



Comités de Lignes – 2025

Secteur Pau

Lignes 52 – 55 – 53

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

En date du 2 octobre 2025



Introduction

Le comité de ligne du secteur de Pau s'est tenu le 15 avril 2025, en présence des représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Voyageurs, de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau. Il a rassemblé une soixantaine de personnes parmi lesquelles des élus, des associations et de nombreux usagers venus partager leurs préoccupations et leurs propositions. Les échanges ont mis en évidence les efforts d'investissement de la Région, les attentes persistantes en matière de régularité et de confort, ainsi que les enjeux liés aux horaires, à l'intermodalité et aux services en gare.

Investissements et modernisation

En 2025, la Région consacre 647 millions d'euros sur le ferroviaire voyageurs, soit une part très importante du budget régional. Dix-huit nouvelles rames bi-modes, représentant un investissement de 200 millions d'euros, viendront renforcer la capacité des trains avec une livraison échelonnée sur 2025 et 2026. Parallèlement, soixante-deux rames AGC feront l'objet d'une rénovation approfondie. Ces efforts s'inscrivent dans une stratégie plus large d'amélioration de la qualité de service et de confort pour les voyageurs.

La modernisation concerne également les infrastructures. Des travaux ont été menés, tels que les travaux de comblement des fontis entre Puyoô et Orthez entre décembre 2024 et février 2025. Ils entraînaient des ralentissements importants pour les trains (40km/h), impactant la régularité des lignes 52 et 53 ainsi que des TGV et des Intercités. Ils se sont terminés le 28 février dernier, permettant aux trains de retrouver leur vitesse habituelle sur ces sections de ligne.

Les sections de lignes Bayonne – Puyoô et Dax-Pau-Tarbes sont intégrées dans le réseau dit « structurant » pour lequel l'Etat et SNCF Réseau se sont engagés à financer 100% des travaux de régénération quand cela est nécessaire.

La ligne Pau-Bedous est une ligne dite de « desserte fine du territoire » pour laquelle la Région s'est engagée à financer certains travaux, conformément au Protocole d'accord entre l'Etat et la Région sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire.

Sur le périmètre de ce comité de lignes, la ligne 55 est régulièrement soumise à des problématiques liées à la végétation. La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, sur les voies ferrées et leurs abords, est indispensable pour assurer la sécurité des circulations, la sécurité des agents, la régularité des circulations.



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte



Horaires et correspondances

Les horaires et correspondances ont constitué l'un des principaux sujets de discussion. Les usagers ont regretté de longs creux dans l'offre, comme entre Pau et Bedous, matin et soir. La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER.

Entre Orthez et Pau, l'arrivée de nouvelles rames Régiolis, en cours de livraison, doit permettre de proposer des trains plus capacitaires, mais uniquement à certains horaires.

Certains ajustements sont néanmoins possibles. Ainsi, des décalages horaires ont en effet été opérés depuis décembre 2022 sur les premiers trains du matin entre Pau et Dax/Bayonne. Ces modifications ont notamment permis de proposer une première arrivée à Bayonne depuis Pau à un horaire moins matinal et donc plus attractif. Des réflexions sont également engagées pour augmenter le nombre de circulations aux périodes de pointe hebdomadaires mais doivent faire l'objet d'études plus approfondies.

Pour le reste, les contraintes budgétaires et techniques limitent les marges de manœuvre : les sillons disponibles, la priorité donnée aux trains grandes lignes et aux trains de fret, les croisements sur voie unique ainsi que l'organisation du travail des conducteurs pèsent sur la construction de l'offre.

Qualité de service et circulation

La fréquentation des TER connaît une progression continue, avec une hausse de plus de 30 % depuis 2019 et de plus de 7 % sur la seule année 2024. Ces 3 lignes voient leur fréquentation augmenter nettement à des taux bien supérieurs à la moyenne régionale en 2024 par rapport à 2023 : ligne 52 (+16 %), ligne 53 (+27 %) et ligne 55 (+21 %).

Cette dynamique se traduit parfois par une suroccupation à bord de certains trains qui est toujours préoccupante sur la ligne 52 et a été très compliquée à gérer à la rentrée de septembre 2024. Les nouvelles rames attendues devraient apporter des solutions, en augmentant la capacité de certaines circulations et en améliorant le confort à bord.

En matière de régularité, les situations varient selon les lignes : les problèmes relèvent parfois du matériel ou des causes climatiques, comme sur la ligne 52 (tempête en automne 2025 et grive début 2025).

Ces épisodes climatiques extrêmes, de plus en plus fréquents, ont un impact lourd sur le service. Les tempêtes entraînent chutes d'arbres et glissements de terrain, conduisant à des arrêts de circulation pour garantir la sécurité des voyageurs. À cela s'ajoute la présence accrue de la faune sauvage, notamment des sangliers, qui provoque parfois des collisions avec les trains. La gestion de la végétation le





long des voies devient un enjeu majeur, dans un contexte de changement climatique.

La ligne 53 est une des plus irrégulières de la Région Nouvelle-Aquitaine avec une régularité inférieure à 80 %. Plusieurs causes expliquent cette situation : elle est soumise aux aléas climatiques et subit des dysfonctionnements liés aux infrastructures vieillissantes, notamment sur la section à voie unique Bayonne-Puyoô. Des améliorations sont espérées avec les travaux récemment réalisés pour lever les limitations de vitesse liées à l'apparition de fontis dans le secteur d'Orthez.

La ligne 55 subit de très forts taux de suppressions dus à l'absence de conducteurs, à des grèves locales et à l'indisponibilité de matériels suscitant la colère des usagers réguliers l'empruntant.

Gares, intermodalité et services

L'intermodalité a été largement évoquée. Les usagers rappellent que le train, seul, ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et que la réussite du transport ferroviaire passe par sa complémentarité avec les réseaux urbains, les cars et les modes doux.

En complément des cars régionaux, les TER sont en correspondance avec plusieurs réseaux urbains : Curalin sur l'Agglomération du Grand Dax, IDELIS sur l'Agglomération de Pau, la Navette sur le territoire de la Communauté de Communes du Haut-Béarn (Oloron), TLP, à Lourdes et à Tarbes. Des correspondances sont également possibles avec le réseau liO d'Occitanie (TER + cars).

Les usagers expriment aussi un besoin de services de base, comme l'installation de toilettes ou de locaux sécurisés pour les vélos. La Région a rappelé que des financements existent pour accompagner les collectivités sur les projets de Pôles d'Echanges Multimodaux. Un local vélo a ainsi été aménagé récemment à la gare d'Oloron-Sainte-Marie tandis que le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Pau a été finalisé en 2023.

La question du vélo, en particulier, reste sensible. La capacité des trains est jugée insuffisante, notamment l'été, ce qui génère des tensions avec les voyageurs et les trottinettes. Le service de réservation « Billets Vélos » a été mis en place cette année sur la ligne 52. Les nouvelles rames, en cours de livraison, offriront davantage d'espace pour les vélos. En gare, la Région soutient le développement d'abris et de parcs sécurisés, en lien avec les intercommunalités.

Plusieurs projets viennent d'être finalisés dans le secteur concernant l'investissement dans les gares : modernisation des haltes de Croix du Prince, Buzy, Ogeu et Gan dans le cadre du programme gares pluriannuel avec SNCF Gares & Connexions ; les travaux de réfection de la marquise de la gare d'Oloron se dérouleront en 2026, réalisés également dans le cadre du Programme Gares. La





mise en accessibilité de la gare de Pau s'est achevée cette année avec des quais désormais adaptés et une nouvelle passerelle pour traverser les voies. 5 abris de quais avec panneaux photovoltaïques ont été implantés en gare de Dax.

Tarifs et billettique

Sur la tarification, les usagers ont demandé la dématérialisation complète de la carte Modalis. Cette évolution est en cours de développement, l'application mobile permet d'ores et déjà l'achat et la validation de certains titres numériques. La question du coût des trajets domicile-travail a également été soulevée. La Région rappelle que les recettes voyageurs ne couvrent qu'un quart du coût réel des services, le reste étant financé par la collectivité.

Perspectives

Au-delà des ajustements immédiats, SNCF Réseau dispose d'un programme pluriannuel d'investissement sur la ligne Bordeaux-Pau visant à régénérer entièrement cet axe au cours des prochaines années. Certains travaux de régénération des voies ont déjà été engagés, entre Bordeaux et Ychoux. D'autres travaux à venir sont planifiés, notamment entre Ychoux et Morcenx en 2026.

Sur la ligne 52, 2 allers-retours ont été créés entre Pau et Dax du lundi au jeudi pour améliorer la pointe du soir. Ces trains existaient déjà le vendredi. Ils répondent à une demande forte des usagers, formulée à plusieurs reprises lors de précédents comités de lignes.

En 2026, l'offre évoluera peu sur cette ligne mais quelques décalages de trains sont à prévoir. Les horaires des lignes 53 et 55 ont été reconduits et des aménagements d'horaires en lien avec les correspondances ont été effectués. Le départ de Tarbes (ligne 53) de 6h17 a été légèrement avancé (6h12) pour des raisons techniques, et sans impact sur les correspondances à Bayonne.

L'arrivée des nouvelles rames Régiolis va permettre de proposer des compositions de trains plus capacitaires dès cet été afin de limiter les suroccupations constatées régulièrement sur cet axe. Ces trains pourront circuler en mode thermique en cas d'aléas sur la caténaire, comme l'hiver à cause du givre.

En complément, des études sont menées par SNCF Voyageurs, en lien avec la Région, pour identifier des trains supplémentaires qui pourraient être créés sur cet axe aujourd'hui proche de la saturation. De nouvelles circulations pourraient être mises en place dès le SA 2026 (avec une priorisation sur les trains de pointe hebdomadaires) puis au SA 2027, sous réserve de faisabilité technique et financière.