

## Société | TER en Béarn: Des améliorations encore perfectibles selon les usagers



Depuis le début du mois de mai, la région s'est relancée dans son marathon des comités de ligne TER ; élus, services de la région mais aussi représentants de SNCF Réseau et SNCF Mobilité parcourent les territoires de la Nouvelle-Aquitaine à la rencontre de usagers, pour évoquer avec eux l'actualité des lignes qui les concernent (régularité, fréquentation, travaux...) et répondre à leurs doléances. Ce jeudi soir, à Oloron, ce sont les lignes béarnaises qui étaient au cœur de l'attention pour un comité de ligne moins tendu que l'an dernier à Artix. En cause des chiffres de régularité et de suppression en partie meilleurs...

Ils étaient une vingtaine, usagers des lignes 63, 64 et 65, à s'être déplacés au lycée professionnel du IV-Septembre à Oloron où se tenait le comité des lignes TER Pau-Bedous, Bordeaux-Pau-Tarbes et Bayonne-Pau. L'occasion pour Renaud Lagrave, Vice-président du Conseil régional en charge des transports, de présenter dans un premier temps de la réunion, la toute [nouvelle convention passée entre la Région et SNCF Mobilités](#). Une convention « entièrement tournée vers les voyageurs », fixant notamment un objectif de régularité à 95%, un taux de suppression inférieure à 1% ou encore une garantie fiabilité aux abonnés annuels leur permettant d'obtenir une compensation financière en cas de suppression ou de retard récurrents.

### "Une régularité nettement supérieure"

Autre information livrée concernant le périmètre régional, et qui impactera donc les usagers béarnais des 3 lignes abordées ce 23 mai : le changement de numéro des lignes TER à partir du mois de juillet. « Ce changement est nécessaire pour faciliter la lisibilité des lignes à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, au regard des 3 ex-régions qui avaient chacune un type de numérotation différent ». La Pau-Bedous (n°63) devient la ligne 55, la Bordeaux-Pau-Tarbes (n°64) prendra le numéro 52, et la ligne Bayonne-Tarbes (n°65) le 53.

Sur la régularités de ces 3 lignes, elles étaient en 2018, toutes trois loin de l'objectif attendu par la région et pour 2 d'entre elles, la 64 et la 65, bien loin aussi des moyennes de la régularité régionale des TER à 90,5%. En cause, notamment, selon SNCF mobilités, les grèves du printemps et les intempéries météo... Des retards et annulations de trains qui avaient causé une certaine tension [lors du précédent comité de lignes](#) en septembre dernier. Pour le début 2019, les choses s'améliorent, Renaud Lagrave reconnaissant à la SNCF « une régularité nettement

supérieure ». Un net progrès pour la ligne 63 notamment (Pau-Bedous) qui enregistre une régularité de 97,7% et une suppression de train de 0,9%, là où elle frôlait les 4% en 2018. De bons résultats et une amélioration du service qui permet à la région de voir le retour d'un certain nombre d'abonnés en ce début 2019, sur les 500 passagers jour que compte la ligne. Une fréquentation qui elle aussi progresse peu à peu.

## Comme une envie de RER

Pour autant pour les usagers présents au comité de ligne, tout n'est pas parfait sur cette ligne. La région en effet se cherche sur les bons horaires à adopter... Mais contenter tout le monde paraît mission impossible. Un changement d'horaires réalisé en début d'année, pour mieux s'adapter à ceux des jeunes du lycée professionnel d'Oloron et aux salariés de l'usine Safran de Bidos n'est pas vraiment du goût des personnes présentes jeudi soir. Pour les uns, ces horaires « ne correspondent plus à la réalité des salariés à 39h », quand d'autres pointent « le troisième changement d'horaire depuis septembre comme une instabilité stressante », amenant certains d'entre eux à « abandonner le train quotidien pour le co-voiturage »... Là où une autre, paloise travaillant à Oloron soulignant « l'enjeu majeur du train en terme d'écologie, mais aussi plus confortable et même plus rapide que la voiture », appelle en ce sens à des fréquences plus importantes « pour diminuer le nombre de personnes seules en voiture » et à faire de la ligne Pau-Bedous, « un prolongement des transports en commun de l'agglomération paloise ». Une suggestion relayée par d'autres pour solutionner l'engorgement de Pau.

Si l'idée n'est pas rejetée, loin de là, par Renaud Lagrave, on comprend bien qu'entre les difficultés techniques soulevées par la SNCF Réseau, l'adaptation de haltes à l'entrée de l'agglomération ou encore la nécessité d'un nouveau matériel roulant plus adapté au style d'un RER plutôt que d'un TER, la réalisation d'un tel projet ne pourra être immédiate. Mais les réflexions sont bien en cours sur le sujet, et notamment, souligne le vice-président de la Région, au sein du [Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine](#) créé il y a mois d'un an, et dont l'objet est justement la coordination des différentes autorités de transport de la région...

Autre sujet que la Région ne perd pas de vue, la poursuite de cette Pau-Bedous vers l'Espagne. « Nous passons beaucoup de temps à Madrid, avec les partenaires européens et espagnols. Il y a d'ailleurs, une extrême mobilisation du Gouvernement espagnol. Seul l'Etat français manque à l'appel », indique Renaud Lagrave confiant à son auditoire, « espérer voir démarrer les travaux dans les 2 à 3 ans qui viennent ».

## Bayonne-Tarbes, toujours "la pire des lignes"

Sur le détail des autres lignes, la Bayonne-Tarbes, même si elle enregistre un léger progrès « reste la pire ligne de Nouvelle-Aquitaine » en terme de régularité (passée de 77% en 2018 à 80% début 2019) et de suppression de train (3,5% en 2018 contre 3,8% sur le premier trimestre 2019). « 80% des trains à l'heure, c'est mieux, mais ça n'est pas suffisant. Ca veut dire que vous êtes en retard au travail 2 fois par semaines... Ce n'est pas acceptable », résume le vice-président de la Région à l'attention des représentants de la SNCF. Des représentants, bien conscient de la marge de progrès mais qui ont notamment, pour leur défense, la spécificité de la ligne, à savoir une voie unique et qui plus est ancienne entre Puyoo et Bayonne. Si un plan d'action a été mis en place par la SNCF à la demande de la Région pour améliorer ces chiffres, il semble difficile de croire, que l'objectif des 95% de train arrivant à l'heure, fixé dans la nouvelle convention entre SNCF et Région, soit bientôt (un jour?) atteignable sur cette ligne.



Solène Méric

*Crédit Photo : [Aqui.fr](#)  
Publié sur [aqui.fr](#) le 24/05/2019  
[Url de cet article](#)*