

Société | La régularité des TER au coeur du comité de lignes Sud Aquitaine (Béarn)



Début novembre, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, et SNCF réseau, gares et connexions et voyages, organisaient le traditionnel comité de lignes TER pour le Sud Aquitaine. A l'image des 18 comités de lignes qui se tiennent ou se tiendront jusqu'au 30 novembre prochain, cette réunion d'information et d'échange avec les usagers des TER de la région était pourtant un peu moins « traditionnelle » que les années précédentes. Confinement sanitaire oblige, elle s'est tenue sur le mode de la visio-conférence. Une "visio" qui n'a pas empêché les échanges ; les questions du public derrière leur ordinateurs, sont venues nombreuses. Etaient plus particulièrement au programme de cette réunion les lignes Bordeaux-Tarbes (Ligne 52), Bayonne-Tarbes (Ligne 53) et Pau-Bedous (Ligne 55).

En cette période de confinement, un des premiers messages passés lors de cette réunion virtuelle, par Renaud Lagrave, le vice-président aux transports de la Région Nouvelle-Aquitaine, auprès des usagers TER, c'est le choix de la Région de ne supprimer aucun de ses trains. « Là où TGV et Intercité ont annoncé réduire leurs offres, nous avons décidé de maintenir notre offre à 100% tant pour les TER que pour les cars inter-urbains, de même que le transport scolaire, compte tenu du fait que l'activité économique et l'enseignement se poursuivent. Les conditions sanitaires sont réunies pour le permettre, avec des opérations de nettoyages renforcées, en complément des autres gestes barrières recommandés », assure-t-il.

Une première bonne nouvelle pour les usagers des TER du Sud Aquitaine. Une nouvelle à dimension régionale tout comme l'annonce de certaines « offres spéciales », en lien avec la crise sanitaire, sur le pass abonné mensuel (-50% du 1er au 30 novembre), ou pour les détenteurs de la Carte + qui peuvent voyager avec 50% de réduction, 7 jours sur 7 du 1er au 30 novembre. « Un abonnement télé travail est également en réflexion », confie le vice-président.

Une opération technique "mal calculée" pour un tiers des retards

Sur l'actualité des lignes 52, 53 et 55 plus précisément au cœur des échanges de la soirée, le ton n'est pas tellement à la satisfaction quand il s'agit d'évoquer les objectifs de régularité et de suppression des TER sur ces lignes. « Dans le cadre d'une convention avec SNCF, nous avons demandé à ce qu'en 2024, le taux de régularité

des TER soit de 95% et que le taux de suppression n'excède pas les 1% », rappelle Renaud Lagrave. S'il veut bien concéder que le taux de régularité régional qui atteint les 92,7% « se rapproche de l'objectif » et que le taux de suppression à 1,6% « n'en est pas si éloigné » non plus, les chiffres fournis par SNCF sur les 3 lignes passant par le Béarn, à l'exception de la 55, sont bien moins satisfaisants pour l'élu.

« Sur la ligne 52, nous sommes à 84,1% de trains à l'heure, et à 2,4% de suppression. Ça n'est pas admissible, mais on remonte un peu puisque jusque-là dans les meilleures années nous étions entre 75 et 78 % en termes de régularité... », pointe Renaud Lagrave. Des retards que la SNCF justifie à la fois par des incidents climatiques fréquents dans cette partie sud du territoire, entre grêle et crues, mais aussi « pour un bon tiers d'entre eux », en mettant en cause une opération technique régulièrement "mal calculée". Plus précisément une opération de séparation et de raccroche du matériel en gare de Dax où une partie du TER au départ de Bordeaux prend la direction de Hendaye et l'autre de Tarbes. « Cette opération de "coupe-accroche" entraîne un phénomène d'irrégularité assez conséquent, mais en travaillant sur cette cause, nous avons déjà réussi à améliorer nos taux début 2020 », assure le représentant SNCF.

"L'enjeu de la régularité, c'est de "faire préférer le train" "

« Sur la ligne 53 reliant Bayonne à Tarbes, en passant par Pau, 83% des trains sont à l'heure, pour 3,9 % de taux de suppression, autant dire que nous sommes hors des clous et pas au niveau attendu », reconnaît le responsable qui souligne tout de même que « sur cette ligne on gagne 6 points de régularité par rapport à 2018. »

Enfin sur la Pau-Bedous, la ligne 55, « 97,3% des trains sont à l'heure, au-delà des objectifs fixés par la convention avec la Région, pour un taux de suppression qui est au niveau de la moyenne régionale à 1,6%. C'est une ligne qui se porte plutôt bien ». Une bonne régularité sur la ligne qui se traduit aussi en termes de taux d'abonnement. Près de 40% des usagers de la ligne 55 sont des abonnés, là où ils sont 25% sur la ligne 52 et 35% sur la ligne 53.

« Lorsque votre train arrive régulièrement en retard voire qu'il est annulé, on peut comprendre que des salariés choisissent de prendre leur voiture, plutôt que de payer un abonnement de train pour aller au travail par exemple. C'est tout l'enjeu de la régularité : c'est bien de "faire préférer le train" », glisse un poil caustique le vice-président au transport, en référence à un ancien slogan de la SNCF.

Une régularité qui outre les questions météorologiques ou techniques de manœuvres en gare, est aussi directement en lien avec l'état du matériel, et principalement des voies ferrées, caractérisées dans ce coin de Nouvelle-Aquitaine, par leur grand âge. Autres soucis pointés par Jean-Luc Gary, directeur régional de SNCF Réseaux : les signalisations et la caténaire.

Permettre aux trains de se croiser

« Selon un rapport que nous avons demandé à SNCF Réseau, le coût de la rénovation des lignes de la Nouvelle-Aquitaine se monte à 1,2 milliard d'euros, rappelle Renaud Lagrave. La Région, qui est sur ce point totalement en dehors de ses compétences, s'est engagée à investir 532 M € sur la rénovation des voies et participe à des opérations importantes dans ce sens ». Et de citer en exemple la réalisation d'installations permanentes de contre-sens entre Morcenx et Dax (avant donc l'arrivée sur Pau), pour lequel le Conseil régional a investi 9,5 M€, à part égal avec l'Etat, sur un coût total de 54M€. « L'objectif ici est de permettre aux trains de se croiser plus facilement, et ainsi de limiter les retards voire d'accélérer la cadence et de mettre plus de trains sur ces voies », illustre le vice-président de la Région. « Mais il y a encore beaucoup de travail à faire, et nous sommes en discussion avec l'Etat pour une réelle prise en compte du retard accumulé sur le réseau de Nouvelle-Aquitaine, tant à travers le futur contrat de plan Etat Région que le Plan de relance. »

Et Jean-Luc Gary de lister plusieurs opérations de maintenance à venir sur ces trois lignes 52, 53 et 55 : « une opération d'ampleur est notamment prévue entre Gazinet et Lamothe, avec un renouvellement de voie et du ballast qui sera réalisé de nuit, il y aura aussi des travaux entre Puyoo et Pau et entre Dax et Puyoo pour des maintenances classiques, idem entre Bayonne et Pau avec plusieurs sessions de travaux de nuit... » A noter aussi une mise en accessibilité de la gare de Lourdes, des opérations de maintenance entre Pau et Bedous ainsi que des réalisations en gares. Parmi elle, le représentant de Gares et connexions, évoque la mise en accessibilité de la gare de Pau, sujet régulièrement soulevé par le public lors des comités de lignes béarnais. Une passerelle, accessible par un ascenseur, sera construite permettant d'enjamber les deux premières voies de la gare, dont le projet de transformation en pôle multimodal se poursuit.

Enfin, autre actualité sur le territoire, dans le droit fil de la nouvelle stratégie ferroviaire de la Région « Optim'TER » : les études permettant l'amélioration de la desserte ferroviaire de Pau (lignes Bordeaux – Tarbes et Pau – Tarbes) viennent tout juste d'être lancées avec trois objectifs principaux que sont la performance du réseau, le niveau de service et le temps de parcours. Inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2015 – 2020, elles sont financées à parité stricte entre la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Etat, soit 250 000€ chacun, avec SNCF Réseau comme maître d'ouvrage délégué. Des études qui posent aussi la participation des élus et d'associations d'usagers comme un préalable. Le résultat de ces études n'est pas attendue avant décembre 2022. D'ici là les horaires sur le Béarn ne devraient pas être modifiés.



Solène Méric

Crédit Photo : Aqui
Publié sur aqui.fr le 09/11/2020
[Url de cet article](#)