

En date du 02/10/2025

CONCERTATIONS TER 2025

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de service

Questions/Réponses



Comité de lignes de l'Etoile de Pau

15 avril 2025



Bordeaux – Dax – Pau – Tarbes



Hendaye – Bayonne – Pau – Tarbes



Pau – Oloron – Bedous

Vous trouverez dans ce document, **les réponses aux questions et contributions déposées lors de la concertation** sur la plateforme en ligne, dans les formulaires d'inscription ou pendant des réunions publiques.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, la vidéo replay de la réunion publique.

Toutes les infos sur

[transports.nouvelle-aquitaine.fr](https://www.transports.nouvelle-aquitaine.fr)



1 : Questions posées sur la plateforme de concertation

Confort	Réponses
« Lors du comité de ligne 2024, il a été indiqué que SNCF Voyageurs à la résidence de Pau allait être audité le 5 juin 2024 sur la norme ISO 14001 qui concerne le management environnemental. Comment est-il possible d'être certifié ISO 14001 lorsque l'on fait circuler des automotrices thermiques X73500 pourries sur Pau – Oloron – Bedous qui consomment allègrement de 60 à 90l de gasoil aux 100km et qui rejettent une énorme quantité de polluants en vallée d'Aspe car ces automotrices ne sont pas pourvues d'un catalyseur à l'échappement ? ».	La Région travaille sur des solutions pour verdir ses trains en utilisant des énergies moins polluantes (GNV, biocarburant, trains à batteries...) permettant de répondre aux objectifs de dédieselisation qu'elle a fixés sans nécessairement électrifier toutes les lignes.
Confort	Réponses
« Les données de SNCF Gares & Connexions publiées le 9 décembre 2024 indiquent une fréquentation moyenne de 89 voyageurs par jour sur la section Oloron – Bedous en 2023, très loin des 201 voyageurs par jour dans le "scénario modéré" et de 321 voyageurs par jour dans le "scénario optimiste" qui avaient été estimés dans les études fournies pour le dossier de Déclaration d'Utilité Publique en 2013. Dans quelle décennie ou dans quel siècle, la Région pense-t-elle que ces objectifs en "scénario modéré" et en "scénario optimiste" seront atteints ? ».	Comme indiqué en Comité de lignes, la fréquentation constatée sur la ligne Pau-Oloron-Bedous en 2024 est de 612 voyages/jour, en augmentation sur un an. Si on se focalise sur les données mises en ligne par l'open data SNCF, la fréquentation de la gare d'Oloron était en 2024 de près de 145 000 voyageurs soit une hausse de près de 19% en 1 an. A Bedous, la fréquentation était de 25 212 voyageurs en 2025, en hausse de 11% sur un an.
Confort	Réponses
« Lors du comité de ligne 2024, la Région a annoncé une fréquentation moyenne de 700 voyageurs par jour sur la ligne 55. Lors de la réunion de clôture de la concertation du 16 décembre 2025, le Président de la Région a annoncé une fréquentation moyenne de 850 voyageurs par jour. Les données de SNCF Gares & Connexions publiées le 9 décembre 2024 indiquent une fréquentation moyenne de 538 voyageurs par jour. Qui dit vrai et qui ment parmi la Région, le Président de Région, SNCF Gares & Connexions ? Comment sont calculées les valeurs annoncées par la Région et le Président de la Région ? ».	La Région réalise très régulièrement des comptages sur cette ligne permettant d'avoir une vision plus précise de sa fréquentation.
Confort	Réponses
« Malgré vos réponses des années passées à la même question et vos nombreux plans d'action mis en œuvre, la qualité perçue sur la ligne Pau – Oloron – Bedous est toujours très faible avec 85%, soit la 3ème plus faible des 32 lignes TER de Nouvelle-Aquitaine, seules les lignes Bordeaux – Le Verdon et Poitiers – Limoges font	Les retards et suppressions malheureusement répétés sur cette ligne au cours des derniers mois ont suscité un fort mécontentement de la part des usagers qui ont pu le manifester au cours des enquêtes de satisfaction réalisées à bord.

Commenté [VD1]: Completer par axes amelioration , voir avec Guillaume

<p>pires (voir Bilan Annuel d'Activité 2032 TER Nouvelle-Aquitaine en page 68). Comment expliquez-vous cette très faible qualité perçue et quels sont les axes qui seront déployés par SNCF Voyageurs pour l'améliorer ? Merci d'apporter une réponse plus convaincante que celles des années précédentes ! ».</p>	<p>SNCF Voyageurs travaille sur des solutions pour améliorer la situation comme une meilleure gestion des situations perturbées en envisageant la mise en place de trains de secours à certains points stratégiques. Par ailleurs, les conducteurs recrutés l'an dernier à Pau auront bientôt terminé leur période de formation et d'habilitation, leur permettant d'être pleinement disponibles pour la conduite des trains, ce qui devrait entraîner une diminution des suppressions. Enfin, des plans d'actions sont en cours pour améliorer la fiabilité des trains en circulation sur la ligne et ainsi éviter certaines pannes.</p>
<p>Confort</p> <p>« L'augmentation de la fréquentation sur la ligne Pau – Oloron – Bedous est de +24% entre 2022 et 2023, là où elle est de +25% sur la ligne Bordeaux-Hendaye, +28% sur la ligne Bordeaux -Pau-Tarbes, +24% sur la ligne Bayonne-Pau et +65% sur la ligne Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port (Bilan Annuel d'Activité 2023 TER NA p35). Comment expliquez-vous que malgré plusieurs dizaines de M€ investis sur cette ligne 55, l'augmentation de fréquentation soit toujours autant inférieure aux autres lignes du Sud-Aquitaine ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La fréquentation de la ligne Pau-Bedous augmente de façon supérieure à la moyenne régionale et ce, malgré les dysfonctionnements constatés sur la ligne et relevés lors du comité de lignes. Sur la période 2023-2024, la fréquentation continue d'évoluer très favorablement et même de façon supérieure à la plupart des lignes du Sud-Aquitaine.</p>
<p>Confort</p> <p>« Lors du comité de ligne 2024 et pour remédier à la régularité catastrophique de cette ligne avec 30% d'annulations des circulations effectives en 2023, SNCF Voyageurs a annoncé l'embauche et la mutation d'un total de 7 agents de conduite sur la résidence de Pau pour assurer la conduite des automotrices X73500 de la ligne 55. Pourtant, force est de constater que la régularité est toujours autant catastrophique en 2024 avec 37% des circulations effectives annulées. Que sont donc devenus ces 7 agents de conduite ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La résidence de Pau dispose aujourd'hui de l'ensemble de ses effectifs. Des recrutements ont bien été réalisés depuis 2024. Cependant, après le recrutement, les agents doivent obtenir des habilitations avant d'être pleinement opérationnels. Ces procédures durent généralement 1 an. Cela peut expliquer certaines tensions relatives aux absences de conducteurs durant l'année écoulée. D'autres absences ont aussi entraîné cette situation : maladies, grèves...</p>
<p>Confort</p> <p>« Peut-on connaître les résultats des comptages réalisés du 13 au 19 janvier 2025 sur la ligne 55 ? Au même moment, des membres du CROC ont réalisé des comptages à la halte de Bidos. Les résultats sont purement catastrophiques ! 0 voyageur dans les trains 867419 867416 du 13 janvier, 867419 867426 du 25 janvier, 867427 867428 du 18 janvier, 867442 du 23 janvier ! De 1 à 3 voyageurs dans les trains 867419 867435 867426 du 13 janvier, 867435 du 19 janvier, 867437 du 23 janvier ! 8 à 11 voyageurs (uniquement des salariés de Safran Landing Systems) dans les trains 867411 867438 du 13 janvier ! Jusqu'à quand cette gabegie va-t-elle continuer ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Ces comptages n'ont pas vocation à être rendus publics et sont utilisés à des fins d'analyses techniques La fréquentation de Bidos est effectivement portée par la proximité avec l'usine Safran qui draine plusieurs dizaines de voyageurs sur certaines circulations. La fréquentation de cette halte a par ailleurs augmenté lors des campagnes de comptages suivantes réalisées en 2025.</p>

<p>Confort</p> <p>« Certains TER, en particulier sur la ligne Bordeaux-Pau les vendredi et lundi, sont surchargés. Les personnes sont parfois obligées de rester debout durant tout le trajet. Voitures supplémentaires ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Victime de son succès, le TER en Région Nouvelle-Aquitaine fait face à des problèmes de suroccupation sur certaines lignes, notamment sur la ligne Bordeaux-Pau-Tarbes. 18 nouvelles rames ont été acquises par la Région pour 200 millions d'euros et sont en cours de livraison. Certaines d'entre elles viendront renforcer la capacité de certaines circulations de votre ligne et permettront ainsi de proposer davantage de places assises à bord. Tous les trains sur-occupés ne pourront malheureusement pas être traités de cette façon. Des réflexions sont en cours entre la Région et SNCF Voyageurs pour proposer des circulations supplémentaires sur cette ligne, en particulier lors des périodes de pointe hebdomadaires. Ces évolutions pourront être mises en œuvre sous réserve de faisabilité technique et financière.</p>
<p>Correspondances trains</p> <p>« Je propose pour les lycéen·ne·s et étudiant·e·s repartant à l'internat les dimanches soir afin d'avoir des correspondances par exemple avec le Tarbes Bayonne qui part de Pau à 18:58. Il faudrait maintenir ce train le dimanche soir, qui roule habituellement en semaine. Il avait été programmé en septembre 2024 à la rentrée, c'était bien pratique ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Il n'est malheureusement pas possible de proposer des correspondances systématiques entre tous les TER, pour des raisons techniques. Dans le cas que vous présentez, la différence tient dans le fait que les horaires de la ligne 55 évoluent les week-ends entre juin et septembre afin de répondre à la demande de trains supplémentaires jusqu'à Bedous. L'offre est ainsi adaptée et se distingue de celle proposée entre octobre et mai. Il est cependant toujours possible de faire la correspondance avec le train partant de Pau à 18h58 mais avec un temps d'attente, il est vrai, rallongé.</p>
<p>Correspondances trains</p> <p>« Pau étant géographiquement isolé, les transports ferroviaires restent essentiels à la dynamique et l'attractivité de la région pour la connecter au reste de la France.</p> <p>1- Garantir que les connections des TER soient assurées avec des horaires adaptés des TGV au départ ou à l'arrivée de Bordeaux et Toulouse vers Paris.</p> <p>2- Mettre des motrices TER puissantes permettant de garantir les horaires, afin d'éviter les retards récurrents lors des périodes de gel.</p> <p>3- Mettre en place des TGV vers Bordeaux et Toulouse pour les premiers trains au départ de Pau vers Bordeaux et Toulouse afin d'assurer des arrivées en matinée sur Paris.</p> <p>Cela est indispensable pour favoriser le train contre l'avion ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/TGV ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons techniques ou une incompatibilité avec des besoins horaires précis d'un volume important d'usagers.</p> <p>Les matériels TER en circulation entre Bordeaux et Pau sont récents et fiables. L'impact du givre est surtout lié aux infrastructures présentes sur la ligne. Faire circuler un autre type de train TER ne résoudrait pas la situation.</p> <p>Le 1^{er} TGV de Pau vers Paris part aujourd'hui à 7h28 de Pau. La Région n'étant pas compétente sur la définition des horaires TGV, nous vous invitons à vous rapprocher de SNCF Voyages pour solliciter d'éventuelles modifications horaires.</p>

<p>Gares</p> <p>« Puisque prendre le TRus (contraction de Train et bus) devient la norme, nous avons un gros souci à la gare de Buzy en Béarn. L'arrêt officiel selon vous est sur la route principale, à 300 m de la gare. Or, à cet endroit, aucun parking pour stationner, et en guise de quai d'attente, un mini trottoir de 50 cm de large contre la route.</p> <p>Nous ne savons jamais si le chauffeur descend en gare et il est déjà arrivé que nous attendions en vain le TRus à la gare... Idée vraiment facile à mettre en œuvre et super pratique : déplacer l'arrêt officiel en garde Buzy. C'est augmenter la sécurité des passagers, possibilité de se garer et il y a un espace très pratique pour le demi-tour du TRus ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Cette demande sera relayée à SNCF Voyageurs pour voir si des solutions peuvent être apportées.</p> <p>Le car aujourd'hui dessert l'arrêt de Buzy au niveau de la route principale (Départementale 34) pour des questions d'optimisation du temps de parcours des cars mais aussi en raison de l'étroitesse de la route d'accès à la gare.</p>
<p>Horaires</p> <p>« TER 55 : certes, une voie unique où les TER se croisent à Oloron-Sainte-Marie est contraignante. Mais comment expliquer que le TER Bordeaux-Pau arrive à Pau à 17h36 et que le Pau-Bedous parte de Pau à 17h38 ? Aucun train pour Bedous de 12 h à 17 h 40 au départ de Pau, alors que le TER de Bordeaux arrive à 13 h 36, l'Intercités de Toulouse à 13 h 49. Idem le matin dans le sens Bedous-Pau : rien pour avoir un train vers Toulouse et Bordeaux. SNCF et Région sont-elles en mesure de croiser les fiches 52, 53 et 55 avant de mettre les horaires en ligne ? Idem pour les trains vers Toulouse ? Il en va parfois de quelques minutes ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Votre demande a ainsi déjà fait l'objet d'échanges entre les services de la Région et ceux de SNCF Voyageurs pour tenter de décaler le départ de ce train. Malheureusement, aucune solution n'a été trouvée car un décalage, même de quelques minutes, entraînerait des conséquences sur l'ensemble des trains croiseurs ou suivants dans la grille. Ces conséquences peuvent être préjudiciables pour des horaires particulièrement importants pour les scolaires ou les usagers domicile/travail.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Je vous fais suivre la demande d'une mère dont la fille était usagère du TER Oloron->Pau.</p> <p>Le train Oloron - Pau du dimanche soir à 18h15 a été supprimé récemment alors qu'il était pas mal fréquenté. Des étudiants et lycéens l'utilisaient en début d'année scolaire pour aller à Bayonne (correspondance à Pau). Désormais, il leur faut aller à Orthez (plus commode que Pau) en voiture pour rattraper le train les emmenant à Bayonne. Cela suppose un aller-retour à Orthez (50 minutes x 2) pour les parents. Très compliqué. Pourquoi ce changement ? D'autant qu'il n'y a aucune solution de remplacement efficace proposée ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Le train que vous évoquez circule le dimanche uniquement de juin à septembre. Il s'agit en effet d'une circulation supplémentaire mise en œuvre durant la saison estivale pour faire face à la fréquentation plus importante entre Pau et Bedous. Il n'est pas prévu à ce jour de maintenir ce renfort tout au long de l'année.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Serait-il possible de revoir les horaires des lignes 52 et 53 le vendredi afin que les élèves du lycée d'Oloron-Sainte-Marie n'aient pas à attendre 2h en gare de Pau le train allant à Lannemezan ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les trains à destination de Lannemezan et Toulouse sont opérés pour le compte de la Région Occitanie. Nous vous invitons donc à vous rapprocher des services de cette Région pour lui faire part de votre demande. Concernant les horaires au départ d'Oloron, ils sont</p>

	difficilement modifiables au regard des contraintes liées à la voie unique et aux points de croisements très limités sur cette ligne.
Horaires	Réponses
« Actuellement, le premier train venant de l'ouest arrive à 7 h 35 en gare de Pau. Sans véhicule et même en utilisant les bus de ville, il est très difficile d'arriver à l'heure pour le début des cours au lycée Saint-Cricq à 7 h 50. Ce problème nécessite des adaptations pour les collègues usagers mais surtout de nombreux retards pour les élèves, le lundi notamment s'ils sont internes, mais les autres jours aussi s'ils font l'aller-retour quotidiennement. Cela peut concerner les élèves éloignés qui choisissent le lycée pour des formations spécifiques (bac pro CIEL, STI2D, BTS, prépa) et constitue une limite à l'attractivité du lycée. Une arrivée vers 7 h 20 serait plus adaptée ».	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, qui a trouvé son public. Revenir en arrière pénaliserait donc ces usagers tandis que ceux se rendant à Pau sont aujourd'hui plus nombreux avec les horaires en vigueur actuellement. Il n'est donc pas prévu à court terme de reprendre ces horaires.
Horaires	Réponses
« Beaucoup trop de trains supprimés entre Pau, Oloron et Bedous, remplacés par des bus certes. Mais les bus sont plus lents, donc correspondances ratées à Pau et en retard au travail ou RDV ».	La ligne 55 connaît en effet des taux de suppressions bien trop élevés (18,8% des trains ont été supprimés sur la ligne en 2024, toutes causes confondues). Cette situation s'explique par des problèmes de maintenance sur certains trains de la ligne, des absences de conducteurs (mouvements sociaux, maladies...) ainsi que par des aléas externes (tempêtes ayant entraîné la chute d'arbres ou de branches sur la voie). Lorsque des autocars de substitution circulent, ils dépendent de la circulation et ont donc logiquement des temps de circulation plus longs que le train. Il a été demandé à SNCF d'améliorer la lisibilité des informations concernant ces cars, et notamment la localisation des points d'arrêt lorsqu'ils circulent.
Horaires	Réponses
« Quand des cars remplacent les TER 55, l'horaire SNCF indique que l'autocar fait le trajet Pau-Oloron en 50 à 59 mn, le trajet Oloron-Bedous en 35 mn. Soit un total de 1 h 30. Or dans la réalité, les autocars mettent 1 h 10 à 1 h 15 pour faire Pau-Oloron, 35 à 40 mn pour faire Oloron-Bedous. Soit un total de 1 h 45 à 1 h 55. Pour tenir l'horaire SNCF, les chauffeurs stressés font des excès de vitesse : voir les radars pédagogiques à Bedous et Asasp-Arros. Ils zappent des gares comme Lurbe ou Buzy. Malgré tout ils arrivent en retard, d'où des correspondances ratées à Pau. La SNCF peut-elle revoir les horaires des cars, pour la sécurité de tous, et pour garantir les correspondances ? ».	Les horaires des cars sont définis selon des conditions de circulations normales. Les aléas de circulation peuvent entraîner des rallongements de temps de parcours. Si vous constatez que des risques sont pris pour la sécurité des passagers par le conducteur d'un autocar de substitution, n'hésitez pas à en informer les services de la Région ou de SNCF Voyageurs afin que des dispositions puissent être prises auprès du transporteur routier concerné.
Horaires	Réponses
« Utilisateur quotidien des TER depuis 6 ans, je peux témoigner d'une meilleure fiabilité depuis 1 an. Je remarque aussi que les	Il n'est pas prévu à court terme de rajouter un train sur l'horaire que vous demandez entre Orthez et Pau, pour des raisons techniques mais

Commenté [VD2]: On répond que partiellement à la réponse, manque le point sur les suppressions

<p>trains sont de plus en plus remplis, c'est une bonne nouvelle ! Cependant quand aura-t-on droit à un vrai cadencement sur la ligne ? Pourquoi pas de TER Orthez>Pau entre 15h19 et 17h12 ? Une remarque également sur les ter du vendredi de plus en plus comble. Merci de vos réponses et vive le service public de transport ».</p>	<p>aussi financières (un train supplémentaire représente plusieurs dizaines de milliers d'euros de coût annuel). Des réflexions sont cependant engagées pour développer l'offre à plus long terme sur l'étoile ferroviaire de Pau. 2 allers-retours ont par ailleurs déjà été créés cette année entre Dax et Pau, en semaine.</p> <p>Concernant l'offre du vendredi, elle est effectivement très utilisée par le public scolaire. L'arrivée de nouvelles rames Régiolis, en cours de livraison, doit permettre de proposer des trains plus capacitaires, mais uniquement à certains horaires. 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.</p>
<p>Infrastructures (voies, réseau)</p> <p>« Les TGV circulant sur l'axe Pau - Dax roulent à vitesse réduite du fait de la vétusté de l'équipement. Dans le cadre de la LGV, des travaux doivent avoir lieu afin de fiabiliser le réseau. Quel est le calendrier de ces travaux ? Les améliorations de l'infrastructure auront-elles lieu avant la mise en service de la LGV ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>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.</p>
<p>Infrastructures (voies, réseau)</p> <p>« Lors de la présentation du CPER 2021-2027 le 13 juin 2024 à l'Hôtel de Région de Bordeaux, Renaud Lagrave a annoncé que 0€ est prévu pour les lignes Bayonne-Puyoo et Dax-Pau-Tarbes et 25M€ sont prévus pour la ligne Pau - Oloron - Bedous. Comment la Région explique-t-elle cette différence de traitement entre les lignes du Sud-Aquitaine ? Pourquoi les lignes Bayonne-Puyoo et Dax-Pau-Tarbes autrement plus capacitaires que Pau - Oloron - Bedous n'ont-elles droit à strictement aucun égard ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>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 Région n'investit donc pas dans la régénération de ces deux lignes.</p> <p>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.</p>
<p>Infrastructures (voies, réseau)</p> <p>« Pouvez-vous enfin annoncer le coût exact de ces travaux prévus au CPER 2023-2027 ? Pour rappel, le "Protocole d'accord entre l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire" signé en avril 2021 prévoyait déjà ces travaux ! L'année 2027 et la fin du CPER 2023-2027 vont bientôt arriver ! ».</p> <p>« Lors du comité de ligne 2024 concernant la rénovation du pont polygonal de Gélos, vous avez indiqué que "Le détail des travaux à réaliser sera précisé ultérieurement." Pouvez-vous enfin</p>	<p>Réponses</p> <p>Les études portant sur la rénovation du pont polygonal ne sont pas encore finalisées et ne permettent pas de vous préciser à ce jour le programme prévisionnel des travaux.</p> <p>SNCF Réseau s'assure de la sécurité des circulations sur ce pont et ne prévoit pas à ce jour d'interdiction des circulations.</p>

<p>présenter le détail des travaux à réaliser pour rénover ou reconstruire ce pont, la durée, le planning et les conséquences sur les circulations de la ligne 55 de ces travaux. Existe-t-il le risque que SNCF Réseau interdise les circulations sur ce pont si les conditions de sécurité venaient à ne pas être respectées ? ».</p> <p>« La liste des terribles travaux du pont polygonal de Gelos vient d'être publiée et cette liste fait froid dans le dos. Il faudra détruire et reconstruire totalement le tablier, une culée et une pile du pont. Il faudra renforcer l'autre culée et trois autres piles du pont. C'est plié : le budget de 25M€ prévu dans le CPER sera bien insuffisant pour reconstruire ce pont. Ce sont donc plusieurs dizaines de millions d'euros qui vont être dépensés pour Pau-Oloron-Bedous ! Qui plus est, l'interruption totale des circulations de Pau à Oloron et Bedous durant plusieurs mois vont lui donner un coup fatal ! Tant d'argent jeté dans le gave de Pau pour tuer une ligne ferroviaire : quel gâchis ! ».</p>	
<p>Infrastructures (voies, réseau)</p> <p>« Face aux aléas très réguliers du trafic entre Bordeaux, Dax et Pau, serait-il envisageable d'autoriser de prendre les TGV (contre réservation à 1€), pour que la situation devienne la même qu'avec les Intercités ?</p> <p>Les aléas de circulations, parfois pour des raisons assez baroques, sont très récurrentes peuvent devenir un ennui pour les travailleurs vis-à-vis des employeurs.</p> <p>Et à plus long terme, acheter des trains bimoteurs qui peuvent rouler y compris après une nuit de gel. La situation a été fréquente cet hiver, quand il fallait attendre le train de Bordeaux, arrêté quelque part dans la forêt landaise à cause du givre sur les caténaires ».</p>	<p>Réponses</p> <p>SNCF Voyages, qui exploite les TGV, n'est, à ce jour, pas favorable à ce type d'accord pour permettre à des usagers TER de monter à bord d'un TGV avec un titre de transport régional.</p> <p>Concernant la circulation de trains bimodes, la Région a acquis 12 nouvelles rames Régiolis bi-modes qui sont en cours de livraison. Certaines d'entre elles seront affectées au secteur Sud-Aquitaine afin de renforcer la composition des trains les plus chargés. Ces trains pourront circuler en mode thermique en cas d'aléas sur la caténaire, comme par exemple l'hiver à cause du givre.</p>
<p>Infrastructures (voies, réseau)</p> <p>« La Région peut-elle fournir le rapport final qui sera disponible en juin 2025 du groupe de travail mis en place par SNCF Voyageurs avec InOui, Intercités, Hexafret, TER Nouvelle-Aquitaine et TER Occitanie sur la gestion et l'exploitation des lignes du Sud-Aquitaine ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région n'est pas associée à ce rapport et ne peut donc pas le mettre à disposition.</p>
<p>Tarifs</p> <p>« Les abonnements mensuels ou annuels de la région NA ne donnent pas accès aux trains Intercités (il faut payer 1€ supplémentaire par trajet), contrairement aux abonnés Occitanie qui ne paient rien car la région cofinance.</p>	<p>Réponses</p> <p>Cette tarification à 1€ pour les trajets réalisés à bord des Intercités résulte d'une négociation entre la Région et l'Etat pour autoriser les abonnés TER de monter à bord. L'Etat ne souhaitait pas poursuivre l'acceptation des titres TER à bord, comme auparavant, dans des</p>

<p>Effectuant, le trajet Orthez/Pau tous les jours dans le cadre du domicile/travail, cela représente un surcoût non négligeable. La Région Nouvelle-Aquitaine pourrait-elle se coordonner avec le gestionnaire Intercités, et la région Occitanie, pour que les abonnements mensuels/annuels sur une ligne donne accès aux TER et aux Intercités ? ».</p>	<p>conditions financières acceptables pour la Région. Il n'est pas prévu de revenir sur ce dispositif pour le moment</p> <p>L'accès aux trains liO Occitanie jusqu'à Tarbes est en revanche possible avec un titre TER Nouvelle-Aquitaine, sans surcoût.</p>
<p>Autre</p> <p>« Je suis un usager occasionnel qui a la chance d'avoir une halte ferroviaire dans sa commune (Sarrance, L55). Cette halte ne dispose pas de borne, et je n'utilise pas l'application SNCF Connect pour acheter un billet. Je dois reconnaître que chaque voyage apporte son lot de surprise. Je précise que je suis détenteur d'une Carte +. Une fois, l'appareil du contrôleur ne connaît pas Sarrance. Une autre fois, le contrôleur considère que je monte sans billet de transport... et me fait payer le tarif réduit auquel j'ai droit. Un 3e contrôleur n'a pas de monnaie et n'en accepte pas... J'ai parfois l'impression que le matériel dont dispose le contrôleur ne reconnaît pas ou la halte ou la Carte +...».</p>	<p>Réponses</p> <p>La ligne 55 bénéficie de « Service + » qui vous permet d'acheter des billets TER à bord des trains de la ligne 55 sans surcoût si vous montez à bord du train dans une halte dépourvue de système de vente, comme c'est le cas à Sarrance et en vous présentant spontanément auprès du contrôleur. Les billets Carte+ sont bien proposés à bord et la gare de Sarrance doit vous être proposée. L'achat peut se faire auprès du contrôleur en carte bancaire ou en espèce à condition de faire l'appoint.</p> <p>Concernant l'incident que vous relatez, nous l'avons signalé à SNCF pour des actions correctives puissent être apportées et éviter les désagréments que vous nous avez partagés.</p>
<p>Autre</p> <p>« Ma fille et plusieurs de ses camarades du lycée d'Hendaye, voient leur scolarité fortement impactée à cause des annulations de trains ou des trains bondés. Très régulièrement le train du lundi matin d'Oloron est annulé et elles doivent partir presque une heure plus tôt (5h45 au lieu de 6h23). En gare de Bayonne, le train étant souvent bondé, elles doivent prendre le suivant qui arrive à 11h26, au lieu de 09h06. Elles se retrouvent à commencer leur semaine avec un parcours de presque 6h00 de train ! Le lycée n'ouvre pas son internat le dimanche soir et cela ne peut donc être une solution. Encore une fois, les usagers, notamment les jeunes, sont la variable d'ajustement de mesures économiques ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les suppressions ponctuelles ainsi que les trains bondés le lundi matin sont liées à des difficultés d'organisation de production (matériel, effectifs) que SNCF Voyageurs s'emploie à réduire au maximum. La saturation des trains à Bayonne est également connue, et des actions de surveillance de la charge et d'adaptation de la capacité, en utilisant par exemple des doubles rames, les renforts ciblés sont à l'étude, selon les ressources disponibles.</p> <p>Si un suivi des ventes peut être réalisé pour chaque train par SNCF, il n'est pas toujours possible d'augmenter la capacité des trains. Les rames nécessaires ne sont pas toujours disponibles, le parc de trains étant limité sur l'ensemble de la Région. Des opérations de maintenance peuvent également limiter la disponibilité des trains.</p> <p>Les données de comptage à la disposition de la Région montrent que le train arrivant à 9h06 à Hendaye est régulièrement fortement fréquenté les lundis matins à Bayonne, mais rarement saturé au point de ne pas pouvoir monter à bord. Si votre fille n'est pas en mesure de l'emprunter, nous vous précisons qu'il est possible d'emprunter les trains suivants qui arrivent à 9h33, 10h07 et 10h55 à Hendaye et ne pas forcément attendre celui qui arrive à 11h26.</p>
<p>Autre</p>	<p>Réponses</p>

Commenté [VD3]: Pour le moment c'est reconduit, le temps de voir

Commenté [VD4]: Il faut alerter Christophe Dubach

Commenté [PS5R4]: Fait

<p>« Mauvais cadencement des TER entre Pau et Bordeaux. Certes il y a aussi des TGV, mais ceux-ci ne s'arrêtent pas entre Dax et Bordeaux, ce qui est dommageable. Par exemple, pas d'arrêt pour aller aux universités de Talence et Pessac ».</p>	<p>La Région et SNCF Voyageurs essaient au mieux de proposer une offre complémentaire entre TER et TGV pour proposer, sur plusieurs périodes de la journée, un train toutes les heures entre Bordeaux et Pau. Il n'est malheureusement pas possible de proposer systématiquement plus de trains pour des raisons techniques (disponibilité des rames, insertion des trains sur des lignes déjà très utilisées...) et financières (un TER circulant tous les jours entre Bordeaux et Pau peut représenter un coût de plusieurs centaines de milliers d'euros par an)</p>
<p>Autre</p> <p>« Pour la deuxième fois cette année civile, ma fille et plusieurs de ses amies se sont retrouvées dans le train (ligne Bayonne- Pau) face à 4 personnes alcoolisées, avec des gros chiens ni muselés ni tenus en laisse qui leur sautent dessus, buvant des bières dans le train et qui leur parlent vulgairement jusqu'à les faire pleurer. La première fois, elles ont appelé le 3117 qui leur a répondu que quelqu'un allait venir. Après plus de 30 min et plusieurs arrêts, personne n'est venu. La deuxième fois, elles n'ont pas appelé sachant que la SNCF ne réagit pas. Ma fille, aujourd'hui, craint de prendre le train. Comment ces personnes peuvent entrer dans le train ? Comment garantissez-vous la sécurité ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les agents SNCF ne sont pas habilités à déterminer l'état d'alcoolisation d'un voyageur. En revanche, les chiens doivent obligatoirement être muselés à bord, et des procès-verbaux sont régulièrement dressés en cas de non-respect. Concernant l'appel passé à la ligne dédiée, il y a visiblement eu un dysfonctionnement : une intervention était prévue, mais les équipes opérationnelles SNCF n'en ont pas été informées. Ce point doit être clarifié. En cas de nouvel incident, il est important que vos enfants cherchent un contrôleur à bord.</p>
<p>Autre</p> <p>« La ligne Pau-Bedous souffre de retards et suppressions assez fréquents, pour différentes causes. Ce manque de fiabilité fait baisser les chiffres de fréquentation, certains usagers devant se reporter sur le transport routier. Pourriez-vous publier les statistiques détaillées des retards et suppressions : chiffres, tendances sur les 10 dernières années, analyse des causes, plan d'actions, suivi des actions décidées les années précédentes. PS : je ne vois pas de catégorie "fiabilité" ou approchant pour les propositions, il me semble que cela manque ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les données sur la qualité de service de la ligne Pau-Bedous sont publiées chaque année lors des Comités de lignes. Vous pouvez donc retrouver ces informations pour les précédentes sessions de ce comité de lignes de l'étoile de Pau. Il n'est pas prévu de publication de données sur les 10 dernières années. Nous prenons note de votre remarque sur la catégorisation proposée.</p>
<p>Autre</p> <p>« Sur l'écran situé sur le quai à Bedous, ne figurent que les départs des TER vers Pau. Mais pas les départs des autocars vers Canfranc. Or, il s'agit d'une seule et même ligne de transport en commun : voir la fiche TER 55 sur le site TER Nouvelle-Aquitaine. Pourquoi cet oubli ? Par ailleurs il n'y a pas de correspondance vers Canfranc pour le TER qui arrive à 13 h 09 à Bedous (du lundi au vendredi). Et il y a 50 mn d'attente à Bedous entre l'autocar qui arrive à 18 h 21 et le train qui part à 19 h 12. Ce qui rend la</p>	<p>Réponses</p> <p>L'écran présent sur le quai de la halte de Bedous est aujourd'hui configuré pour ne faire apparaître que les départs/arrivées de trains (dont les données ne sont pas fournies de la même façon que pour les cars régionaux). Nous allons voir s'il est possible techniquement de faire apparaître le départ des cars sur cet écran. Concernant les correspondances, elles ne peuvent parfois pas être assurées en continu en raison des contraintes d'exploitation (temps de parcours, réglementation sur les temps de conduite des chauffeurs,</p>

station du Somport inaccessible pour les Palois et les Oloronais, lesquels se rendent à Gourette ou à La-Pierre-Saint-Martin pour skier en hiver ».	gestion des moyens). Cela peut effectivement impacter l'accessibilité de certains sites touristiques, notamment en période hivernale. Ces observations seront prises en compte dans les réflexions sur les futures adaptations de l'offre, notamment en lien avec le développement du tourisme dans la vallée d'Aspe.
Autre	Réponses
« La SNCF peut-elle préciser sa méthode pour calculer le pourcentage de trains supprimés dans ses statistiques ? Selon un article de la presse régionale, sont uniquement classés comme supprimés les trains annulés la veille du départ après 16 heures. Sur la base de ce critère, les trois dernières années, la SNCF a annoncé que 95 % des TER 55 ont circulé. Les usagers ont une tout autre impression. D'où vient ce décalage ? ».	Les chiffres de suppressions présentés en comités de lignes font bien apparaître l'ensemble des trains supprimés, que leur suppression soit prévisible (travaux, grèves...) ou non (incident technique, aléa météo...). En 2024, 18,7% des trains ont ainsi été supprimés sur la ligne 55, toutes causes confondues.
Autre	Réponses
« Autocar entre Bedous et Canfranc : l'arrêt "Accous skate parc" n'est desservi que de juin à septembre alors que dès le printemps, des randonneurs sur le GR 653 dorment au gîte Despourens à Accous puis prennent l'autocar pour Etsaut pour éviter la partie du chemin effondrée à Cette-Eygun. Les randonneurs doivent donc marcher jusqu'à la RD 834 pour prendre l'autocar. Si l'arrêt "Skate parc" à Accous était desservi d'avril à octobre par l'autocar régional, il rendrait bien service aux randonneurs en Vallée d'Aspe, surtout après le déluge du 7 septembre 2024. Et aussi aux habitants ».	La desserte de l'arrêt « Accous Skate Park » n'est effectivement prévue qu'au printemps et l'été pour répondre au besoin de desserte des gîtes à proximité. Cet arrêt nécessite aux cars de faire un détour de plusieurs minutes qui sont incompatibles l'hiver avec les horaires des TER à Bedous. Maintenir cet arrêt toute l'année pourrait ainsi entraîner des ruptures de correspondance cars/TER. D'avril à octobre, les cars marquent ainsi l'arrêt à « Accous Foyer de Vie » près du Intermarché, situé à quelques centaines de mètres de l'arrêt « Skate Parc ».

2 : Questions écrites posées dans la conversation teams pendant le comité de lignes

Questions	Réponses
« "Un vrai saut de performance" en gare de Pau grâce à la passerelle ! L'utilisez-vous régulièrement pour aller en voie D ??? Elle est située à 150 m de la gare, l'ascenseur est lent, l'escalier voie D débouche directement sur les voies... Les usagers qui ne connaissent pas la gare cherchent en vain comment partir ou rejoindre la voie D ! Les cyclistes continuent à descendre à la Croix du Prince tellement la passerelle est contraignante ».	Comme souvent avec un nouvel équipement, il existe un temps de rodage pour que son utilisation devienne optimale. La signalétique peut encore être améliorée pour faciliter les cheminements. Cette passerelle est une réelle amélioration, notamment pour les personnes à mobilité réduite, qui peuvent désormais se déplacer dans la gare en toute autonomie.
Questions	Réponses

« Envisagez-vous de passer les lignes en 25.000 volts dans les prochaines années ? ».	Non, de tels travaux ne sont pas prévus à ce jour car très coûteux et pas forcément nécessaires pour améliorer significativement les performances de service dans le secteur.
Questions	Réponses
« A quand le billet à 2€ comme en Occitanie ? ».	Chaque Région applique sa propre tarification sur les services ferroviaires qu'elle propose. En Nouvelle-Aquitaine, une large gamme tarifaire permet de voyager à bas coût grâce notamment à la Carte + (qui permet d'acheter des billets à -50%), les billets jeunes, le tarif Tribu ou encore le Pass Escapades en juillet/août. Pour les usagers fréquents, la gamme d'abonnements très large proposée en Nouvelle-Aquitaine permet de bénéficier du tarif le plus avantageux sur un trajet choisi. Pour rappel, la Région subventionne en moyenne près de 80% du coût réel du billet TER.
Questions	Réponses
« Comment peut-on sérieusement faire un SERM basco-landais avec 76% de trains à l'heure sur la ligne Bayonne-Pau ? ».	Au-delà des développements d'offre ferroviaires attendus dans le cadre d'un projet de SERM, celui-ci repose aussi sur des travaux de modernisation des infrastructures pour pouvoir proposer davantage de trains sur certaines sections. Ces travaux profiteront également à l'amélioration de la régularité des trains en fiabilisant les infrastructures.
Questions	Réponses
« Sur la L55 nous avons beaucoup de bus de substitution... S'il vous plaît, déplacez l'arrêt de bus officiel à la gare de Buzy. Actuellement il est à 300m, sans parking, sans endroit pour attendre le bus en sécurité... Ultra simple : déplacez l'arrêt à la gare et ce sera déjà pour nous une victoire ! Il nous arrive de ne jamais voir le bus car le chauffeur ne descend pas à la gare. Alors qu'il y a un grand espace pour accueillir les voyageurs et faire demi-tour ».	Cette demande sera relayée à SNCF Voyageurs pour voir si des solutions peuvent être apportées. Le car aujourd'hui dessert l'arrêt de Buzy au niveau de la route principale (Départementale 34) pour des questions d'optimisation du temps de parcours des cars mais aussi en raison de l'étroitesse de la route d'accès à la gare.
Questions	Réponses
« La maman d'une jeune usagère m'a sollicité, en tant que conseiller régional des PA, pour savoir pourquoi le train Oloron->Pau de 18h15, le dimanche, a été supprimé. Est-ce une suppression provisoire ou définitive ? Merci de vos réponses ».	Le train que vous évoquez circule le dimanche uniquement de juin à septembre. Il s'agit en effet d'une circulation supplémentaire mise en œuvre durant la saison estivale pour faire face à la fréquentation plus importante entre Pau et Bedous. Il n'est pas prévu à ce jour de maintenir ce renfort tout au long de l'année.

3 : Questions formulaire d'inscription

Questions	Réponses
------------------	-----------------

« Ces concertations sont vécues comme un exercice annuel obligé ; elles mériteraient que leurs résultats puissent être appréciés trimestriellement ».	Il n'est pas possible pour des questions d'organisation de proposer davantage qu'une réunion de comité de lignes par an.
Questions	Réponses
« Je n'utilise plus le TER ou très rarement suite aux divers problèmes et horaires puis les correspondances ne sont pas coordonnées pour éviter d'attendre 2h à Dax alors que le train est passé même pas 10 min avant... Pau très mal desservi dans tous les transports le TER...pas de LGV ni autre train plus rapide...il serait temps de mettre plus de TER pour que les gens puissent aller travailler en transport (crit'air) et que les jeunes puissent aller travailler sur la côte. La côte basque qui pourtant fait partie du même département 64 n'est presque pas accessible l'été retour 18h dernier train... même pour les fêtes nous n'avons pas la possibilité de s'y rendre alors que les landais ont tous les transports ».	<p>Pour des questions techniques, il n'est malheureusement pas toujours possible de proposer des correspondances optimisées pour chaque train. Le niveau d'offre TER entre Pau et Bordeaux a augmenté en 2023 avec la démarche OPTIM'TER.</p> <p>Proposer davantage de trains n'est pas toujours possible pour des raisons techniques et financières.</p> <p>Concernant les liaisons avec la Côte Basque, la Région et SNCF Voyageurs en proposent des directes depuis 2023 avec notamment un retour tardif, après 18h d'Hendaye tous les week-ends. Des possibilités avec correspondances à Dax existent aussi à des horaires plus tardifs.</p>

4 : Questions posées en comité de lignes à l'oral

Questions	Réponses
« J'entends dans vos remarques que la question du givre suscite une réelle préoccupation. Est-ce que les zones naturellement plus exposées à ce phénomène rencontrent les mêmes difficultés, ou des solutions spécifiques y ont-elles été mises en place ? ».	<p>Jean-Luc Gary - SNCF réseau</p> <p>- Nous avons une spécificité sur le sud de l'Aquitaine, au sud de Bordeaux, où la caténaire dite "Midi" fonctionne en 1500 volts, contrairement au reste du réseau national qui est majoritairement en 25 000 volts. Cette particularité rend la caténaire Midi beaucoup plus sensible au givre, ce qui explique en partie les difficultés rencontrées dans cette zone.</p> <p>Renaud Lagrave - Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>- À partir du moment où l'on utilise des trains bi-mode, il devient possible de circuler sans recourir à la caténaire, ce qui limite les arrêts en cas de grand froid. C'est une réponse concrète aux contraintes climatiques. Plus largement, l'adaptation du ferroviaire face au changement climatique constitue un enjeu à part entière, qu'il faut anticiper et intégrer dans les politiques de mobilité.</p>
Questions	Réponses

<p>Monsieur D. - Enseignant au lycée saint crique</p> <p>-Il existait auparavant un train à 6h57, en provenance de Bayonne, qui était bien plus pratique. Son décalage à 7h27 m'oblige désormais à prendre la voiture. Et je ne suis pas le seul concerné : d'autres habitants d'Hortes, notamment des lycéens, en subissent également les conséquences.</p>	<p>Delphine Biscay - SNCF Voyageurs</p> <p>- Le problème sur cette ligne réside dans sa configuration en voie unique, ce qui complique toute évolution de l'offre. Il y a eu une forte demande pour ajuster l'offre en direction de Bayonne, et chaque modification dans un sens a des répercussions sur l'autre. Le choix a donc été fait de répondre à la demande majoritaire, dans le sens où la fréquentation est la plus forte, afin de satisfaire le plus grand nombre.</p> <p>Pierre Siquié - Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>-On observe également une augmentation de la fréquentation sur le train de 7h27, ce qui montre que, malgré les ajustements, cette ligne continue de répondre aux attentes d'une partie des usagers.</p>
<p>Questions</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Au départ de la gare de Pau, une ligne à haut niveau de service relie bien l'hôpital. Cependant, lorsqu'on arrive depuis la partie la plus peuplée de l'agglomération, il n'existe plus de solution permettant d'arriver à l'université avant 8h, alors que cela était possible auparavant. Un étudiant résidant à l'ouest du secteur ne peut donc plus être à l'heure pour ses cours, et il en va de même pour les personnels de l'hôpital. Pensez-vous qu'il soit important de garantir une arrivée avant 8h à l'université via les lignes à haut niveau de service ? ».</p>	<p>Renaud Lagrave - Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>- Des choix ont dû être faits pour ajuster l'offre de transport. Si une baisse de fréquentation est effectivement constatée sur cette ligne, nous l'examinerons de près. Je ne peux malheureusement pas répondre favorablement à toutes les demandes individuelles, mais nous restons attentifs aux besoins du territoire et étudierons les éventuelles améliorations possibles.</p> <p>Il serait également pertinent d'engager un dialogue avec les établissements scolaires et les entreprises afin d'ajuster leurs horaires lorsque ceux des transports ne peuvent pas être modifiés. Une meilleure coordination entre les horaires de travail ou de cours et ceux des lignes de transport est possible, et cela s'est déjà fait par le passé.</p>
<p>Questions</p>	<p>Réponses</p>
<p>Parent d'usagers</p> <p>- Pour illustrer les difficultés liées à l'adaptation des horaires scolaires, je prends l'exemple de ma fille, qui habite à Oloron et met actuellement près de 6 heures pour rejoindre Hendaye. J'ai sollicité l'école de coiffure CAP pour envisager une ouverture plus tôt de l'internat le dimanche soir, mais cela semble impossible à mettre en place.</p> <p>Par ailleurs, de nombreux problèmes persistent avec la suppression de trains : j'ai relevé un taux d'environ 15 %, souvent concentré le lundi matin. En gare, on m'évoque un déficit de personnel. Ma question est donc la suivante : y aura-t-il de nouveaux recrutements pour assurer la circulation des</p>	<p>Renaud Lagrave – Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>- Nous ne pouvons malheureusement pas adapter les horaires des TER en fonction des demandes individuelles. Cela dit, concernant l'internat, je vais me renseigner. Je suis d'ailleurs surpris qu'une telle formation ne soit proposée que dans cet établissement. Je vous invite à me laisser vos coordonnées afin que nous puissions approfondir ce sujet ensemble.</p> <p>Delphine Biscay – SNCF Voyageurs</p> <p>- Concernant les recrutements, deux agents sont déjà arrivés en début d'année et deux autres sont attendus en avril, notamment sur le secteur de Pau. Lorsque votre fille arrive à Pau, deux trains supplémentaires permettent de rejoindre Hendaye. Elle peut se rapprocher des équipes en gare pour connaître les correspondances possibles. À noter que certains étudiants préfèrent attendre le train suivant afin d'obtenir un</p>

<p>futures rames, et, concrètement, quelles mesures la Région compte-t-elle prendre pour améliorer la situation ?</p>	<p>justificatif de retard pour leur établissement. En tout état de cause, ce train est bien identifié et nous n'avons pas constaté de surcharge particulière. Je resterai vigilante sur ce point à l'arrivée à Pau.</p>
<p>Questions</p> <p>Proviseur de lycée</p> <p>- Ce qui m'inquiète particulièrement, c'est le nombre important de trains supprimés entre Oloron et Pau. Cela a un réel impact sur l'assiduité des élèves, notamment ceux venant de Bayonne, qui subissent retards et aléas répétés. Concernant l'internat, il ouvre actuellement à 21h30 le dimanche. Nous avons reçu des demandes pour une ouverture une heure plus tôt, mais cela poserait des difficultés d'organisation pour les salariés, ce qui rend cette modification complexe à mettre en place.</p>	<p>Réponses</p> <p>Le taux de suppression sur la ligne Pau-Oloron-Bedous est effectivement bien trop élevé et n'est pas conforme aux attentes de la Région. Des mesures correctives sont ainsi attendues pour limiter ces désagréments. SNCF met en place des cars de substitution autant que possible sur la ligne pour permettre d'acheminer l'ensemble des passagers.</p>
<p>Questions</p> <p>Pierre M. - Représentant de la cité scolaire à Oloron et usager L55</p> <p>- Je suis déjà intervenu l'an dernier, et force est de constater que les constats restent les mêmes : les horaires n'évoluent que très peu, parfois de quelques minutes seulement. Le train du lundi matin au départ de Pau vers Oloron est très fréquemment supprimé, alors même qu'il est essentiel pour les jeunes internes, souvent chargés de sacs. Ce train part à 7h15, mais n'arrive à Oloron qu'à 7h50, voire à 9h30 selon les cas, ce qui rend les correspondances avec les horaires scolaires et professionnels particulièrement difficiles.</p> <p>Il est important de rappeler que les horaires des entreprises et établissements scolaires sont, pour la plupart, fixes et communs. Les horaires des TER doivent donc s'adapter à cette réalité. On a déjà évoqué la possibilité de croiser les trains à Buzy sur la portion de voie unique : cela permettrait de doubler certaines dessertes aux horaires de forte demande.</p> <p>Aujourd'hui, la régularité et la fiabilité sur cette ligne sont très insuffisantes. De plus en plus de personnes renoncent au train pour reprendre la voiture. Il n'y a pas suffisamment de rames disponibles, et l'affluence augmente, notamment avec un usage croissant du vélo par les usagers.</p>	<p>Réponses</p> <p>Les horaires des trains ne peuvent pas changer facilement sur cette ligne compte tenu des contraintes induites par le voie unique et l'existence d'un seul point de croisement en fonctionnement aujourd'hui à Oloron.</p> <p>Des concertations ont été menées ces dernières années, auprès des principaux employeurs du secteur et des établissements scolaires, afin de proposer les grilles horaires les plus adaptées aux besoins constatés sur les bassins de Pau et d'Oloron. Cependant, les contraintes techniques ne permettent pas de répondre à tous les besoins.</p> <p>La Région partage cependant votre point de vue sur la nécessité d'améliorer la fiabilité de la ligne en mettant l'accent sur la diminution des suppressions de trains, beaucoup trop importantes aujourd'hui.</p> <p>Sur le besoin de réactiver le croisement de Buzy, la demande est bien prise en considération par la Région et s'inscrit notamment dans les réflexions en cours sur la réouverture de la ligne jusqu'à Canfranc.</p>

Questions	Réponses
<p>Didier Marion - Association mobilités</p> <p>-Je suis régulièrement alerté par des usagers de la ligne concernant la question de l'accueil des vélos dans les trains. Actuellement, chaque rame ne peut embarquer que quatre vélos, alors qu'auparavant certaines disposaient de bien plus de places.</p> <p>Face à l'irrégularité des trains et à des horaires peu adaptés, de nombreuses personnes se tournent vers des solutions alternatives comme le covoiturage, notamment via BlaBlaCar Daily. Ce n'est évidemment pas comparable au service ferroviaire, d'autant plus que certains usagers continuent de payer un abonnement train alors qu'ils doivent se résoudre à utiliser un autre mode de transport.</p> <p>Nous constatons une réelle hausse du nombre de personnes souhaitant utiliser leur vélo pour aller travailler, mais l'offre actuelle ne suit pas cette évolution.</p>	<p>A ce jour, les TER peuvent accueillir entre 4 et 6 vélos selon le type de rames en circulation. Certains trains proposeront prochainement 8 places à la suite de leur rénovation ou dans le cadre d'achats de nouvelles rames en cours de livraison.</p> <p>Cependant, la Région rappelle aussi que le TER doit servir en priorité à transporter des passagers plutôt que des vélos. Elle souhaite ainsi encourager davantage l'installation d'abris vélos sécurisés ou de services de vélos en libre-service près des gares afin de limiter l'emport à bord qui peut provoquer des phénomènes de sur-occupation.</p>
<p>Questions</p> <p>François R.</p> <p>- Je souhaite revenir sur la problématique des chutes d'arbres. Un président de région a récemment exprimé publiquement son exaspération face à l'impact récurrent de ces incidents sur les usagers du train. Pourtant, ce n'est pas un phénomène nouveau : les chutes d'arbres existent depuis les débuts du chemin de fer, et une loi de 1845 sur la police des chemins de fer encadre toujours aujourd'hui l'entretien des abords ferroviaires.</p> <p>Cette législation permet d'intervenir pour élaguer ou abattre les arbres à risque. Les lignes à grande vitesse ont déjà sécurisé leurs emprises, mais les lignes TER restent fortement exposées à ces incidents. Il est donc urgent d'intensifier les opérations d'élagage pour prévenir durablement ces situations.</p> <p>Je crois savoir que 9 millions d'euros ont déjà été investis, ce qui est un début, mais manifestement insuffisant. Il faut aller plus loin. Par ailleurs, le bois récupéré pourrait être valorisé, par exemple en le revendant à des entreprises du secteur de l'énergie. Ce serait à la fois utile et durable.</p>	<p>Réponses</p> <p>SNCF Réseau met en place des plans pour limiter les problématiques liées à la végétation qui peut perturber les circulations ferroviaires notamment suite à des chutes d'arbres.</p> <p>Les services de l'Infrapôle vérifient ainsi régulièrement l'état des voies pour s'assurer que la végétation n'empêche pas la bonne circulation des trains.</p> <p>En cas d'aléas, des opérations de remise à niveau peuvent être décidées comme par exemple un programme d'abattage/élagage des arbres les plus dangereux.</p>

<p>Questions</p> <p>Usager occasionnel de la ligne 55</p> <p>-Concernant les suppressions de trains, il serait souhaitable que les usagers puissent être informés par SMS. Une meilleure qualité de service passe aussi par une information rapide et accessible en temps réel.</p>	<p>Réponses</p> <p>Renaud Lagrave – Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>- Vous avez tout à fait raison, l'amélioration de l'information voyageurs est essentielle. Aujourd'hui, le temps réel est disponible sur une partie des réseaux, mais tous les équipements ne le permettent pas encore. Cela concerne non seulement les trains, mais aussi les réseaux urbains. La plateforme Modalis devrait prochainement intégrer ces données en temps réel. Je partage pleinement votre point de vue.</p>
<p>Questions</p> <p>Parent d'usagers</p> <p>- Je veux faire part d'un sujet qui m'étonne un peu. Dans le train ma fille est des amies se sont fait violenter plusieurs fois par des personnes alcoolisées avec des chiens non muselés. Elles ont appelé quelqu'un avec la ligne dédié mais personne n'est venue les aider, les chiens ont également sautés sur elle. SNCF m'a écrit qu'ils ne peuvent pas refuser l'accès aux trains aux personnes muni d'un ticket. Mais peut-être appelé la police lorsqu'il y a des personnes saoules en gare. Les chiens doivent être muselés et ce n'est pas le cas.</p>	<p>Réponses</p> <p>Delphine Biscay – SNCF Voyageurs</p> <p>-Les agents SNCF ne sont pas habilités à déterminer l'état d'alcoolisation d'un voyageur. En revanche, les chiens doivent obligatoirement être muselés à bord, et des procès-verbaux sont régulièrement dressés en cas de non-respect. Concernant l'appel passé à la ligne dédiée, il y a visiblement eu un dysfonctionnement : une intervention était prévue, mais nos équipes opérationnelles n'en ont pas été informées. Ce point doit être clarifié. En cas de nouvel incident, il est important que vos enfants cherchent un contrôleur à bord. Même si le train est un espace public ouvert à tous, la sécurité de tous les voyageurs — y compris des mineurs — doit rester une priorité.</p>
<p>Questions</p> <p>- Est-ce qu'on peut avoir des informations concrètes sur l'état d'avancement du projet de RER pyrénéen, notamment sur les services envisagés et les équipements prévus pour accompagner ce train du quotidien ?</p>	<p>Réponses</p> <p>Renaud Lagrave – Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>-Côté Région, nous avons été sollicités par la métropole bordelaise pour le SERM Girondin et par le syndicat mixte des mobilités du Pays Basque pour le SERM Basco-Landais, deux projets qui ont été acceptés. Nous recevons également des demandes d'autres territoires tels que La Rochelle, Poitiers, Limoges, Périgueux et Pau, ce qui montre que les portes restent ouvertes à de nouvelles initiatives. Par exemple, l'agglomération de La Rochelle a élaboré un livre blanc sur les mobilités, intégrant le TER. Nous sommes prêts à travailler avec ces territoires sur une feuille de route commune, abordant les infrastructures routières et ferroviaires, la participation des acteurs, les gares, les nouvelles haltes et la fréquence des trains. À terme, notre objectif est d'atteindre un cadencement au quart d'heure ou à la demi-heure sur les principaux réseaux ferroviaires autour de Bordeaux et du Basco-Landais.</p>

