offres	Réponses
« Patrici Cescau (habite vers Nay, près de la gare de Coarraze). Par rapport aux horaires que vous proposez en départ de Coarraze en direction de Pau. Tous les jours, je suis obligé de prendre la voiture pour aller travailler à Pau malgré une heure de route matin et soir. Le départ est à 6 h 54 pour une arrivée à 7 h 06, le deuxième train est à 8 h 56 pour une arrivée à 9 h 08. Le retour depuis Pau est à 16 h 54 puis 18 h 52. Les horaires ne sont pas adaptés aux gens qui travaillent. J'ai donc renoncé à prendre le train. D'après les horaires que vous nous proposez, rien n'a changé ! Ma demande est aussi pour des raisons écologiques, de sécurité, surtout quand on voit les bouchons à Pau venant de Nay ! Peut-il y avoir des trains qui répondent aux besoins des travailleurs qui viennent sur Pau ? ».	Des études ont été réalisées pour adapter les horaires et mieux répondre à votre demande, partagée par d'autres usagers. Les propositions faites par SNCF entraînaient soit un surcoût trop important que la Région n'est pas en mesure d'assumer, soit le recours à une rame supplémentaire dont la Région ne dispose pas. Nous n'avons donc malheureusement pas de solution à vous proposer à court terme mais continuons de regarder ce qu'il serait possible de faire dans les prochaines années.
Infrastructures	Réponses Région-SNCF
«Bernard Defrance, association LGV Orthez. On défend depuis 10 ans la ligne Dax Orthez Pau Tarbes. Je vois que vous allez augmenter le nombre de trains. Mais il va falloir faire la régénération des lignes, remplacer les caténaires qui ont plus de 80 ans, changer la signalisation, supprimer les passages à niveau. Vous parlez de Dax-Bayonne pour 2024-2030 ; après, Dax-Bordeaux. A quand Dax-Tarbes ? ».	Ces lignes appartiennent au réseau structurant et sont donc de la responsabilité de SNCF Réseau contrairement aux lignes dites de dessertes fines du territoire, qui ne sont plus prises en charge intégralement par SNCF Réseau. Aujourd'hui, les trains circulent dans des conditions qui ne sont pas optimales, mais ils circulent. Il y a des priorités, comme les lignes très circulées telles que Bordeaux-Hendaye qui ont besoin d'être régénérées, ou encore Bordeaux-Nantes qui intégrera le réseau structurant en 2024. Cela représente près de 400-450 M€ de travaux par an, financés par SNCF Réseau. Il y a également des dépenses concernant les travaux réguliers d'entretien. Une augmentation significative du nombre de trains nécessite d'avoir suffisamment de puissance électrique ainsi qu'un système de signalisation adéquat pour organiser les circulations. Il y aura également des aménagements à prévoir en gare de Pau, si on veut augmenter les circulations entre Pau et Dax ou entre Pau et Bayonne. Tout cela représente des montants importants à investir.
Tarifs	Réponses Région-SNCF
« Sur les Intercités : quel cynisme de faire payer les abonnés 1 € sur la circulation Orthez-Pau. Pendant que les Intercités ne roulaient pas lors de la dernière grève, on prenait les bus de remplacement et il fallait montrer le pass à 1 euro sinon on ne montait pas !	La Région et les services de l'Etat se sont accordés sur une nouvelle convention afin de permettre l'accès à bord des trains Intercités aux abonnés TER. A la demande de l'Etat, un coupon à 1€ est demandé à chaque abonné TER, pour chaque trajet réalisé, afin de

Par rapport à la garantie fiabilité : depuis janvier le nombre de TER supprimé est conséquent. J'avais souscrit à cette garantie, mais je ne vois rien venir ».	recenser avec précision les flux d'abonnés empruntant ces trains. La Région souhaitait un système beaucoup plus souple qui a été refusé par l'Etat. Concernant la garantie fiabilité, celle-ci exonère les causes externes à la SNCF. C'est notamment le cas lorsque les retards/suppressions sont causés par le givre ou tout autre aléa météorologique.
Accessibilité	Réponses
« Ligne 55 : par rapport aux taxis mis en place quand les trains sont supprimés et que les bus ne circulent pas. On ne peut pas prendre le train en gare de Pau quand on est handicapé. Il faut passer par le service Accès'TER qui demande une réservation 24 h à l'avance. Or, 24 h à l'avance, on ne sait pas quel train va circuler. Ce qui oblige à descendre en gare de Jurançon, la Croix du Prince, et se débrouiller par nos propres moyens pour rejoindre la ville de Pau. Comment fait-on quand on est handicapé pour prendre le train en gare de Pau ? ».	Si vous êtes éligibles au service Accès TER, des solutions de substitutions doivent vous être proposées, même en cas d'aléas. Il faut vous rapprocher des personnels présents dans votre gare ou par téléphone auprès du service Accès TER en cas de perturbation. Un numéro d'urgence existe également : le 0 969 322 626 de 8h à 20h ou le 3117 de 20h à 8h. Ces numéros ne sont pas surtaxés. Pour votre information, des travaux de mise en accessibilité de la gare de Pau vont bientôt débuter, vous permettant d'accéder plus facilement aux quais et aux trains.
Matériel roulant	Réponses
« Quelle est la répartition des 11 Régiolis entre Régiolis bimode et Régiolis tout électrique ? ».	Les 11 Régiolis commandés seront bi-modes.
Fréquentation	Réponses Région-SNCF
« L'augmentation de la fréquentation est relativement importante, sauf sur la ligne 55 Pau-Bedous. Pour rappel des précédents comités de ligne concernant le nombre de voyageurs de 2018 à 2022 : 500 en 2018, 500 en 2019, 432 en 2020, 450 en 2021, 450 en 2022. Pourquoi cette baisse à 348 par jour cette année ? ».	Les comptages présentés sur la ligne 55 correspondent au printemps 2022, période durant laquelle la ligne était interrompue entre Oloron/Bidos et Bedous, ce qui peut expliquer cette baisse. Le trafic est stable sur l'ensemble de l'année sur cette ligne.