

OH#EOR J #P DOLJ Q H QWU
SD X #Z#R OR UR Q QVD IQ WHQP D UIH



Vendredi 09 mai 2014, 12:49

F R P SWH#JHQ G X #F R P IWL#G H#DLJ Q H#SD X 2R OR UR Q #G X #3 9#P D I#5 3 4 7
par Véronique Champion

Bernard Uthurry, 1er vice président du Conseil Régional Aquitaine a présidé ce mardi, le Comité de ligne au Pavillon des Arts à Pau en présence de responsables du Ter Aquitaine, de RFF, et du Conseil Régional.

En préambule, Monsieur Uthurry fait un rapide rappel sur l'effondrement du talus de Haut de Gan, survenu le 15 avril dernier, et la mise en circulations d'autocars de substitution. Il précise qu'à cela s'ajoute le problème de circulation routière sur la RN 134 d'Oloron à Canfranc.

Il évoque ensuite l'investissement à hauteur de 400 millions d'euros du Conseil Régional sur 46 rames Régiolis et Régios 2N précisant que l'objectif de la Région est:

- d'améliorer le confort pour les clients,
- de réduire à 5 le nombre de séries de matériel.

Il souligne aussi la participation de la Région au financement de la construction du centre de maintenance matériel de Bordeaux.

Enfin, il fait une présentation du Ter Aquitaine et de la ligne Pau/Oloron:

- 15 lignes,
- 35000 voyageurs/jour,
- Moyenne de 106 voyageurs/train
- Une offre de dessertes qui a augmenté depuis 2002.

Pau/Oloron:

- 420 voyageurs/jour, et plus de 500, le vendredi,
- 16 circulations quotidiennes en semaine; 12 le samedi et dimanche,
- exploitation en navette,
- Augmentation du nombre de voyageurs de 67% depuis 2002 (64,3% sur l'ensemble du réseau ter Aquitaine),
- Ponctualité: 98,1% qui en fait la ligne championne d'Aquitaine,
- Bémol: Un nombre élevé de trains supprimés, essentiellement dû aux intempéries.

Alain Petitpoisson, Directeur Délégué Ter Aquitaine, signale :

- mauvaise année 2013 pour la régularité, alors qu'elle était en progression continue depuis 5 ans.
- Pau/Oloron, régularité (à moins de 6 minutes) sur le 1er trimestre 2014: 98,1% (objectif régional 91%). Le mois d'avril ayant bien démarré jusqu' à l'effondrement du talus.
- Taux de suppression de trains élevé et principalement dû à des défaillances matériel et consécutif à l'éloignement des centres de maintenance.
- 80% des trains supprimés sont substitués.

Viennent ensuite, **les interventions de membres d'associations et de clients :**

DUT : interpelle RFF et SNCF sur :

- un manque d'entretien des terrains jouxtant les voies,
- augmenter le nombre de circulations en faisant des croisements à Buzy,
- la création de parking relais (ex: laiterie des Chaumes à Gan),
- l'accessibilité de la gare de Pau,
- l'augmentation de la vitesse sur la ligne Pau/Oloron (fontis de Bélair),

Interventions clients :

1. Est-ce que lors de la réfection totale de la voie en 2010/2011 on a seulement changé le ballast et les rails ou a-t-on aussi entrepris des travaux de consolidation de terrain? Un adjoint du maire de Gan signale toutefois

que sa commune est très difficile en matière de glissement de terrain.

2. Pourquoi ne fait-on pas les 2 types de travaux simultanément?
3. Pourquoi ne fait-on pas d'offre commerciale (ex: forfait ski la Pierre St Martin comprenant le billet de train+ le car et le forfait)? pourquoi ne valorise t-on pas l'arrêt de Gan en assurant sa notoriété?

Nathalie Cazaux de RFF, précise :

- les 35 millions d'euros investis sur la réfection de la ligne ont aussi servi à des travaux de consolidation mais ce talus n'était pas catalogué comme ouvrage sensible. Si la ligne est fermée totalement aujourd'hui c'est qu'il y a un risque pour les circulations et que les équipes font leur maximum pour une remise en service début juillet.
- Fontis de Bélaïr: comme RFF s'y était engagé lors du précédent comité de ligne, des études sont en cours avec une programmation de travaux en 2015 pour un montant de 400 000 euros.
- Limitation de vitesse à 40km/h à ce niveau: cela coûte en réalité seulement 1 minute de temps de parcours!
- simultanéité des travaux: on ne sait pas faire les 2 en même temps, ce n'est pas le même type de travaux. Bélaïr: problèmes hydrolique et de drainage pour lesquels il faut faire des appels d'offres. Dans ce cas, ce sont des travaux programmés. Pour le talus, c'est de l' inopiné qu'il faut traiter dans l'urgence après avis des experts. Raison pour laquelle ils n'ont pas encore démarré.
- L'accessibilité des espaces ouverts au public est une obligation nationale à laquelle RFF doit répondre. Pour financer une partie des travaux de réhaussement de quais, de construction de passerelle, d'ascenseurs, RFF fait payer des redevances d'arrêts aux entreprises ferroviaires.

Le directeur délégué Ter annonce que la grille de substitution va être retravaillée pour essayer d'améliorer les pointes de journée pour les migrants quotidiens et d'alléger l'offre en milieu de journée. Il précise que l'on ne peut pas augmenter le nombre de circulations car cela nécessite des installations ferroviaires supplémentaires. RFF ajoute qu'une étude est engagée dans ce sens, mais subordonnée à la prolongation de la ligne de Bedous à Canfranc.

En conclusion, Bernard Uthurry précise que le contrat d'axe démarrera avec les installations actuelles, qu'organiser des croisements à Buzy représente un budget de 4,5 à 5 millions d'euros, donc une somme conséquente, et qu'un bon contrat d'axe doit se penser en amont avec le concours des territoires qui doivent contribuer à l'amélioration de l'intermodalité.