

CONCERTATIONS TER 2024

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



Comité de lignes RER Métropolitain 27 mai 2024

TER NOUVELLE-AQUITAINE LIGNE 41

Libourne – Bordeaux – Arcachon

TER NOUVELLE-AQUITAINE LIGNE 42

Le Verdon – Macau – Bordeaux/Pessac

TER NOUVELLE-AQUITAINE LIGNE 43

Saint-Mariens – Bordeaux

TER NOUVELLE-AQUITAINE LIGNE 44

Bordeaux – Langon

Vous trouverez dans ce compte-rendu **l'ensemble des propositions** déposées sur la [plateforme de concertation](#) et les réponses apportées par la Région.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, les vidéos replay avec les questions posées lors de la réunion publique du Comité de Lignes.

Questions plateforme de concertation

Confort	Réponses
<p>« Comment se fait-il qu'il y ait encore autant de trains roulant au diesel sur la ligne 42, alors que la ligne est électrifiée (et ce même quand il ne fait ni trop froid, ni trop chaud) ? Si on prend le train, c'est en partie pour limiter notre impact ».</p>	<p>L'état de la caténaire sur la ligne du Médoc est fortement dégradé et ne permet pas d'assurer des circulations par alimentation électrique sur l'ensemble de la ligne, suite à un manque d'entretien des infrastructures. Des discontinuités sont observées en fonction des conditions météorologiques, tel que vous le relevez.</p> <p>Le choix est fait par la Région et SNCF Voyageurs d'assurer les circulations en thermique sur les sections concernées par cette dégradation, afin d'éviter toute interruption des circulations.</p>
<p>Confort</p> <p>« Aux heures de pointe matin et soir, tous les trains sont saturés. Si par malheur, vous êtes usagers de Saint-André-de-Cubzac, voyages entassés assurés, quand vous pouvez monter. Trains tellement bondés que cela génère des retards, c'est la double peine pour nous usagers. Si un des trains est supprimé, alors là, bienvenus en enfer... Il faut des fréquences de trains plus proches ou des doubles rames systématiquement ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, pour répondre à la croissance importante de la fréquentation entre Saint-Mariens et Bordeaux ces dernières années, deux leviers sont connus : proposer davantage de circulations et davantage de capacité.</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Saint-Mariens et Bordeaux.</p> <p>L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, en complément des circulations opérées entre Saintes et Bordeaux. Par exemple, cela se traduit en 2025 avec la mise en place de 2 circulations supplémentaire par jour.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Saint-Mariens – Bordeaux. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Ces nouvelles rames permettront également des développements de desserte.</p>
<p>Confort</p> <p>« Le nouveau matériel à deux étages est absolument inadapté pour les bagages y compris au quotidien. Aucun sac ne tient sur les plaques de verre au-dessus de la tête. Les rangements bagages au bout des rames sont d'une taille ridicule. Les périodes de pointe navetteur obligent les gens à voyager avec leur sac sur les genoux ou par terre. Les soirées de week-ends relèvent du</p>	<p>Réponses</p> <p>Les rames Regio2N, que vous évoquez, disposent d'emplacements pour les bagages et les vélos, mais limités pour favoriser la capacité d'emport d'usagers, dans un contexte de forte croissance de la fréquentation.</p> <p>Des réflexions sont en cours concernant le type de matériel à commander au-delà de 2026. Votre contribution participera à alimenter ces réflexions.</p>

<p>parcours du combattant pour ceux avec de grosses valises et la présence de marches. Adaptez le matériel en mettant de vrais espaces bagages. Il faudrait aussi penser aux trottinettes et vélos pliants ».</p>	
<p>Confort</p> <p>« Manque criant de places pour les vélos, bloquant les trajets domicile-travail pour certains, car les trains sont surchargés à l'arrivée des beaux jours. Un wagon dédié aux vélos est nécessaire pour garantir un transport fluide à tous ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Concernant l'empport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sont en place pour la majorité des rames circulant sur le périmètre du RER Métropolitain. Au vu de l'importante fréquentation observée, des conflits d'usage peuvent être rencontrés entre voyageurs. De fait, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>La mise en place de rames spécifiques pour l'empport des vélos n'est pas envisagée à ce jour. Elle impliquerait des contraintes d'exploitation trop importantes (temps de chargement et déchargement à chaque arrêt, longueur du train).</p>
<p>Confort</p> <p>« Ce soir une famille dans le TER L41 avec comme destination finale Arcachon, s'est retrouvée avec un problème de sanitaires pour changer une couche odorante dans un TER bondé. La mobilité des familles passe aussi par l'inclusion dans les toilettes ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Des réflexions sont en cours concernant l'aménagement des rames à commander au-delà de 2026. Votre contribution concernant les installations dans les toilettes, notamment autour de tables à langer, participera à alimenter ces réflexions.</p>
<p>Confort</p> <p>« Le problème sur la ligne F41+ Bordeaux6Arcachon, c'est que son organisation est décorrélée de la réalité ! Il faut distinguer les heures de pointe des heures de faible affluence et favoriser les gens qui travaillent ! et paient leurs billets (chers !) souvent par abonnement. Les trains du matin sont beaucoup trop petits par rapport au nombre d'usagers : on est toujours debout ! pas assez de place pour les vélos ! et idem le soir au retour. Idem en fin de vacances scolaires : regardez un calendrier et prévoir des rames en plus ! Idem en cas de programmation de service minimum en cas de grèves : favoriser les horaires des travailleurs qui paient sinon la ligne est inutile (=6h-8h30max) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026. Ponctuellement, notamment en période estivale pour répondre à l'enjeu touristique, la Région et SNCF Voyageurs suppriment la desserte sur ces arrêts afin d'assurer une plus grande capacité sur des horaires stratégiques. Un tel dispositif ne peut être appliqué au quotidien et en heures de pointe, alors que des enjeux pour les usagers du quotidien sont également observés sur ces gares.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité</p>

	<p>sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure, même ponctuellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe.</p> <p>Ces circulations supplémentaires permettent de lisser la fréquentation entre différents trains.</p>
<p>Confort</p> <p>« Les TER sur la ligne 44 sont parfois bondés et notoirement insuffisants pour la demande croissante en vélo, vélo-pliable, trottinettes, bagages des piétons. L'idéal serait de pouvoir faire circuler deux rames pour chaque créneau (petites gares compris). Pour cela un rallongement de quais me semble indispensable (nouvelle norme !). Puis, les passerelles à certaines gares sont difficiles à franchir avec bagages, vélo ou étant PMR. Certaines gares permettent d'être joints des deux côtés des rails. Je propose qu'on étudie la possibilité de rajouter des voies douces, planes, partout pour accéder des deux côtés des quais (rallongés) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Bordeaux-Agen (desservant Beautiran, Cérons et Langon). Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. Des études sont engagées concernant le rallongement des quais entre Bordeaux et Langon, afin d'être en capacité de proposer à l'avenir des double-rames sur toutes les circulations de cet axe (dont les Facilit'R entre Bordeaux et Langon), face au potentiel important sur ce secteur.</p> <p>Dans le cadre de la mise en accessibilité des quais, des ascenseurs sont mis en place au niveau des passerelles (ou tunnels) afin d'assurer un accès à tous aux trains. Sur cette section, des études sont en cours pour traiter la gare de Langon.</p> <p>Il n'est pas envisagé par SNCF Gares & Connexions d'aménager de nouvelles traversées de voies à niveau en gare, pour des questions de sécurité au vu du volume de circulations observé sur cette ligne.</p>
<p>Confort</p> <p>« Pourquoi les Regiolis, plus capacitaire qu'un AGC, ne circule pas sur la ligne du Médoc comme annoncé en 2013 ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les orientations d'affectation des séries de matériel ont pu être révisées suite à la fusion des Régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin en 2016.</p> <p>Le choix d'affectation des rames est tributaire du type de motorisation en fonction de la ligne, du volume de fréquentation et du lieu de maintenance de la série en question. Dans ce contexte, du matériel BGC est mis en place sur la ligne du Médoc, pouvant parfois être assuré en double-rames pour répondre au trafic important (notamment en période estivale).</p>

	<p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. L'objectif étant sur la ligne du Médoc de proposer du matériel plus capacitaire, au vu du potentiel sur le secteur.</p>
Confort	Réponses
<p>« On nous annonce 15 rames supplémentaires pour augmenter la capacité des trains en 2025-26. Mais parmi les effectifs actuels, est-ce que certaines rames, plus anciennes, ne seront pas en fin de vie et envoyées à la casse ? ».</p>	<p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. En parallèle, la Région a engagé des travaux de rénovation de l'ensemble du parc de BGC (opération mi-vie), assurant sa pérennité.</p> <p>Seul le parc de 72500, qui n'est pas exploité sur le périmètre du RER Métropolitain, arrive en fin de vie.</p>
Confort	Réponses
<p>« Nécessité de présence systématique d'un contrôleur à bord des TER pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une question de sécurité en cas d'incidents à bord (ex. malaises voyageurs), sur le train, la ligne. Le conducteur ne peut pas le gérer. A chacun ses missions ! - informer et renseigner (ex : pour les correspondances en cas de retard) - permettre à ceux qui n'ont pas de gares avec guichets ou de distributeurs (et qui ne maîtrisent pas le numérique) de pouvoir s'acquitter d'un titre de transport. Parfois nous avons des brigades de contrôle en descente de train (même si dans la période nous avons été épargnés heureusement !). <p>Nous avons aussi besoin de conducteurs en nombre suffisant pour que le service soit assuré ! ».</p>	<p>Dans le cadre de la convention d'exploitation TER, seules les circulations au profil périurbain peuvent être opérées sans présence automatique d'un contrôleur, via la mise en place d'agents de contrôles mobiles sur le modèle des transports urbains. Cela concerne donc les lignes Libourne-Bordeaux-Arcachon, Macau-Pessac et Bordeaux-Langon.</p> <p>Les autres circulations doivent être effectuées avec un contrôleur (sauf exception afin d'éviter une suppression de circulation). De même, il est demandé à SNCF Voyageurs de disposer de suffisamment de conducteurs pour effectuer le plan de transport sans accroc.</p> <p>Comme vous le proposez, la Région demande d'appliquer la gamme tarifaire TER « classique » pour les usagers se présentant spontanément auprès d'un contrôleur à leur montée dans le train à un arrêt ne disposant d'un moyen d'achat de titres (guichet ou distributeur).</p>
Confort	Réponses
<p>« Voici les désagréments rencontrés en 2023 sur la L43 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Retards systématiques - Annulations fréquentes - Trains trop petits 	<p>La ligne Saint-Mariens – Bordeaux a connu une forte dégradation de ses performances en 2023, liées à trois principales causes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ralentissements de vitesse au niveau de Lormont suite à des défauts d'infrastructures. - Mouvement social local en fin d'année.

<p>- Sur-remplissage des wagons, impliquant que tout le monde ne peut pas monter</p> <p>- Informations non fiables sur l'application</p> <p>Tout cela m'a amené à prendre finalement la ligne Libourne > Bordeaux. Je perds 20mn par trajet, mais au moins je suis certain d'arriver.</p> <p>Par ailleurs, ascenseur en panne depuis des mois à Saint-André-de-Cubzac > Problème pour les personnes RQTH.</p> <p>Juste autre chose pour la gare de Libourne : ce serait tellement mieux que la passerelle qui relie le parking à la gare desserve directement les quais ! ».</p>	<p>- Indisponibilité de nombreuses rames suite à d'importantes intempéries à l'automne.</p> <p>Cette ligne a retrouvé ses résultats de régularité et suppression habituels à compter du printemps 2024. Des travaux ont notamment été réalisés par SNCF Réseau pour lever les ralentissements de vitesse évoqués.</p> <p>Comme vous le relevez, des situations de sur-affluence sont observées sur cette ligne.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Saint-Mariens - Bordeaux. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Des travaux de rallongement de quais ont été réalisés en urgence en 2023 à Cubzac-les-Ponts pour assurer la capacité de mise en place de double-rames sur cette gare.</p> <p>L'amélioration de l'information voyageurs en situation dégradée fait partie des objectifs de la Région et fait l'objet d'une demande auprès de SNCF Voyageurs. Des échanges sont engagés en ce sens.</p> <p>La réclamation concernant le dysfonctionnement de l'ascenseur en gare de Saint-André-de-Cubzac sera partagée à SNCF Gares & Connexions.</p> <p>Concernant la mutualisation des passerelles en gare de Libourne, des réflexions sont en cours et portées par les collectivités locales dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal.</p>
--	---

<p>Confort</p> <p>« Faire respecter la réglementation de l'accès des vélos dans les rames. En obligeant le propriétaire des vélos à rester dans les rames dédiées aux vélos. Réserver une rame pour vélo exclusivement ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sont en place pour la majorité des rames circulant sur le périmètre du RER Métropolitain. Au vu de l'importante fréquentation observée, il n'est pas possible de garantir l'accès des vélos dans les trains au-delà de ces espaces réservés. De fait, la Région cherche à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).</p> <p>La mise en place de rames spécifiques pour l'emport des vélos n'est pas envisagée à ce jour. Elle impliquerait des contraintes d'exploitation trop importantes (temps de chargement et déchargement à chaque arrêt, longueur du train).</p>
--	--

<p>Confort</p> <p>« Actuellement, l'offre pour favoriser les déplacements des groupes d'enfants reste trop limitée : une fois dans l'année ! Cela n'incite pas la jeunesse à privilégier ce moyen de transport plus écologique que la voiture ou le bus. De plus, les contraintes sont trop nombreuses : demande un mois à l'avance et tous les trains ne sont pas accessibles. Il serait intéressant de s'adapter au futur que représente la jeunesse. Enfin, cela rejoint d'autres propositions, l'intermodalité et l'accès des vélos dans les rames (ou la possibilité de laisser les vélos en sécurité à la gare) est à réellement étudier : rejoindre une gare à vélo pour ensuite se rendre à Bordeaux serait un plus pour les scolaires ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les modalités des billets Groupe Scolaire sont définies pour disposer de suffisamment de places pour les élèves pour assurer un voyage en sécurité, dans un contexte de forte fréquentation des trains. De fait, le nombre de voyages par classe est limité, ainsi que les circulations ciblées, pour éviter des situations de sur-affluence. De plus, une anticipation est demandée afin de pouvoir, le cas échéant, adapter la capacité des circulations. Vous pouvez retrouver l'information concernant ce tarif ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction/billet-groupes-scolaires</p> <p>La Région travaille avec les autres collectivités locales pour renforcer la qualité de l'accessibilité des gares et la sécurité des aménagements, notamment pour les accès à vélo et à pieds ou encore le stationnement des vélos en gare afin de limiter l'empont à bord.</p>
<p>Confort</p> <p>« Manque de wagon le matin et soir, très ressenti dès qu'un train a du retard. Quelquefois des personnes sont obligées de rester sur le quai ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, des situations de sur-affluence sont observées sur ce secteur. La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont également prévus dans les prochaines années, dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure sur les différentes branches de l'étoile de Bordeaux. Ce sera notamment le cas en 2025 sur les lignes Macau-Pessac et Saint-Mariens – Bordeaux. Ces circulations supplémentaires permettent de lisser la fréquentation entre différents trains.</p>
<p>Confort</p> <p>« Samedi 13 avril, 2 zones scolaires en congés, les trains en direction d'Arcachon étaient surchargés. Nous avons prévu de ne pas prendre les vélos (et donc de limiter notre journée au centre-ville d'Arcachon) en se disant qu'il y aurait du monde mais la... les gens se bousculent, sont tendus et s'insultent. Les voyageurs en gare de Pessac ne peuvent pas monter dans les trains...</p>	<p>Réponses</p> <p>Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026. Ponctuellement, notamment en période estivale pour répondre à l'enjeu touristique, la Région et SNCF Voyageurs suppriment la desserte sur ces arrêts afin d'assurer une plus grande capacité sur des horaires stratégiques. Un tel dispositif ne peut être appliqué au</p>

<p>La question qui se pose : "en 2024 sur cette ligne, la plus fréquentée du réseau vers Arcachon, un week-end ou lorsque deux zones scolaires sont en congés, comment est-il possible de ne pas prévoir l'affluence et ajouter des rames ou prévoir des horaires spécifiques supplémentaires ? ».</p>	<p>quotidien et en heures de pointe, alors que des enjeux pour les usagers du quotidien sont également observés sur ces gares.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure, même ponctuellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe. Ces circulations supplémentaires permettent de lisser la fréquentation entre différents trains.</p>
<p>Confort</p>	<p>Réponses</p>
<p>« La fiabilité de la ligne 42 est terrible. Elle a connu son paroxysme à l'automne 2023 où l'annulation en heure de pointe était devenue la règle (au moins 3 jours sur 5). La ligne n'a pas retrouvé sa fréquentation depuis.</p> <p>Le projet de RER urbain est tué dans l'oeuf si les trains Macau-Pessac sont systématiquement annulés au moindre problème. Il est aujourd'hui impossible de se baser sur cette ligne pour circuler car il n'y a pas une semaine où les trains circulent 5 jours d'affilés sans problèmes ».</p>	<p>Comme vous le relevez, les performances de la ligne du Médoc sont largement insatisfaisantes. Celle-ci souffre de plusieurs causes : infrastructures en mauvais état, indisponibilités matériel et agents, intempéries, actes de malveillance, ...</p> <p>Après une fin d'année 2023 très difficile, la ligne a retrouvé des résultats habituels (bien qu'en-deçà des moyennes régionales) au printemps 2024.</p> <p>La Région travaille avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, avec un plan d'actions spécifique, pour que des actions soient engagées pour assurer une amélioration des résultats, à différentes temporalités.</p> <p>Le suivi de ce plan d'actions et de ses conséquences pourra être mené via les prochaines campagnes de comités de lignes.</p>
<p>Confort</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Trains bondés sur ligne 41 : pourquoi une seule rame ? ».</p>	<p>Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026.</p> <p>Ponctuellement, notamment en période estivale pour répondre à l'enjeu touristique, la Région et SNCF Voyageurs suppriment la desserte sur ces arrêts afin d'assurer une plus grande capacité sur des horaires stratégiques. Un tel dispositif ne peut être appliqué au quotidien et en heures de pointe, alors que des enjeux pour les usagers du quotidien sont également observés sur ces gares.</p>

<p>Confort</p> <p>« Depuis plus de 20 ans que je prends chaque jour de l'année le TER Pessac-Arcachon avec mon vélo, je vois la situation s'aggraver chaque année. J'ai dû acheter un vélo pliant, mais il arrive certaine fois où je n'arrive pas à monter ou descendre du train. Je suis déjà tombé entre le train et le rail car le sas était plein et les personnes assises sur les strapontins ne se levaient pas. Plus de contrôleurs et avec les retards et les pannes fréquentes, il va y avoir un accident si rien n'est fait ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, et ainsi proposer davantage de capacité, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026. La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure, même ponctuellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe. Ces circulations supplémentaires permettent de lisser la fréquentation entre différents trains.</p>
<p>Confort</p> <p>« C'est la deuxième année que je prends tous les vendredis et dimanche le train Bordeaux-Langon, ou Langon-Bordeaux. Or, les trains venant d'Agen (ou y allant) sont systématiquement bondés, nous ne pouvons parfois pas y monter. Ceux de 18h le dimanche soir, ou de 19h le vendredi soir sont pleins. Je me demande si ce ne serait pas plus pratique de rajouter un train ou même seulement un wagon. En effet, un autre train est disponible pour Langon 1/2 heure après mais celui-ci met 45 minutes au lieu de 25, ce qui nous fait arriver 1h plus tard ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon. L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, en complément des circulations opérées entre Bordeaux et Agen. Le week-end, des développements de desserte sont également prévus entre Bordeaux et Langon (par exemple, en 2024 : +4 trains le samedi, +3 trains le dimanche).</p> <p>Pour répondre aux situations de sur-affluence, la Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Bordeaux-Agen. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« La ligne 41 dessert la Vélodyssée. Nécessité de développer deux A/R quotidiens en périodes de tourisme (weekend de mai, semaines de juillet et août) pour permettre le développement du cyclotourisme sans démonter les vélos ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région et SNCF Voyageurs mettent en place en période estivale le service VéloZen, sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon notamment. Il s'agit d'un service permettant d'embarquer davantage de vélos, par une adaptation spécifique des rames et une assistance pour la montée et l'installation de ceux-ci, pour un forfait de 3€.</p>

	<p>Sur cette ligne, 2 allers-retours ont été équipés de ce dispositif l'été 2024.</p> <p>Toutes les informations sur le service VéloZen sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/service-ter-plus-velo</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« La gare de Saint-André-de-Cubzac a été conçue lorsque les usagers traversaient les voies pour aller sur la voie opposée. Depuis 2019, la traversée est interdite et une passerelle a été installée. Cependant les mobiliers (banc et abri contre la pluie) et écrans n'ont pas été déplacés et se trouvent à l'autre bout du quai et donc inutiles pour les usagers. Il faudrait déplacer les écrans afin qu'un écran soit visible à chaque entrée des usagers. Par ailleurs, aucune protection sur les quais, plein soleil, plein vent, pleine pluie, et pas de bancs non plus pour les personnes à mobilité réduite ou nécessitant de se reposer ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région est engagée aux côtés des partenaires du RER Métropolitain dans une étude sur l'amélioration des services dans les gares du périmètre. Votre réclamation sera étudiée dans le cadre de ces réflexions.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« La gare de Biganos-Facture accueille quotidiennement un nombre important de voyageurs venant de toute la France, voire de l'Espagne via la ligne d'Hendaye. Toutefois, pour l'instant, elle n'est pas équipée afin de pouvoir recevoir les personnes à mobilité réduite. Quand les travaux de mise aux normes sont-ils prévus et quels impacts auront-ils sur l'accès à la gare pour les voyageurs durant leur réalisation ? Merci de votre réponse attendue depuis des années par les usagers quotidiens de la ligne 41 ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La gare de Biganos-Facture est inscrite au schéma directeur d'accessibilité régional. Des travaux de mise en accessibilité des quais (réhaussement, traversée des voies, mise aux normes des équipements) sont prévus dans ce cadre. Les études sont d'ores et déjà engagées. A date, le calendrier de réalisation de ce chantier n'est pas connu, ni les modalités de réalisation de celui-ci et les impacts sur les usagers. Sur ce dernier point, l'objectif étant bien entendu de les limiter au maximum.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Ligne 42, Gare de Soulac-sur-Mer (et autres gares) : mettre des abris vélos sécurisés comme il existe à la gare de Morcenx (40) par exemple ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Au vu de l'importante fréquentation observée sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine, des conflits d'usage peuvent être rencontrés entre voyageurs concernant la prise en charge des vélos à bord. De fait, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). La Région dispose d'un règlement d'intervention sur cet enjeu, pour subventionner les collectivités locales pour aménager des espaces de stationnement vélos, dans la limite des capacités budgétaires.</p>

<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Sur la ligne 44, les parkings des gares "plus importants" (Langon/Cérons/Beautiran) sont trop pleins (ex. Cérons - 160 places mais jusqu'à 300 voitures - selon les comptages de la mairie - garées tant bien que mal partout où c'est possible). La raison, entre autres, est que l'offre n'est pas suffisante sur des "petites gares" (Barsac, Podensac, Arbanats, etc), donc les passagers se rabattent sur les gares avec la fréquence de trains raisonnable. Les communes ne peuvent probablement pas assurer (finances, organisation) toutes seules les frais de tel agrandissement de trafic. Que prévoit la SNCF pour pallier ce problème (vu que la fréquentation de trains augmente(ra) de façon significative) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon. L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, en complément des circulations opérées entre Bordeaux et Agen.</p> <p>Ce développement d'offre permettra donc de renforcer l'attractivité des arrêts TER intermédiaires décharger, en partie, les gares principales du secteur également desservies par les circulations régionales entre Bordeaux et Agen.</p> <p>Néanmoins, des études sont engagées pour l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Langon, afin d'améliorer l'intermodalité aux abords de la gare. La Région pousse pour que de mêmes démarches puissent être engagées sur les gares de Beautiran et Cérons connaissant de fortes saturations.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Je parle pour la gare de Cadaujac sur la ligne 44 mais je suis sûr de représenter un grand nombre d'autres usagers. J'ai commencé à utiliser le TER depuis janvier. Avant de prendre mon abonnement, je suis passé plusieurs fois devant la gare pendant les vacances de Noël pour la voir. Parking lamentable, boueux, troué, gare désaffectée dont les fenêtres sont ouvertes aux intempéries, ça motive (c'est bien sûr malheureusement ironique). Je croyais qu'elle était désaffectée ! Je pensais que vu l'état de la gare seuls quelques rares téméraires prenaient le train ici. Or, depuis le début d'année ma surprise n'a pas cessé d'augmenter car nous sommes parfois jusqu'à 40 personnes sur le quai ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre des travaux d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), prévus entre 2024 et 2032, des travaux sont prévus en gare de Cadaujac pour la mise en place de deux voies supplémentaires.</p> <p>Dans ce cadre, une reprise des abords de la gare est également prévue, avec l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal qui permettra d'assurer une plus grande attractivité de celle-ci.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« En gare de Beautiran il y a une passerelle qui est difficile d'accès que ce soit pour le port de valises, de poussette voir de vélo pliant ».</p>	<p>Réponses</p> <p>A ce jour, il n'est pas prévu de travaux de mise en accessibilité de la passerelle de Beautiran, facilitant l'accès pour l'ensemble des usagers.</p> <p>La priorité est portée sur les gares inscrites aux schémas directeurs ad hoc, aux niveaux national et régional, selon des critères de fréquentation, de maillage territorial ou encore de proximité directe d'établissement accueillant des personnes en situation de handicap. La gare de Beautiran ne répond pas de façon prioritaire à ces critères.</p>

	Sur la section Bordeaux-Langon, des travaux de mise en accessibilité sont prévus en gare de Langon.
Gares (offre de services)	Réponses
« Pas de signal sonore ni visuel pour signaler le passage des trains sur les quais de la gare de Saint-Sulpice/Izon. Certains trains passent à une vitesse très importante ce qui est très dangereux pour une personne non avertie présente sur le quai ».	Votre contribution sur l'absence de signal en cas de passage de trains en gare de Saint-Sulpice-Izon sera remontée auprès de SNCF Gares & Connexions.
Gares (offre de services)	Réponses
« Merci d'entériner l'arrêt des compostages de billets édités pour une journée et souvent compostés sur un seul des 2 trajets car : 1/ pour une date précise 2/ toutes les gares n'ont pas toujours de composteurs Autre proposition : 1/ former les contrôleuses de cette ligne, notamment une certaine qui se révèle particulièrement attachée à ses dividendes aux dépens de la bonne foi des usagers faisant appel à la police pour arrêter de malheureux voyageurs tombés sous ses griffes. 2/ enquêter sur la situation catastrophique de cette ligne 41 en proie à des retards, suppressions de dernier moment, incidents techniques, avaries, grèves ... plus que partout ailleurs ».	Dans le cadre de la mise en place à venir d'un système de vente et de contrôle régional (en cours de définition), le système du compostage sera requestionné. Votre réclamation concernant la relation avec les contrôleurs sera partagée avec SNCF Voyageurs. La ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon a connu, au même titre que l'ensemble des lignes du secteur, une forte dégradation de ses performances entre fin-2023 et début-2024 du fait d'un mouvement social local notamment. Les résultats habituels de la ligne ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents liés aux infrastructures restent régulièrement observés.
Gares (offre de services)	Réponses
« Le Vélo Park de la Gare de Cenon est sous-dimensionné. En raison de la capacité limitée, il est impossible de déposer un vélo. Il est impératif de mettre en place un parc qui soit à la hauteur requise. À noter, un garage de grande capacité ».	Au vu de l'importante fréquentation observée sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine, des conflits d'usage peuvent être rencontrés entre voyageurs concernant la prise en charge des vélos à bord. De fait, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). La Région dispose d'un règlement d'intervention sur cet enjeu, pour subventionner les collectivités locales pour aménager des espaces de stationnement vélos, dans la limite des capacités budgétaires.
Gares (offre de services)	Réponses
« Toute une partie de la zone urbanisée à l'ouest de la ville de Pessac (quartiers de Toctoucau, Magonty, Cap de Bos), soit plus de 10 000 habitants, ne dispose pas d'accès à la ligne 41 qui la traverse. Nous demandons la réouverture de la halte ferroviaire de Toctoucau. Dans les réponses à la concertation de 2023 étaient annoncées des études d'opportunité de réouverture de gares ou haltes (dont celle de Toctoucau). Où en sont-elles ?	Comme indiqué, suite à la concertation menée en 2022 sur le projet de RER Métropolitain, un important nombre de demandes d'ouverture ou réouverture de gares a été formulé. En conséquence, les partenaires du RER Métropolitain se sont engagés dans une pré-étude d'opportunité à partir de cette liste, dans laquelle figure Toctoucau. L'objet de cette pré-étude est d'analyser le potentiel de ces gares à partir de plusieurs critères :

<p>Contribution déposée au nom de la Fédération des quartiers de Pessac».</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité d'intégration de l'arrêt dans les conditions d'exploitation prévues dans le cadre de la feuille de route. - Potentiel de fréquentation. - Efficience d'un emplacement pour la localisation de la halte. - Estimation des investissements à réaliser. <p>La halte de Toctoucau n'a pu être retenue, au titre de la capacité d'exploitation de la ligne Libourne-Bordeau-Arcachon. La robustesse des sillons TER ne permet pas, avec les infrastructures prévues, d'ajouter un arrêt supplémentaire à celui de Talence-Médoquine.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Des efforts restent à faire pour développer l'attractivité des pôles multimodaux de Pessac. Les difficultés signalées l'an passé à France Alouette semblent persister : problème d'ascenseur quasi permanent, cheminements cyclistes peu lisibles, accès difficile depuis le nord de la voie ferrée, achat de billet sur un seul quai, ... A Pessac Centre, il était envisagé la création d'un stationnement vélo sécurisé et l'utilisation du parking souterrain pour créer un P+R, où en est-on ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les propositions d'amélioration des pôles d'échanges des gares de Pessac seront partagées avec SNCF Gares & Connexions et Bordeaux Métropole. Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), 40 emplacements vélos sécurisés doivent être aménagés en gare de Pessac-Centre. Les échanges restent en cours entre les différents partenaires concernant la localisation de ces places.</p> <p>Concernant la mise en place de distributeurs de billets, la réflexion est en cours pour le déploiement de nouveaux matériels dans le cadre de la mise en place du système de vente régional à venir. Votre contribution sera portée à cette réflexion.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« A ce jour, il y a beaucoup de personnes qui travaillent proche de la gare de Pierroton et malheureusement nous sommes obligés de descendre à Gazinet pour ensuite prendre une navette pour nous rendre à Pierroton. Les horaires de la navette ne sont pas toujours pratiques, surtout en cas de retard. Si cette gare rouvrait, je pense que cela permettrait que certain.e.s privilégient le train à la voiture ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La robustesse des sillons TER de la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon ne permet pas, avec les infrastructures prévues dans le cadre de la feuille de route du RER Métropolitain, d'ajouter un arrêt supplémentaire à celui de Talence-Médoquine. Il n'est donc pas possible, à date, d'ajouter des arrêts à Pierroton.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Je me suis rendu compte que la ligne comptait bien plus de gares avant, surtout sur le tronçon au-dessus de Pauillac, où le train s'arrête après 20 km puis après 30 km. Or, il n'y a pas que des marécages sur le chemin, il y a par exemple le village de Saint-Vivien-de-Médoc où une gare serait utile, ou bien Vertheuil. Je comprends que les gares, telles que Queyrac ou Saint-Laurent sont trop loin des villages, mais pour Saint-Vivien, je reste perplexe. Pourquoi ne rouvre-t-on pas ces gares ? Si une rénovation de la ligne</p>	<p>Réponses</p> <p>Suite à la concertation menée en 2022 sur le projet de RER Métropolitain, un important nombre de demandes d'ouverture ou réouverture de gares a été formulé. En conséquence, les partenaires du RER Métropolitain se sont engagés dans une pré-étude d'opportunité à partir de cette liste, dans laquelle figurent Saint-Vivien-de-Médoc et Vertheuil. L'analyse de ces potentielles gares restent en cours, en amont de quelques études et travaux d'aménagement.</p>

<p>va avec la reconstruction des haltes, le voyage durerait sûrement moins longtemps qu'aujourd'hui, malgré 1-2 haltes de plus ».</p>	
<p>Horaires</p> <p>« Nous voulons juste des trains plus grands aux heures de pointe pour être assis pendant l'heure de trajet (voir +). Des voies doublées et en bon état pour ne plus dépendre des trains croiseurs et qu'ils soient à l'heure ! Une végétation maîtrisée le long des voies pour éviter les arrêts et retards lors des coups de vent de plus en plus fréquents ! Le Ba-Ba de l'utilisateur quotidien du transport en commun pour aller travailler dans de bonnes conditions est de ne pas utiliser la voiture pour 135kms aller-retour et donc réduire son impact écologique ! Nous pouvons rêver, ça ne coûte rien, mais nous allons travailler de plus en plus longtemps donc subir encore tous les aléas de la ligne 42 ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Afin de proposer davantage de capacité et éviter des situations de sur-affluence, la Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>Des études sont engagées sur la ligne du Médoc pour remettre en état la voie et sa caténaire, ainsi que pour moderniser les infrastructures pour permettre un renforcement de la desserte, aussi bien sur le périmètre péri-urbain que régional.</p> <p>Pour améliorer les performances de la ligne du Médoc, la Région travaille avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau sur un plan d'actions spécifique, afin que des actions soient engagées pour assurer une amélioration des résultats, à différentes temporalités. Il peut notamment être question dans ce cadre d'enjeux sur le traitement des abords des infrastructures.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Un train à peine par heure alors que la fréquentation augmente et les parkings des gares mieux desservies sont saturés... Il est nécessaire de rééquilibrer les flux en augmentant les arrêts aux gares de proximité telles que Villenave d'Ornon ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon.</p> <p>L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, et ce pour l'ensemble des arrêts intermédiaires, en plus de la desserte régionale assurée entre Bordeaux et Agen.</p> <p>Le développement de cette desserte est tributaire des travaux prévus jusqu'en 2032 au sud de Bordeaux, permettant notamment de créer une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans (travaux AFSB).</p>
<p>Horaires</p> <p>« Les correspondances à Bordeaux pour aller à Paris lorsqu'on vient du Médoc (ligne 42) sont très mauvaises (inexistantes) le matin. De même le soir, quand on revient de Paris à Bordeaux et qu'on doit aller vers le Médoc. Est-ce possible de faire mieux ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les horaires tels que proposés sur la ligne du Médoc sont mis en place pour disposer d'une possibilité de liaison vers Paris avec des temps de correspondance en gare de Bordeaux autour de 30min (arrivée Paris avant 10h et départ de Paris après 17h).</p>

	Du fait d'un volume de circulations importants, avec différents opérateurs, les horaires de circulation des TER sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux, dont la ligne du Médoc, sont largement contraints. Il n'est ainsi pas aisé de modifier les horaires des circulations à la marge afin d'optimiser une correspondance.
Horaires	Réponses
« La fréquence de la ligne 42 vers Pessac le matin est trop faible : 1h30 entre chaque arrivée à savoir un train qui arrive à 6h39, puis 8h16 et 9h43 (ce dernier étant quasiment vide). Et encore c'est quand il y a le choix et qu'aucun n'est annulé... C'est très contraignant. Le soir, un départ chaque heure, légèrement mieux. Serait-il possible d'augmenter les fréquences en heure de pointe pour donner davantage de flexibilité ? ».	Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur Macau-Pessac. En 2025, 8 circulations/jour supplémentaires seront proposées, en semaine. Parmi ces nouveautés, une arrivée supplémentaire à Pessac vers 9h15 est proposée. Le soir, l'amplitude sera élargie avec des départs de Pessac vers 20h30 et 21h15. L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) tout au long de la journée entre Macau et Mérignac-Arlac, avec un départ/une arrivée alternée entre Pessac et Bordeaux (desserte à l'heure).
Horaires	Réponses
« Les études sur la création de points de croisements à Ludon-Médoc, Margaux et l'automatisation de la ligne jusqu'à Macau qui sont la seule solution pour offrir un RER girondin adapté, ont été demandées en comité de ligne depuis plusieurs années ! Peuvent-elles être présentées ? ».	Les études de modernisation des infrastructures de la ligne du Médoc, pour répondre à un objectif de développement de desserte aussi bien sur la partie périurbaine que régionale, restent en cours. Les résultats de celles-ci pourront être présentés lors des prochaines campagnes de comités de lignes.
Horaires	Réponses
« Sur la ligne 42, il manque cruellement un train vers 8:30 vers Médoc... Pendant les heures de pointe il y a un "presque cadencement" toutes les 30 minutes sur cette ligne, sauf justement 8:30... Il serait très utile pour les gens qui commencent le travail vers 9h au Bouscat, Bruges etc.... ».	En 2025, 8 circulations/jour supplémentaires seront proposées, en semaine, entre Macau et Pessac. Ils permettront notamment des renforts en heures de pointe du matin, à la mi-journée et un élargissement de l'amplitude le soir. Comme vous le relevez, un creux d'offre était observé en fin d'heures de pointe du matin. Une circulation Pessac 8h32 – Macau 9h04 sera ainsi créée (en semaine).
Horaires	Réponses
« Ligne 4 : le matin un train toutes les 12-15 minutes en semaine, mais le soir toutes les 30 minutes. Résultat : train bondé, et en cas d'annulation du train on attend vraiment trop longtemps pour appeler ça un RER. Il serait bien d'augmenter la fréquence des trains du soir pour avoir les mêmes que le matin à minima ».	Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure, exceptionnellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe.

	<p>Cet objectif de desserte est proche d'être atteint sur cette section. Néanmoins, il n'est pas attendu à date d'élargissement de la desserte au quart-d'heure.</p> <p>Le traitement de la problématique de sur-affluence est attendu par une plus grande capacité proposée. Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>
Horaires	Réponses
<p>« Améliorer de façon significative les retards sur la ligne 41, car cela engendre des difficultés de connexion avec le réseau TBM ».</p>	<p>La ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon a connu, au même titre que l'ensemble des lignes du secteur, une forte dégradation de ses performances entre fin-2023 et début-2024 du fait d'un mouvement social local notamment.</p> <p>Les résultats habituels de la ligne ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents liés aux infrastructures restent régulièrement observés.</p>
Horaires	Réponses
<p>« Il manque cruellement de trains les matins entre 8h et 9h en semaine sur la ligne L42 de Bordeaux vers Le Verdon, pour les travailleurs devant aller à Mérignac-Arlac, Le Bouscat, Bruges. Notamment pour les usagers arrivant d'Angoulême L13 à 8h09 en gare de Bordeaux, le prochain départ du TER L43 est à 8h59. Pour un RER M, les horaires sont plus que limitées...</p> <p>S'il manque de matériels, pourquoi ne pas faire poursuivre le TER L13 sur la ligne du TER L42 ? ».</p>	<p>En 2025, 8 circulations/jour supplémentaires seront proposées, en semaine, entre Macau et Pessac. Ils permettront notamment des renforts en heures de pointe du matin.</p> <p>Comme vous le relevez, un creux d'offre était observé en fin d'heures de pointe du matin. Une circulation Pessac 8h32 – Macau 9h04 sera ainsi créée (en semaine). Avec une correspondance possible pour faire le trajet en TER entre Bordeaux et Pessac, pour les potentiels usagers en provenance d'Angoulême.</p> <p>Il n'est pas prévu de prolonger les circulations Angoulême-Bordeaux vers l'axe du Médoc du fait de contraintes d'exploitation ne permettant pas ce type de procédés. De plus, le potentiel serait limité au vu des impacts importants, la solution par correspondance est privilégiée.</p>
Horaires	Réponses
<p>« J'essaie de prendre le train depuis Saint-Médard-d'Eyrans, et c'est difficile. En semaine, j'arrive à trouver des horaires à peu près toutes les heures mais pas au-delà de 20h. C'est vraiment juste pour en faire</p>	<p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon.</p>

<p>une alternative à la voiture. Et je ne vais pas parler du samedi ou du dimanche, où vu le manque d'horaires, le plus simple est de prendre la voiture pour aller à Bordeaux et de payer le parking ! C'est dommage. A quand des trains aux 30 mn tout le temps ? ».</p>	<p>L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section (desservant donc la gare de Saint-Médard-d'Eyrans), en complément des circulations opérées entre Bordeaux et Agen. Le week-end, des développements de desserte sont également prévus entre Bordeaux et Langon (par exemple, en 2024 : +4 trains le samedi, +3 trains le dimanche).</p> <p>Le développement de cette desserte est tributaire des travaux prévus jusqu'en 2032 au sud de Bordeaux, permettant notamment de créer une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans (travaux AFSB).</p>
<p>Horaires</p> <p>« Il faut plus de trains aux heures de pointe (matin et soir) sur la ligne L41+ vers/ depuis Arcachon ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure, exceptionnellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe.</p> <p>Cet objectif de desserte est proche d'être atteint sur cette section. Néanmoins, il n'est pas attendu à date d'élargissement de la desserte au quart-d'heure. Votre réclamation viendra pour autant étayer les réflexions sur le développement de la desserte.</p> <p>Le traitement de la problématique de sur-affluence est attendu par une plus grande capacité proposée. Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Les trains doivent être plus ponctuel notamment pour les correspondances courtes (5minutes), la circulation sur les quais et dans les escaliers gare Saint-Jean entraînant des temps d'attentes long pour descendre avec un vélo ou une trottinette. Un décalage de 2 minutes dans ces conditions n'est pas acceptable. Il faut également augmenter la fréquence, surtout en heure de pointe ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Un travail est mené en continu entre la Région, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour améliorer la performance du réseau TER Nouvelle-Aquitaine et la ponctualité des circulations.</p> <p>Une forte dégradation des résultats a été observé entre fin-2023 et début-2024 sur le secteur de Bordeaux, du fait d'un mouvement social local et d'importantes indisponibilités de rames suites aux intempéries. Des résultats habituels ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents peuvent ponctuellement impacter cette performance sur les différentes lignes.</p>

	Des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée, permettant donc de proposer davantage de circulations en heures de pointe.
Horaires	Réponses
« Ligne 41 : impossible de prendre le train, le soir, pour aller voir un spectacle, ou pour passer une soirée sur Bordeaux. Le dernier train de retour est trop tôt. Un élargissement des horaires en soirée serait le bienvenu ».	Des développements de desserte sont prévus sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée. Dans ce cadre, il est également prévu un élargissement des amplitudes, notamment le soir, comme vous le demandez. Ces développements sont aujourd'hui contraints par des interruptions de lignes pour la réalisation de travaux sur les voies. Votre contribution viendra illustrer les attentes des usagers sur ce point, dans le cadre des échanges menés pour les développements de desserte.
Horaires	Réponses
« Il manque au moins un train pour rejoindre la métropole en heure de pointe le matin depuis le Médoc/Macau. Il y a un gap d'1h entre 8h09 et 9h10 (heure de Macau) alors qu'il faudrait justement un train supplémentaire à 8h30. Ensuite vous en avez deux (9h10 et 9h37) en moins de 30min, mais bien trop tard pour aller travailler ».	En 2025, 8 circulations/jour supplémentaires seront proposées, en semaine, entre Macau et Pessac. Ils permettront notamment des renforts en heures de pointe du matin. Comme vous le relevez, un creux d'offre était observé en fin d'heures de pointe du matin. Une circulation Macau 8h42 – Pessac 9h14 sera ainsi créée (en semaine), permettant de répondre à vos attentes.
Horaires	Réponses
« Actuellement, la section du Verdon à La Pointe de Grave n'est ouverte que durant les mois de juillet-août uniquement. Il serait intéressant de les prolonger jusqu'à La Pointe de Grave toute l'année, en particulier en adéquation avec les horaires du bac vers/de Royan ».	Comme vous le relevez, les circulations entre La Pointe-de-Grave et Le Verdon ne sont assurées qu'au service estival (juillet-août). Consciente que l'enjeu de desserte, notamment pour la correspondance avec la ligne maritime vers Royan, la Région se mobilise dans le cadre des études mener pour la modernisation de la ligne du Médoc pour élargir cette amplitude.
Horaires	Réponses
« Le trafic est régulièrement suspendu à cause de chutes d'arbres, d'alerte météo (vent supérieur à 80km/h), de pannes ou d'incidents de passages à niveau, d'intrusion sur les voies, etc. Des mesures sont-elles prises pour dégager les voies d'éventuels obstacles, pour protéger et interdire l'accès au réseau (grillage), pour supprimer des PN ? ».	SNCF Réseau réalise un entretien des voies et de leurs abords, notamment pour éviter la chute d'arbres sur celles-ci. Comme vous le relevez, des chocs d'arbres restent néanmoins, régulièrement observés. De même, l'installation de clôture ou la suppression de passages à niveau peuvent être ponctuellement réalisées sur des zones à risque. Mais ce sont des travaux nécessitant de lourds

	<p>investissements, dans un contexte budgétaire contraint, d'autant plus si l'ensemble du linéaire devait être traité.</p> <p>La Région travaille en continu avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs afin d'améliorer la performance du réseau TER Nouvelle-Aquitaine.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« En Ile de France, les lignes RER ont un taux d'irrégularité 2 fois supérieur aux lignes non RER. La région Ile de France et la SNCF envisagent pour l'avenir de « débrancher » ces lignes et de revenir à une exploitation en "navette".</p> <p>Avant d'investir des millions, ne faudrait-il pas tirer les leçons de l'expérience parisienne et éviter les mêmes erreurs comme la création des navettes Pessac-Macau par exemple ? ».</p>	<p>L'ensemble des partenaires du RER Métropolitain est vigilant aux bonnes et mauvaises pratiques des territoires voisins, afin de proposer autant que possible des solutions adaptées et efficaces. Les périmètres, enjeux et contextes du RER francilien et du RER Métropolitain sont néanmoins différents.</p> <p>Le choix est porté sur le RER Métropolitain de mettre en place des circulations « diamétralisées », sans rupture de charge et correspondance imposée à Bordeaux, sur les lignes Libourne-Arcachon et Saint-Mariens – Langon, afin de répondre à des flux traversants de l'agglomération, et non seulement orientés vers Bordeaux-Saint-Jean. Il en est de même pour les circulations Macau-Pessac.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Du matériel en bon état de fonctionnement et plus de personnels pour que les trains arrivent à l'heure, plutôt que des applis qui informent de leurs retards ».</p>	<p>La Région travaille en continu avec SNCF Voyageurs afin d'assurer autant de possible un service TER performant. Il est par exemple demandé à SNCF Voyageurs de disposer de suffisamment de conducteurs pour effectuer le plan de transport sans accroc, tout comme un entretien efficient des rames afin d'éviter le plus possible de les immobiliser.</p> <p>Sur le matériel, la Région s'engage afin de disposer d'un parc adéquat.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Saint-Mariens – Bordeaux. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p> <p>En parallèle, la Région a engagé des travaux de rénovation de l'ensemble du parc de BGC (opération mi-vie), assurant sa pérennité.</p>

<p>Horaires</p> <p>« Le service proposé sur la ligne 42 est trop irrégulier : trop de pannes, de dysfonctionnements quotidiens, de retards et surtout d’annulation de trains à la dernière minute laissant l’utilisateur quotidien dans la panade pour aller travailler et être à l’heure. Il nous faut un transport fiable ce qui n’est hélas pas le cas aujourd’hui ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, les performances de la ligne du Médoc sont largement insatisfaisantes. Celle-ci souffre de plusieurs causes : infrastructures en mauvais état, indisponibilités matériel et agents, intempéries, actes de malveillance, ...</p> <p>Après une fin d’année 2023 très difficile, la ligne a retrouvé des résultats habituels (bien qu’en-deçà des moyennes régionales) au printemps 2024.</p> <p>La Région travaille avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, avec un plan d’actions spécifique, pour que des actions soient engagées pour assurer une amélioration des résultats, à différentes temporalités.</p>
<p>Horaires</p> <p>« L’été, alors qu’il y a beaucoup de vacanciers (notamment à vélo vers le Médoc), des trains disparaissent de la fiche horaire du reste de l’année (suppression du train de 15h05 et il n’y en a pas non plus à 16h) induisant des trains surbookés ensuite.</p> <p>Maintien de la même fréquence toute l’année. On est déjà très mal lotis sur cette ligne. Alors STOP sur l’été ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, le plan de transport de la ligne du Médoc est adapté l’été, du fait de fortes évolutions des pratiques de déplacement sur le secteur en lien avec l’enjeu touristique.</p> <p>Des circulations peu fréquentées entre Macau et Pessac sont interrompues, afin de proposer davantage de circulations et davantage de capacités vers Le Verdon.</p> <p>Néanmoins, bien consciente que les déplacements des usagers du quotidien ne sont pas stoppés en période estivale, la Région vise à maintenir autant que possible l’ensemble de la desserte l’été (+2 circulations/jour, en semaine, sur Macau-Pessac en juillet-août).</p> <p>La livraison de 18 rames supplémentaires entre 2025 et 2026 permettra notamment de répondre à cet enjeu. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>
<p>Horaires</p> <p>« D’ores et déjà, merci pour cette ligne très pratique. Suggestions : les trains à partir de 6h30 de la Hume à Libourne sont bondés de monde et de vélos jusqu’à la gare Saint Jean de Bordeaux. Ne peut-il pas y avoir davantage de trains entre 6h et 7h30 de la Hume éventuellement ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Pour répondre à l’importante fréquentation, des développements de desserte sont prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L’objectif est d’assurer un cadencement à la demi-heure, exceptionnellement renforcé au quart-d’heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel majeur de cet axe.</p> <p>Cet objectif de desserte est proche d’être atteint sur cette section. Néanmoins, il n’est pas attendu à date d’élargissement de la desserte au quart-d’heure.</p> <p>Le traitement de la problématique de sur-affluence est ciblé par une plus grande capacité proposée. Pour assurer des circulations en double-rames entre Libourne, Bordeaux et Arcachon, des travaux de rallongement de quais sont nécessaires sur les gares de</p>

	<p>Vayres, Saint-Sulpice-Izon, Saint-Loubès et Bassens. Ces travaux sont prévus en 2025 et 2026.</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Il serait bien que Transgironde et TER SNCF se concertent entre eux pour que les bus et TER correspondent.</p> <p>Exemple : arrivée du TER L43 à Cavignac à 19h48/49 et passage du 210 Transgironde à 19h44 à Cavignac direction Laruscade.</p> <p>Un autre point : il serait bien d'avoir un TER entre celui de 12h12 et 15h12 sur la L43 à Cavignac direction Bordeaux ».</p>	<p>Un travail est mené par la Région, en lien avec SNCF Voyageurs et les transporteurs routiers, afin d'améliorer les correspondances TER-Car.</p> <p>Comme vous le relevez, des améliorations restent largement à proposer aux usagers. L'enjeu de correspondance que vous relevez à Cavignac sera poussée dans le cadre de ces réflexions.</p> <p>Vous indiquez un creux de desserte sur la ligne Saint-Mariens – Bordeaux à la mi-journée. En 2025, +2 circulations supplémentaires/jour seront proposées sur cette ligne, dont notamment une circulation assurant une liaison entre Cavignac et Bordeaux (départ vers 13h10), répondant à votre demande.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Les horaires de la ligne devraient correspondre aux horaires des facultés.</p> <p>La gare de Pessac a une arrivée à 8:16 alors que les cours commencent 8:00.</p> <p>Les étudiants du Médoc ne peuvent donc pas utiliser le TER. C'est vraiment dommage car ils sont obligés de prendre le tram dont la durée du trajet est supérieure à 1:00 contre 30 minutes avec le TER.</p> <p>Espérons une nouvelle grille horaire en 2024.</p> <p>Concernant les tarifs, il est dommage aussi que la gratuité ne soit plus appliquée avec la carte TBM sur les gares situées sur la métropole.</p> <p>Cette tarification était incitative pour délester aussi les trams ».</p>	<p>Une desserte à l'heure est proposée en heures de pointe en direction de Pessac, via la ligne du Médoc. La desserte de cette gare est alternée avec celle de Bordeaux, avec à termes un objectif de desserte à la demi-heure tout au long de la journée sur le tronçon commun (Macau – Mérignac-Arlac) dans le cadre du RER Métropolitain.</p> <p>Cette offre vers Pessac reste complétée par les nombreuses solutions de correspondance entre Bordeaux et Pessac.</p> <p>Le choix des horaires d'arrivée en gare de Pessac est contraint du fait d'un volume de circulations importants, avec différents opérateurs, sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux. Il n'est ainsi pas aisé de modifier les horaires des circulations à la marge afin d'optimiser une correspondance.</p> <p>Néanmoins votre demande sera soumise aux réflexions sur le développement de la desserte.</p> <p>Une expérimentation d'acceptation tarifaire était proposée sur le périmètre de Bordeaux Métropole de la ligne du Médoc jusqu'en 2023, les billets TBM permet l'accès au TER sur la section concernée.</p>

	<p>En 2023, la décision a été prise entre la Région et Bordeaux Métropole de remplacer cette offre par le pass TBM+Trains. Ainsi pour un supplément de 10€/mois, les abonnés TBM annuels peuvent emprunter l'ensemble des gares du périmètre de Bordeaux Métropole, au-delà de la seule ligne du Médoc.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Les habitants du Sud Gironde n'ont pas la possibilité d'aller passer une soirée entre amis à Bordeaux, le dernier train étant vers 21h. Il serait bon qu'en fin de soirée un retour Bordeaux-Langon existe même si ce n'est pas tous les jours mais simplement le mercredi et le samedi, par exemple ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Le dernier départ de Bordeaux vers Langon est proposé à 21h35, et même 21h51 du vendredi au dimanche.</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon. Ces développements permettront notamment une amélioration des amplitudes, notamment le soir.</p> <p>Le développement de cette desserte est tributaire des travaux prévus jusqu'en 2032 au sud de Bordeaux, permettant notamment de créer une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans (travaux AFSB).</p>
<p>Horaires</p> <p>« Pour arriver à créer une ligne RER, un minimum de trains toutes les 30 min serait cohérent avec le concept.</p> <p>Actuellement il en manque beaucoup en journée. Gros trous en fin de matinée et dans l'après-midi, et surtout le soir où ça s'arrête très tôt. Beaucoup de gens travaillent en décalé, et après 21:00 c'est terminé. D'autres lignes comme celle d'Arcachon fonctionnent jusqu'à 23:00 au moins.</p> <p>Aussi il manque des trains le week-end. Certains ont même été enlevés depuis janvier 2024. Mais pourquoi ? Des personnes travaillent aussi le week-end et n'ont pas de voiture.</p> <p>Un RER fonctionne tous les jours 7 sur 7 à fréquence régulière toutes les 20 ou 30min maximum et jusqu'à tard le soir ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire de Bordeaux, dont entre Saint-Mariens et Bordeaux.</p> <p>L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, en complément des circulations opérées entre Saintes et Bordeaux pour cet axe.</p> <p>Il est également prévu une amélioration des amplitudes, le matin et le soir. Mais aussi des renforts de desserte le week-end, comme vous l'indiquez, les pratiques de déplacement ne se limitant pas aux heures de pointes.</p> <p>Cela se traduit, par exemple, en 2025 avec la mise en place de 2 circulations supplémentaire chaque jour de la semaine.</p> <p>Il n'est donc pas prévu de suppression de desserte le week-end, au contraire. Des suppressions opérationnelles ont cependant pu avoir lieu en début d'année 2024, dans un contexte de forte dégradation de la performance du réseau (mouvement social, indisponibilité rames).</p>

<p>Horaires</p> <p>« Le plan de transport de la ligne 43 est très insuffisant. Les trains sont surchargés, des usagers ne peuvent pas monter dans les trains tellement ils sont saturés. A une époque, des trains longs (double rame) circulaient, mais maintenant il n’y a plus que des trains courts alors que le nombre d’usagers ne cesse d’augmenter. A cela s’ajoute les suppressions récurrentes qui aggravent cette situation ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur l’ensemble des branches de l’étoile ferroviaire de Bordeaux, dont entre Saint-Mariens et Bordeaux (+2 circulations/jour en 2025). L’objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, en complément des circulations opérées entre Saintes et Bordeaux pour cet axe. Ces créations de desserte permettront notamment de lisser la fréquentation des usagers entre les trains.</p> <p>Malheureusement, comme vous le relevez, des situations de sur-affluence sont aujourd’hui observées sur cette ligne. La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Saint-Mariens - Bordeaux. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. Des travaux de rallongement de quais ont été réalisés en urgence en 2023 à Cubzac-les-Ponts pour assurer la capacité de mise en place de double-rames sur cette gare.</p> <p>Une forte dégradation des résultats a été observé entre fin-2023 et début-2024 sur le secteur de Bordeaux (dont la ligne Saint-Mariens – Bordeaux), du fait d’un mouvement social local et d’importantes indisponibilités de rames suites aux intempéries. L’année 2023 aura également été marquée par des ralentissements imposés sur cette ligne au niveau de Lormont, suite à une défaillance des infrastructures. Des résultats habituels ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents peuvent ponctuellement impacter la performance.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Il faudrait au minimum un train par heure toute la journée sur la ligne 42 du RER/TER, car l'après-midi c'est l'horreur, surtout qu'il y a trop souvent des suppressions de trains toute la journée. Les habitants du Médoc sont abandonnés comme d'habitude, à croire qu'on ne paie pas les mêmes impôts que les autres. Les tarifs sont tellement élevés. A quand une halte à Saint-Vivien qui va nous faciliter grandement la vie ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La feuille de route du RER Métropolitain prévoit un développement de la desserte sur l’ensemble de la ligne du Médoc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à la demi-heure jusqu’à Macau. - Cadencement à l’heure jusqu’à Lesparre. - Cadencement aux deux heures jusqu’au Verdon. <p>Des études sont en cours auprès de SNCF Réseau pour envisager les opérations de modernisation des infrastructures à réaliser, en plus de leur remise à niveau, pour atteindre cette cible.</p>

	<p>Des développements de desserte restent proposés dès à présent, par exemple +8 circulations/jour (en semaine) seront proposées entre Macau et Pessac en 2025.</p> <p>Une étude d'opportunité de création de nouvelles gares sur le périmètre du RER Métropolitain est en cours. Le cas de Saint-Vivien figure bien dans la liste des gares questionnées.</p>
<p>Horaires</p> <p>« La ligne 41 connaît beaucoup trop de dysfonctionnements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trains annulés à la dernière minute, c'est inacceptable. Cela se traduit systématiquement par un trajet en voiture jusqu'à la Buttinière, contribuant à la saturation de la RN89 - Fréquences des trains très loin des standards RER Parisiens (si l'ambition est d'égaliser le fonctionnement des RER, le chantier est énorme) - Intermodalité avec TBM défaillante : les systèmes SNCF/TBM ne communiquent pas entre eux et l'attitude des contrôleurs n'est généralement pas bienveillante lorsqu'ils vérifient les cartes Modalis, spécialement vis-à-vis des jeunes qui n'osent pas se rebiffer - Site "SNCF abonnement" qui n'arrête pas de changer ». 	<p>Réponses</p> <p>Un développement de la desserte sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon est prévu dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée, avec des amplitudes élargies, même ponctuellement renforcé au quart-d'heure entre Bordeaux et Arcachon au vu du potentiel de cet axe.</p> <p>Le modèle n'est pas le même que celui du RER francilien, le réseau ferroviaire n'est pas comparable, tout comme le volume de flux de déplacement.</p> <p>La ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon a connu, au même titre que l'ensemble des lignes du secteur, une forte dégradation de ses performances entre fin-2023 et début-2024 du fait d'un mouvement social local notamment.</p> <p>Les résultats habituels de la ligne ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents liés aux infrastructures restent régulièrement observés.</p> <p>Un travail est mené entre l'ensemble des partenaires pour améliorer en continu l'interopérabilité entre les différents services et outils de mobilité.</p> <p>Les modalités d'abonnement pour le réseau TER Nouvelle-Aquitaine sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/abonnements/tous-les-abonnements</p>
<p>Horaires</p> <p>« Les trains sont bondés, matin et soir, sur la ligne entre Libourne et Arcachon.</p> <p>Dans les gares intermédiaires sur le trajet (Saint-Sulpice/Izon pour ma part), il y a des trains toutes les 30 min. Cela ne suffit pas lorsque l'on utilise essentiellement ce moyen de transport.</p> <p>S'il y a une annulation, on passe donc à 1h d'attente entre chaque train. Il en faudrait toutes les 15 min.</p> <p>De plus, les parkings sont souvent bien trop petits aux abords de ces gares ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Un développement de la desserte sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon est prévu dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée, avec des amplitudes élargies.</p> <p>A date, il n'est pas prévu de développement au-delà de la demi-heure. Mais comme vous le relevez, la Région travaille avec SNCF Voyageurs pour être en capacité de fiabiliser davantage cette desserte.</p>

	<p>La ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon a connu, au même titre que l'ensemble des lignes du secteur, une forte dégradation de ses performances entre fin-2023 et début-2024 du fait d'un mouvement social local notamment.</p> <p>Les résultats habituels de la ligne ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents liés aux infrastructures restent régulièrement observés.</p> <p>Afin la faciliter le rabattement des usagers vers les gares, la Région pousse les collectivités locales dans l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, en premier lieu dans les gares connaissant une importante fréquentation et saturation de leurs abords.</p> <p>Une subvention régionale peut être proposée pour ce type d'aménagement, dans la limite des contraintes budgétaires.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Sur la ligne 44, la fréquence des trains n'est pas suffisante notamment en heure de pointe (matin entre 7h et 9h, soir entre 17h et 19h). De ce fait dès qu'il y a une annulation c'est la panique, la crise, l'anxiété de trouver une solution pour aller chercher ses enfants ou arriver à temps en cours ou au travail. Si l'on souhaite réellement développer ce mode de transport, alors il faut changer de braquet et augmenter la fréquence avec un train au moins toutes les 15 minutes voire 10 minutes (et pour toutes les gares : pour mon cas je suis à Cadaujac). A ce moment alors le service se développera car l'absence d'un train sera acceptable ».</p>	<p>Un développement de la desserte sur la ligne Bordeaux-Langon est prévu dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée et pour l'ensemble des arrêts, avec des amplitudes élargies. Cela en complément de l'offre régionale Bordeaux-Agen, desservant également Beautiran, Cérons et Langon.</p> <p>A date, il n'est pas prévu de développement au-delà de la demi-heure. Mais comme vous le relevez, la Région travaille avec SNCF Voyageurs pour être en capacité de fiabiliser davantage cette desserte.</p>
<p>Horaires</p>	<p>Réponses</p>
<p>« Le principal problème de la ligne du Médoc est sa voie unique. Jusqu'à présent les investissements engagés sur cette ligne n'ont jamais cherché à corriger ce handicap. Et les suppressions des agents dans les gares de croisement (Margaux, Lesparre), les navettes Pessac-Macau (avec un bilan mitigé) n'ont fait qu'aggraver la situation. On a construit une ligne de tramway en parallèle et, en voie unique également, alors qu'une double voie commune, TER-Tramway, aurait apporter davantage de fluidité.</p> <p>Ne serait-il pas temps, avant que l'étalement urbain ne fassent des dégâts irréversibles, d'investir massivement sur le doublement des voies au moins jusqu'à Macau ? ».</p>	<p>Les études de modernisation des infrastructures de la ligne du Médoc, pour répondre à un objectif de développement de desserte aussi bien sur la partie périurbaine que régionale, sont en cours auprès de SNCF Réseau.</p>

<p>Horaires</p> <p>« Aujourd'hui, un train sur deux a pour destination Pessac. Or, la partie Mérignac-Arlac-Pessac est globalement vide. C'est transparent pour tous ceux qui s'arrêtent avant Mérignac ou en partent, mais pour ceux qui vont à Bordeaux, cela ne fait qu'un train toutes les heures (en heure de pointe !). Bordeaux me semblerait être à privilégier et plus encore quand la gare de la Médoquine sera réouverte, puisqu'un arrêt sera possible pour les rares personnes allant à Pessac, qui pourront prendre un train pour Pessac (sans trop attendre puisque la fréquence Bordeaux-Pessac est quant à elle bien meilleure)».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, un développement de desserte est prévu sur la ligne du Médoc. Comme vous l'indiquez, il est prévu un cadencement à la demi-heure sur la branche commune entre Macau et Mérignac-Arlac, puis une alternance entre Bordeaux et Pessac. A date, il n'est pas prévu de remettre en cause cette cible. Bien que la gare de Pessac soit moins fréquentée, des usagers demandent également des renforts de desserte, notamment en lien avec le campus universitaire.</p>
<p>Horaires</p> <p>« La promesse d'un RER métropolitain c'est que l'interconnexion des lignes permette de se déplacer entre communes de la métropole et pas seulement vers le centre... Et si on commençait par ne pas traiter par-dessus la jambe les usager·e·s qui ont *déjà* des correspondances ? Pratiquant journalier des 41 et 44 depuis 20 ans, je constate une très constante dégradation dans l'articulation des fiches horaires : sur certaines correspondances, c'est soit 4 soit 34 min, et les omnibus L44 ne règlent pas toujours le problème, en rajoutant de toute façon 20 min. Accéder efficacement au service public de BM (fac, hôpitaux, etc...) est un besoin minoritaire mais réel des habitant·e·s des Graves (idem pour lignes 42 43) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>En 2022, d'importantes modifications horaires ont été apportés sur les TER de la façade Atlantique, suite à des adaptations demandées pour les circulations TGV. Cela a participé à l'évolution des modalités de correspondance entre les lignes Bordeaux-Langon et Libourne-Bordeaux-Arcachon. Du fait d'un volume de circulations importants, avec différents opérateurs, les horaires de circulation des TER sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux sont largement contraints. Il n'est ainsi pas aisé de modifier les horaires des circulations à la marge afin d'optimiser une correspondance. Néanmoins, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, la mise en place d'un cadencement à la demi-heure est notamment prévue, en semaine, sur ces deux lignes dans les années à venir. Celui-ci permettra d'assurer des correspondances à toutes heures via ces développements de desserte.</p> <p>En plus des développements de desserte, la mise en place de circulations « diamétralisées » (sans rupture de charge et correspondance imposée) est prévue sur Libourne-Bordeaux-Arcachon et Saint-Mariens – Bordeaux – Langon. Ces « diamétralisations », déjà en place pour les premières, permettront de faciliter les liaisons traversantes sur l'agglomération.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Sur l'ensemble des lignes qui passent à Saint-André-de-Cubzac, en tout cas aux heures de pointes (entre 6h45 et 8h30 le matin et entre 17h et 19h l'après-midi), si l'on rentre dans un TER à Saint-André-de-Cubzac, on fait le trajet debout. L'une des solutions serait de rallonger les trains. Il est plus judicieux, dans le cadre du projet métropolitain, que la fréquence des trains soit plus importante.</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, des situations de sur-affluence sont observées sur la ligne Saint-Mariens - Bordeaux. La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation, dont Saint-Mariens - Bordeaux. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026.</p>

<p>La grande majorité des personnes qui prennent ces trains sont des travailleurs lassés des bouchons sur l'A10 mais il y a également des personnes qui le prennent pour se rendre dans le centre de Bordeaux le week-end également. Attention à ne pas en faire uniquement un train de travailleurs jours ouvrés ».</p>	<p>Des travaux de rallongement de quais ont été réalisés en urgence en 2023 à Cubzac-les-Ponts pour assurer la capacité de mise en place de double-rames sur cette gare.</p> <p>Pour répondre à la croissance de la fréquentation, des développements de desserte sont également prévus dans le cadre du projet de RER Métropolitain. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée. Ces circulations supplémentaires permettent de lisser la fréquentation entre différents trains. Des renforts de desserte le week-end sont également prévus, comme vous l'indiquez, les flux de déplacement ne se limitant pas aux heures de pointes.</p> <p>Cela se traduira en 2025 avec la création de +2 circulations supplémentaires, tous les jours de la semaine.</p>
<p>Horaires</p> <p>« J'ai découvert récemment que le dimanche matin, il n'y avait aucun train pour rejoindre la gare Saint-Jean. Rien avant 8h55 arrivée en gare de Bordeaux (depuis Pessac, où passent les lignes 41, 41+, 45 et 51-52).</p> <p>Résultat depuis Pessac, cela m'a pris plus d'1h en bus, pour parcourir les quelques km (c'est une autre histoire, du côté de TBM et de la cohérence des horaires et correspondances entre les bus).</p> <p>Pourrait-on avoir au moins un TER par heure à partir de 6h et quelques-uns le dimanche matin qui permette d'arriver en gare Saint-Jean pour les TGV ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, il n'y a pas de desserte entre Pessac et Bordeaux le dimanche matin, avant la première arrivée à 8h55. Ceci est lié à des pratiques de déplacement plus limitées le dimanche matin.</p> <p>Néanmoins, dans le cadre du RER Métropolitain des développements de desserte sont prévus dans les années à venir, même le week-end, avec des élargissements d'amplitude. Cela permettant, comme vous l'indiquez, d'également répondre à des enjeux de correspondance.</p> <p>Votre réclamation sera portée aux réflexions sur les développements de desserte à venir.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Quand votre trajet habituel vers Bordeaux fait moins de 20 minutes et qu'on vous annonce benoîtement qu'il va être 50% plus long et ceci pendant 4 ans, cela n'aide pas à vous convaincre que les travaux de l'AFSB sont réellement au service des "trains du quotidien". Une dégradation du service sur une période aussi longue est-elle inévitable ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les travaux d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) sont prévus de 2024 à 2032, entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans. Ils prévoient notamment la création d'une 3^{ème} voie et d'une 4^{ème} dans les gares traversées, la refonte des gares et des parvis concernés ou encore la sécurisation des installations (suppression de 6 passages à niveau).</p> <p>Ils bénéficieront aux « trains du quotidien » car ils permettront de mettre en place davantage de circulations TER, d'automatiser l'ensemble des arrêts entre Bordeaux et Langon sur les circulations Facilit'R, mais aussi de fiabiliser la desserte.</p> <p>Pour réaliser ces travaux sans interruption totale de la ligne sur une trop longue période, qui ne serait pas souhaitée par les usagers,</p>

	<p>des ralentissements de vitesse de +10min sont prévus à compter de 2025. Il n'est pas possible pour SNCF Réseau de réduire la période de chantier.</p>
Horaires	Réponses
<p>« Il n'y a même pas de correspondance correcte entre Bordeaux/Libourne et les lignes Périgueux, Brive, Limoges ».</p>	<p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Libourne et Bordeaux. L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section. Des renforts sont également prévus le week-end. Par exemple, cela s'est traduit en 2024 avec la mise en place de 6 trains/jour supplémentaires en semaine, 17 le samedi et 16 le dimanche.</p> <p>Avec ce cadencement des correspondances régulières pourront être proposées, aussi bien à Bordeaux que Libourne, notamment en direction de Périgueux, Brive ou Limoges.</p>
Horaires	Réponses
<p>« Je souhaiterai le retour des billets remboursables car en cas de train très retardé, on est pris en otage et obligés d'attendre 2H sur le quai. A la gare on m'a informé que le remboursement peut intervenir (uniquement sur internet même si j'ai acheté mon billet en gare !) à la condition qu'il y ait plusieurs trains consécutifs retardés ou supprimés ! Cela revient à ne pas rembourser une prestation qui n'a pas été assurée. Certes, la logique du billet à la journée non compostable est une bonne idée, mais à la condition que les trains passent... ».</p>	<p>Comme vous le relevez, les billets TER sont proposés pour un parcours sur une journée donnée. Il n'est ainsi pas prévu de remboursement en cas de retard ou suppression de circulation, un report étant permis sur le train suivant. Votre réclamation viendra néanmoins étayer les réflexions dans le cadre de la mise en place du système de vente régional.</p> <p>Pour toute réclamation ou demande de remboursement, une plateforme est disponible ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/contacts/formulaire</p>
Horaires	Réponses
<p>« Comment se fait-il que le dernier train du soir du lundi au jeudi N° 866271 de 22h25 ne puisse pas être en correspondance avec le Ouigo qui arrive au mieux à 22h22 s'il n'y a pas de retard, soit 3 minutes pour changer de train et de quai. Dans la plupart des cas, pour finir le voyage, c'est taxi ou hôtel à la charge du client. Je rappelle que la correspondance était assurée avant le changement d'horaire 2024. Slogan de la SNCF, "à nous de vous faire préférer le train" pas trop en adéquation avec la réalité, pour les clients citoyens ».</p>	<p>La Région se mobilise auprès de SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour que l'horaire de départ du dernier TER entre Bordeaux et Arcachon soit retardé autour de 22h30 afin que cette correspondance TGV depuis Paris puisse être assurée tout au long de la semaine. Du fait de contraintes de travaux de nuit sur la section, il n'a pas été possible à date de retarder cette circulation.</p> <p>Une circulation plus tardive est néanmoins proposée le vendredi (départ de Bordeaux à 23h04), afin de garantir une liaison plus tardive depuis Paris sur ce jour plus générateur de flux.</p>

<p>Horaires</p> <p>« 12 ans que je prends le train. En 2013, il y avait un train le matin à Arbanats à 6h, 7h18 et un autre à 7h55, le soir 17h 40, 18h 40 et 19h40. Aujourd'hui, 7h ou 7h59 et le soir 17h40 ou 19h40. Je finis à 18h à Bordeaux et je suis obligée de me rendre en voiture et de prendre le train à Portets, car le 18h31 ne s'arrête plus à Arbanats. Tout le monde ne fait pas du 8h-17h ! L'année 2023 a été la pire : insécurité, pas de contrôleurs, suppressions, retards qui s'accumulent chaque semaine. Mardi 14 mai, mercredi 22 mai : suppression du 18h31. Enfin, à Portets le train de 8h52 a été changé, en début d'année il passait à 8h45, merci de tenir compte des travailleurs et non que des touristes ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>En 2022, d'importantes modifications horaires ont été apportés sur les TER de la façade Atlantique, dont la ligne Bordeaux-Langon-Agen, suite à des adaptations demandées pour les circulations TGV. Pour autant, le nombre d'arrêts TER par jour à Arbanats, n'a pas évolué (21/jour en semaine).</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années entre Bordeaux-Langon.</p> <p>L'objectif est de proposer, en semaine, un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur cette section, et ce pour l'ensemble des arrêts intermédiaires (dont Arbanats). Ceci répondant pleinement aux attentes des usagers du quotidien.</p> <p>Le développement de cette desserte est tributaire des travaux prévus jusqu'en 2032 au sud de Bordeaux, permettant notamment de créer une voie supplémentaire entre Bègles et Saint-Médard d'Eyrans (travaux AFSB). Par ailleurs, ces travaux imposent des modifications des horaires, depuis le début d'année 2024, du fait de ralentissement de vitesse.</p>
<p>Horaires</p> <p>« En plein été on peut rentrer d'Arcachon à Bordeaux même à 22h30. Depuis Verdon/Soulac, cela a toujours été aux alentours de 19h (week-ends, vacances scolaires, pas de renforts haute saison). Je trouve cela bien dommage, car en été (jours très longs) 19h c'est bien trop tôt. Je ne demande bien sûr pas un retour de la Pointe de Grave à 22h30 (vu la longueur du trajet pour Bordeaux), mais vers 20h30-21h ce serait bien, cela permettrait de profiter un peu plus de la belle pointe du Médoc ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région partage l'enjeu d'amélioration des amplitudes sur la ligne du Médoc, notamment en période estivale pour assurer un accès en transport collectif aux sites touristiques.</p> <p>Néanmoins, cette ligne connaît des contraintes importantes. Au-delà de la question du temps de parcours (deux fois plus long entre Le Verdon et Bordeaux que sur Bordeaux-Arcachon), la signalisation est assurée manuellement, ce qui contraint les développements de desserte en soirée.</p> <p>De plus, ce type de développement dépend de coûts d'exploitation importants dans un contexte budgétaire contraint.</p> <p>Votre réclamation sera prise en considération dans les études de développement de la desserte TER à venir.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Aujourd'hui, le 26 mai, toujours pas de des fiches horaires provisoires 2025 pour les lignes de RER-M sur ce site de concertations. Vu que la réunion de concertation est demain on n'aura jamais le temps de les voir et analyser un peu (pour des questions éventuelles). Pour d'autres réunions elles étaient toujours disponibles quelques jours plus tôt ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les grilles horaires du service annuel suivant sont partagés en séance et en ligne le jour du comité de lignes. Bien conscient qu'elles puissent nécessiter un temps de compréhension et d'analyse, la plateforme de contribution du comité de lignes reste ouverte plusieurs jours après ce comité.</p>

	De plus, toute réclamation auprès de la Région peut être portée à tout moment via l'adresse mail transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr .
Information voyageurs	Réponses
<p>« Dans le cadre de la réouverture de la halte de la Médoquine, de nombreux employeurs/établissements, porteurs d'un plan de mobilité et engagés dans la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle, vont être directement concernés par cette nouvelle desserte à proximité de leur site.</p> <p>Comment la Région a-t-elle prévue de promouvoir cette nouvelle offre auprès des salariés et étudiants qui représentent un potentiel voyageurs non négligeable ? Une communication dédiée est-elle envisagée en collaboration avec ces employeurs/établissements (CHU de Bordeaux, campus universitaire, Charles Perrens, ...) ?</p> <p>Merci d'avance pour les actions menées en ce sens ».</p>	<p>La réouverture de la halte TER de Talence-Médoquine est prévue en septembre 2025. 80 arrêts/jour (en semaine) sont prévus dès la mise en service de la halte.</p> <p>La Région et SNCF Voyageurs réaliseront un plan de communication à ce titre pour informer au mieux les riverains (habitants, entreprises, administrations, services, ...) sur la desserte qui sera proposée.</p> <p>Ce plan reste en cours de définition.</p>
Information voyageurs	Réponses
<p>« L'option Vélo Zen qui permet sur certaines lignes d'avoir une place pour son vélo assurée dans une rame dédiée a-t-elle été étudiée au niveau horaire ?</p> <p>Impossible de venir passer une journée à Arcachon avec son vélo au départ de la métropole...</p> <p>Par ex :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le seul "Aller" Métropole / Arcachon le dimanche 9 juin : 17h54 - le seul "Retour" le même jour... 15:01 (donc largement avant l'aller... <p>A qui s'adresse ce service Vélo Zen finalement ? ».</p>	<p>Le service VéloZen, permettant pour un forfait de 3€ de disposer sur certaines circulations d'aménagement spécifique de rames pour disposer de davantage de places pour les vélos, est bien organisé avec des horaires adaptés. Cette adaptation est prévue pour les usagers avec vélos, mais aussi pour éviter de supprimer trop de places assises sur les circulations rencontrant une forte affluence.</p> <p>Sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon, 2 allers-retours/jour sont prévus avec le service VéloZen en période estivale, permettant d'effectuer un trajet dans la journée vers Arcachon (départ le matin et retour le soir possible). L'ensemble des informations concernant VéloZen est disponible ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/service-ter-plus-velo</p> <p>Cependant, le service n'est disponible que dans une limite donnée de places. Il ne devait plus rester de place libre sur l'itinéraire et la date choisis.</p>
Intermodalités	Réponses
<p>« De nombreux vélos sont accrochés aux alentours de la gare de Pessac centre, il y aurait un réel besoin d'abri vélo qui a été mentionné dans les actions de l'an passé mais toujours pas en place, est-ce prévu pour bientôt ? ».</p>	<p>Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), 40 emplacements vélos sécurisés doivent être aménagés en gare de Pessac-Centre. Les échanges restent en cours entre les différents partenaires concernant la localisation de ces places.</p>

<p>Intermodalités</p> <p>« La proposition persistante de 6 à 12 vélos à bord est complètement déconnectée du besoin réel des Aquitains ! Nous ne souhaitons pas laisser nos vélos en gare et en avoir (ou en louer) un second à l'arrivée. Nous souhaitons pour la plupart utiliser notre vélo pour nos déplacements quotidiens sur toute la journée (petites courses, déjeuner, aller à la gare...).</p> <p>L'adaptation du matériel roulant par l'ajout d'une rame dédiée aux vélos est URGENTE.</p> <p>Nous devons réduire les gaz à effets de serre de -90% en 2040 ! ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Concernant l'emport des vélos dans les trains, comme vous le relevez, 6 emplacements vélo sont en place pour la majorité des rames circulant sur le périmètre du RER Métropolitain. Au vu de l'importante fréquentation observée, des conflits d'usage peuvent être rencontrés entre voyageurs. De fait, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente).</p> <p>La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. Les réflexions concernant l'aménagement de celles-ci sont en cours.</p> <p>La mise en place de rames spécifiques pour l'emport des vélos n'est pas envisagée à ce jour. Elle impliquerait des contraintes d'exploitation trop importantes (temps de chargement et déchargement à chaque arrêt, longueur du train).</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Nous n'avons pas de parkings aménagés en gare de La Teste : flaques, voirie très abîmée, pas d'éclairage, pas de circulation piétonne (dangereux l'hiver et la nuit). Serait-il possible de mettre un stationnement également pour les vélos qui resteraient ici de manière sécurisée (les 8 casiers FRANCE RELANCE ne sont pas plus sécurisés que cela : pas de vidéo surveillance, la seule sécurité tient dans le cadenas que l'on met). Et surtout mettre le stationnement vélos ailleurs que dans le passage d'accès au quai. A noter que les 12 places de stationnement sont largement insuffisantes au regard de la population de la commune. Un espace de vestiaire pourrait également être un vrai plus ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Un projet d'aménagement des abords de la gare de La Teste est en cours, avec pour cible la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal dans les prochaines années.</p> <p>Dans ce cadre, il est notamment prévu tel que vous le proposez un réaménagement de la voirie et des espaces de stationnement (dont vélos) pour faciliter, sécuriser et favoriser le rabattement vers la gare.</p> <p>Une subvention régionale peut être proposée pour ce type d'aménagement, dans la limite des contraintes budgétaires.</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Dommage que l'abonnement mensuel train+tram ne puisse pas intégrer un pass pour le car aussi. Ex : le matin je prends le TER, mais le soir au retour, compte tenu des retards ou annulation ou affluence de la ligne de Saint-Mariens, je prends le car 202 ou 430. Et je suis donc obligée d'avoir un deuxième titre de transport ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Le pass TBM+Trains est en place depuis novembre 2023. Ainsi pour un supplément de 10€/mois, les abonnés TBM annuels peuvent emprunter l'ensemble des gares du périmètre de Bordeaux Métropole.</p> <p>Dans le cadre de la feuille de route du RER Métropolitain, des réflexions sont engagées autour de la mise en place d'un « billet unique », qui pourrait donc également comprendre les cars régionaux dont vous faites mention.</p> <p>Votre contribution viendra étayer ces réflexions.</p>

<p>Intermodalités</p> <p>« Mener une véritable réflexion autour des déplacements "doux" insuffisamment pris en compte aujourd'hui : tarifs (supplément pour les vélos aberrant), nombre et capacité des trains, aménagements des rames et des gares... De gros progrès sont attendus pour faire reculer l'usage de la voiture dans les trajets du quotidien ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Via la démarche NéoTerra, la Région partage l'enjeu de transition énergétique que vous relevez. Les mobilités occupent une place importante dans cette stratégie régionale.</p> <p>Des actions sont en place et prévues pour agir sur les points que vous relevez :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Région dispose d'un règlement d'intervention pour subventionner les collectivités locales dans l'aménagement d'espaces de stationnement vélos. - Mise en accessibilité des gares et de leurs quais, bénéficiant aux cyclistes, dans le cadre des schémas directeurs d'accessibilité national et régional. - Tarification attractive du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, pour les usagers du quotidien et les occasionnels, environ 75% du prix des billets étant pris en charge par la Région. - Sur ce secteur, dans le cadre du projet de RER Métropolitain d'importants développements de desserte sont en cours, avec un objectif de desserte à la demi-heure tout au long de la journée sur les différentes lignes (+10 trains/jour en 2025). - La Région s'est engagée dans la commande 18 rames supplémentaires pour répondre à la forte croissance de la fréquentation, livrées entre 2025 et 2026. Des études sont en cours concernant la commande de rames au-delà de 2026.
<p>Intermodalités</p> <p>« Il y a un vrai sujet sur les vélos dans le TER, nous ne pouvons pas tous nous permettre d'avoir un vélo pour aller à la gare de Bordeaux puis en louer un à Arcachon (que ce soit en libre-service ou chez un loueur). Comment faire pour aller de la gare d'Arcachon à la dune du Pylat, ou aux plages océanes (50 min de vélo pour aller au Petit Nice que bon nombres de locaux font, notamment des usagers qui n'ont pas de voiture et qui peuvent ainsi se faire un journée océan), ou encore se balader sur les pistes avant un retour sur la métropole le soir ? Les usagers veulent pouvoir garder leur vélo depuis leur domicile sur la métropole jusqu'au lieu de balade et toute la journée ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sont en place pour la majorité des rames circulant sur le périmètre du RER Métropolitain. Au vu de l'importante fréquentation observée, des conflits d'usage peuvent être rencontrés entre voyageurs.</p> <p>De fait, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). Comme vous le relevez des solutions peuvent être trouvées via des services de location ou de libre-service, à condition que leur coût soit accessible pour tous. La Région se mobilise auprès des différents acteurs en ce sens.</p> <p>Afin de traiter la problématique de sur-affluence, la Région s'engage, avec l'ensemble des partenaires, au développement de la capacité :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer davantage de trains dans le cadre du projet de RER Métropolitain (+3 trains/jour le week-end entre Bordeaux et Arcachon en 2024, par exemple). - Commande de matériel supplémentaire pour proposer davantage de places dans des circulations à double-rames (18 nouvelles rames entre 2025 et 2026).
Intermodalités	Réponses
<p>« Comme beaucoup de personnes, je monte travailler à Paris en semaine et rentre chez moi le jeudi soir avec le dernier Ouigo qui arrive à Bordeaux à 22h22 (au lieu de 22h07 jusque fin 2023). Le dernier TER vers Arcachon part à 22h25 (au lieu de 22h35 jusque fin 2023) ce qui laisse très peu de temps pour le prendre et met les passagers dans un grand stress, et les laisse parfois sur le quai quand le Ouigo est en retard ou s'ils n'ont pas couru assez vite. Pouvez-vous adapter ces deux horaires pour offrir un temps de correspondance suffisant ? Et mettre les deux trains sur le même quai de sorte qu'il n'y ait que quelques mètres à faire pour monter dans le TER ? ».</p>	<p>La Région se mobilise auprès de SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour que l'horaire de départ du dernier TER entre Bordeaux et Arcachon soit retardé autour de 22h30 afin que cette correspondance TGV depuis Paris puisse être assurée tout au long de la semaine. Du fait de contraintes de travaux de nuit sur la section, il n'a pas été possible à date de retarder cette circulation.</p> <p>La contribution concernant l'attribution de quai pour la circulation en question sera partagée avec SNCF Voyageurs.</p>
Intermodalités	Réponses
<p>« Il n'y a que deux TER L42 pour avoir des correspondances pour prendre le train pour Paris le matin et idem le soir. Arrivée à la gare de Bordeaux à 7h17 et à 10h15, idem le soir départ de Bordeaux à 18h58 et le à 20h40. Serait-il possible d'en ajouter entre 6h30 et 10h et entre 18h30 et 22h30 ? De plus en plus de personnes font des aller-retours Bordeaux-Paris... le TER évite les 45 min de tram ».</p>	<p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur la ligne du Médoc. Il est prévu une desserte à l'heure, dans chaque sens, en gare de Bordeaux, permettant de proposer davantage de correspondances TGV vers/ depuis Paris. Pour réaliser ces renforts d'offre, des travaux d'amélioration de la performance de la ligne sont nécessaires. Les études sont en cours auprès de SNCF Réseau.</p>
Intermodalités	Réponses
<p>« Pourquoi nommer concertation TER 2024 votre site pour ensuite se retrouver à faire des propositions pour le RER M ? tout est fait pour tromper l'usager. Je ne serai pas à votre concertation (ce n'est pas l'envie qui me manque) mais comme toutes les correspondances entre Paris-Bordeaux et Bordeaux-le Verdon ont été détruites fin 2020, je n'ai vraiment plus de temps à consacrer à vos palabres qui de toutes manières n'auront aucun impact favorable sur nos vies et nos voyages. ps : c'est un vrai cours de français pour déposer un message ! ».</p>	<p>Le RER Métropolitain est partie prenante du réseau TER Nouvelle-Aquitaine. A l'occasion de la campagne de comités de lignes, un comité sur ce secteur est organisé annuellement pour échanger sur les actualités des lignes en question (41, 42, 43, 44) et sur le projet en lui-même.</p> <p>Les horaires tels que proposés sur la ligne du Médoc sont mis en place pour disposer d'une possibilité de liaison vers Paris avec des temps de correspondance en gare de Bordeaux autour de 30min (arrivée Paris avant 10h et départ de Paris après 17h). Du fait d'un volume de circulations importants, avec différents opérateurs, les horaires de circulation des TER sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux, dont la ligne du Médoc, sont largement</p>

	contraints. Il n'est ainsi pas aisé de modifier les horaires des circulations à la marge afin d'optimiser une correspondance.
Intermodalités	Réponses
<p>« Je circule le plus possible à vélo mais je ne peux jamais savoir si je pourrai monter dans le train, car aucun espace vélo n'est prévu. Il n'est pas logique de réserver une place de train+vélo et d'être en lutte avec les autres passagers dans des wagons bondés.</p> <p>Je propose que des wagons dédiés aux vélos et trottinettes soient prévus, notamment sur les lignes touristiques. Cela fera du bien à tout le monde, ainsi qu'à la planète ! ».</p>	<p>Le Billet Vélo à 3€ est expérimenté lors de l'été 2024 sur les lignes touristiques les plus fréquentées (dont Libourne-Bordeaux-Arcachon et le Médoc). La gratuité reste proposée pour les abonnés. Il permet la réservation d'un espacement pour son vélo. L'objectif de ce nouveau billet est justement de lever l'incertitude quant à la capacité de pouvoir monter dans le train équipé de son vélo. Un bilan de la démarche sera fait avant toute reconduction. Toutes les informations sur ce billet sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/service-ter-plus-velo</p> <p>La Région s'engage par ailleurs à limiter les situations de sur-affluence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de circulations dans le cadre du projet de RER Métropolitain (+3 trains/jour le week-end entre Bordeaux et Arcachon en 2024, par exemple). - Commande de matériel supplémentaire pour proposer davantage de places dans des circulations à double-rames (18 nouvelles rames entre 2025 et 2026). <p>La mise en place de rames spécifiques pour l'emport des vélos n'est pas envisagée à ce jour. Elle impliquerait des contraintes d'exploitation trop importantes (temps de chargement et déchargement à chaque arrêt, longueur du train).</p>
Intermodalités	Réponses
<p>« Il serait bien de mettre en corrélation les horaires de trains et de bus Ligne 213 qui passe à Saint-Mariens et le train ligne 43.</p> <p>Trop peu d'horaires proposés pour le bus et aucun bus le week-end.</p> <p>Comparé aux lignes 201 et 202 vers Blaye qui ont énormément d'horaires de passages de bus ».</p>	<p>Un travail est mené par la Région, en lien avec SNCF Voyageurs et les transporteurs routiers, afin d'améliorer les correspondances TER-Car.</p> <p>Comme vous le relevez, des améliorations restent largement à proposer aux usagers.</p> <p>Votre contribution concernant les renforts l'offre routière de la ligne 4313 (ex-213) sera portée aux réflexions sur le développement du réseau de car régional.</p>
Intermodalités	Réponses
<p>« Avec un accrochage ou un décrochage à Bordeaux pour la traction électrique/diesel, pourquoi la Région ne réfléchit-elle pas à mettre en place en été un TER semi-direct et sans changement Brive->Périgueux-</p>	<p>Pour des relations régionales longue distance, comme serait une liaison directe entre Brive et Arcachon, le choix est fait par la Région et SNCF Voyageurs de proposer des trajets par correspondance. En</p>

<p>>Bordeaux-> Arcachon le matin et retour le soir ? Le modèle est le TER Limoges ->Brive->Aurillac->Le Lioran l'hiver pour faire du ski ».</p>	<p>effet, un trajet accumulant des sections sur voie unique connaît de fortes contraintes d'exploitation et menace le réseau d'importantes irrégularités.</p> <p>Il en est de même l'hiver pour le parcours entre Limoges et Le Lioran, où une correspondance est proposée en gare de Brive.</p> <p>La desserte entre Bordeaux et Arcachon est d'ores et déjà suffisamment importante pour assurer des correspondances vers/depus Périgueux, tout au long de la journée.</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Aujourd'hui, les options sont limitées en termes de correspondance entre le Paris-Bordeaux et la ligne 42. Il serait bénéfique pour l'ensemble de la région de renforcer cet axe sous développé (en comparaison à l'offre L41) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les horaires tels que proposés sur la ligne du Médoc sont mis en place pour disposer d'une possibilité de liaison vers Paris avec des temps de correspondance en gare de Bordeaux autour de 30min (arrivée Paris avant 10h et départ de Paris après 17h).</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur la ligne du Médoc. Il est notamment prévu une desserte à l'heure, dans chaque sens, en gare de Bordeaux, permettant de proposer davantage de correspondances TGV vers/depus Paris.</p> <p>Pour réaliser ces renforts d'offre, des travaux d'amélioration de la performance de la ligne sont nécessaires. Les études sont en cours auprès de SNCF Réseau.</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Il est nécessaire de permettre, depuis la gare Saint-Jean, de rentrer chez soi via un TER en correspondance jusqu'au dernier TGV arrivant en gare. Idem pour les départs précoces du matin. Cette proposition devrait d'ailleurs s'étendre à toute gare desservie par un TGV. Ceci permettrait également de mieux remplir les derniers TGV du soir, les passagers étant alors assurés d'un retour non problématique chez eux ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus dans les prochaines années sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Bordeaux.</p> <p>L'objectif est de proposer un cadencement à la demi-heure tout au long de la journée, mais aussi une amélioration des amplitudes, aussi bien le matin que le soir. Ce dernier point permettra de proposer davantage de correspondances TGV-TER.</p> <p>Néanmoins, le développement de circulations le soir est contraint par des travaux réalisés de nuit sur les infrastructures ferrées. C'est notamment actuellement le cas entre Bordeaux et Arcachon.</p> <p>La Région se mobilise auprès de SNCF Réseau pour que des solutions puissent être apportées afin de répondre aux attentes des usagers.</p>

<p>Intermodalités</p> <p>« Je suis cycliste et je vais souvent à Arcachon à partir de Pessac. Ou plutôt j'y allais et j'ai la Carte + depuis plusieurs années à cet effet. Mais depuis l'an dernier, je n'ai pris ce train que rarement car il est bondé, il n'y a pas assez de place pour les vélos, il arrive qu'on ne monte pas dans le train. Il y a parfois même trop de monde pour qu'un simple voyageur monte. J'ai acheté un vélo pliant exprès pour prendre ce train. Mais aujourd'hui, cela ne suffit pas à résoudre le problème. En outre, j'apprends que vous ne considérez plus les pliants comme bagages et qu'il faudrait une housse. Tout cela est décourageant et je ne prends plus le train. Y aura-t-il une solution ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, des situations de sur-affluence sont observées entre Bordeaux et Arcachon. La Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026 et permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes rencontrant une importante fréquentation. Des études sont en cours pour la commande de rames au-delà de 2026. Pour répondre à l'importante fréquentation, des développements de desserte sont également prévus dans les prochaines années, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, dont sur la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon. L'objectif est d'assurer un cadencement à la demi-heure en semaine, des renforts sont également prévus le week-end.</p> <p>Nous vous confirmons qu'il n'y a pas de contrainte d'empot des vélos pliants dans une housse sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine. Les modalités de prise à charge des vélos à bord sont décrites ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/voyager-avec-velo-ter</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Sur ce sujet, il a été répondu l'an passé que la stratégie retenue consistait à développer les possibilités de stationnement et de services vélo en gares. Les usagers concernés se montrent très réservés sur ce type d'offre qu'il faudrait davantage préciser. Leur souhait est d'utiliser leur vélo entre le domicile et la gare (stationnement sécurisé) et ils s'interrogent sur le dispositif à l'arrivée (second vélo personnel en parking réellement sécurisé ou accès à du libre-service ? à quelles conditions tarifaires ?). Il a également été annoncé une évolution des modalités de prise en charge des vélos à bord sur les lignes fortement occupées en heures de pointe. Où en est-on ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous l'évoquez, face à la forte croissance de la fréquentation du réseau TER Nouvelle-Aquitaine conduisant à des conflits d'usage à bord, la Région cherche à développer en priorité les possibilités de stationnement et de services vélo en gares (de montée et descente). Il s'agit de développement de stationnement sécurisé pour que les usagers puissent garer leur vélo personnel, mais aussi de services de location (vélos en libre-service, location touristique, ...), avec un coût qui soit accessible pour tous. La Région se mobilise auprès des différents acteurs en ce sens.</p> <p>Les modalités de prise en charge des vélos à bord en période estivale, sur les lignes les plus fréquentées (Libourne-Bordeaux-Arcachon et le Médoc sur le secteur), ont évolué à l'été 2024. En plus du service VéloZen déjà en place, le Billet Vélo a été mis en place pour garantir la disponibilité d'un emplacement vélo pour les usagers via un billet à 3€ (gratuit pour les abonnés), via contingentement. Cette nouvelle mesure fera l'objet d'un retour d'expérience avec reconduction l'année prochaine.</p>

	Toutes les informations sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/service-ter-plus-velo
Intermodalités	Réponses
<p>« Pourquoi le potentiel de la correspondance vers le bac pour Royan n'a jamais été exploité ? Étant à pied, la correspondance peut se faire seulement en plein été, quand le train termine à la Pointe de Grave. L'entrée du bac se trouve juste en face de la gare, mais elle est clôturée, il faut faire un grand détour comme les voitures. Cela reste quand même la manière la plus pratique d'aller de Bordeaux à Royan en transports ! Étant à vélo, on peut descendre au Verdon et rouler ~4 km jusqu'au bac, théoriquement on pourrait donc effectuer la correspondance toute l'année. Or, les horaires sont désynchronisés. Tout semble être fait pour empêcher cette liaison qui à mon avis aurait beaucoup de succès ».</p>	<p>Comme vous le relevez, les circulations TER entre La Pointe-de-Grave et Le Verdon ne sont assurées qu'au service estival (juillet-août). Consciente que l'enjeu de desserte, notamment pour la correspondance avec la ligne maritime vers Royan, la Région se mobilise dans le cadre des études mener pour la modernisation de la ligne du Médoc pour élargir cette amplitude.</p>
Tarifs	Réponses
<p>« Améliorer (baisser) les tarifs de billets "a l'unité". Aujourd'hui ces tarifs ne sont pas vraiment incitatifs pour les gens qui veulent "juste voir si c'est intéressant de prendre le train". Par exemple Bordeaux-Pau, Bordeaux-Bayonne ou Bordeaux-Poitiers reviennent souvent moins cher en TGV qu'en TER. Les tarifs au km sont plus élevés que les tarifs TGV. Exemple : - TGV Bordeaux-Paris - 600 km - environ 100€ - 16cts/km - TER Bordeaux-Arcachon - 60km - environ 12€ - 20cts/km».</p>	<p>Au-delà du billet « plein tarif », la Région et SNCF Voyageurs mettent à disposition une gamme tarifaire attractive pour les usagers du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, aussi bien pour les usagers du quotidien que les occasionnels. Pour ces derniers, la Carte+ permet une réduction du coût du billet de -50%, tout comme l'induction de billets Petit Prix (5 à 20€). L'ensemble de cette gamme est disponible ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction</p>
Tarifs	Réponses
<p>« Prendre le train coûte plus cher que prendre sa voiture, c'est inacceptable. Il a des retards, des imprévus, ce moyen n'est pas sûr pour le prendre tous les jours. Ce sont nos impôts qui financent tout cela mais nous n'avons pas le retour sur investissement de la dépense. Il faut que la SNCF rembourse systématiquement tout retard, tout imprévu. Pour terminer, que les élus de la Région répondent aux messages qu'on leur adresse, c'est là aussi le minimum d'un représentant qui ne représente pas que lui-même. Il faut que les élus fixent un prix plafond abordable comme c'est le cas en région Occitanie.</p>	<p>La Région et SNCF Voyageurs mettent à disposition une gamme tarifaire attractive pour les usagers du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, aussi bien pour les usagers du quotidien que les occasionnels. Pour ces derniers notamment, la Carte+ permet une réduction du coût du billet de -50%. L'ensemble de cette gamme est disponible ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction</p> <p>En cas de retards ou suppressions récurrents, la Région et SNCF Voyageurs propose une garantie fiabilité pour les abonnés annuels, permettant un remboursement partiel. Toutes les informations sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/garantie-fiabilite</p>

<p>Que les élus perdent une partie de leurs indemnités s'ils ne répondent pas aux citoyens ».</p>	<p>Une adresse mail de la Région est disponible pour toute demande ou réclamation sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine : transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr.</p>
<p>Tarifs</p> <p>« Les tarifs sans abonnement sont bien trop élevés et il reste toujours moins cher de se déplacer en voiture vers Bordeaux (depuis Langon, pour ma part). Quel dommage ! Que ce soit pour les rendez-vous ponctuels professionnels et personnels ou pour les loisirs/shopping à Bordeaux, beaucoup ne se posent pas la question et prennent leur véhicule.</p> <p>Rappel : un aller-retour en bus coûte moins de 5 €, quel que soit l'arrêt de montée.</p> <p>Idée : mettre en place un tarif attractif unique sur toutes les lignes ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Région et SNCF Voyageurs mettent à disposition une gamme tarifaire attractive pour les usagers du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, aussi bien pour les usagers du quotidien que les occasionnels. Pour ces derniers, la Carte+ permet une réduction du coût du billet de -50%, tout comme l'induction de billets Petit Prix (5 à 20€).</p> <p>L'ensemble de cette gamme est disponible ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction</p>
<p>Tarifs</p> <p>« En raison de la réforme de la retraite, nous sommes plusieurs à prendre le TER après 60 ans. Or, nous n'avons pas, comme pour TBM, d'abonnement préférentiel. Il faudrait prendre la carte senior de la SNCF, ce qui n'est pas adapté aux trajets quotidiens. Avez-vous prévu de créer un abonnement spécifique senior qui permettrait d'avoir un abonnement Modalis équitable ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Comme vous le relevez, le public senior (+60 ans) peut disposer d'avantages sur le réseau TER Nouvelle-Aquitaine avec la carte nationale Avantage Senior (-30% sur chaque billet). A date, il n'est pas prévu d'une tarification spécifique au-delà de cette offre.</p> <p>Néanmoins, ce public peut bénéficier de l'ensemble des avantages proposés par la gamme tarifaire (abonnements, Carte+, ...). En cas de faibles revenus, la carte Solidaire est proposée aux usagers (-80% sur chaque billet).</p> <p>Toutes les informations sont disponibles ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gamme tarifaire : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/abonnements/tous-les-abonnements - Carte Solidaire : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/cartes-reduction/carte-solidaire
<p>Tarifs</p> <p>« Le nouveau billet Vélo, nécessite de payer 3 euros en amont de monter dans le train (avec pour le moment, sur la journée du 9 juin 6 billets disponibles par train... ça paraît bien peu).</p> <p>Or ce billet ne garantit pas l'accès au train avec son vélo... Quel est donc son utilité ?</p> <p>Est-ce que les voyageurs munis du billet Vélo vont devoir faire eux-mêmes la police avec les voyageurs sans billet Vélo mais qui occuperait déjà une place de vélo ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Le Billet Vélo à 3€ est expérimenté lors de l'été 2024 sur les lignes touristiques les plus fréquentées (dont Libourne-Bordeaux-Arcachon et le Médoc). La gratuité reste proposée pour les abonnés. Il permet la réservation d'un espace pour son vélo. Le nombre de places vendues correspond au nombre d'emplacements vélos, soit 6 pour la majorité des rames exploitées sur le secteur du RER Métropolitain.</p> <p>L'objectif de ce nouveau billet est justement de lever l'incertitude quant à la capacité de pouvoir monter dans le train équipé de son vélo.</p>

	<p>La vérification des billets, aussi bien pour les usagers que pour les vélos, est assurée par les contrôleurs.</p> <p>Un bilan de la démarche sera fait avant toute reconduction. Toutes les informations sur ce billet sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/services-contacts/voyager-avec-velo/service-ter-plus-velo</p>
<p>Tarifs</p> <p>« Les 10 000 habitants de Pessac-ouest devraient pouvoir utiliser la ligne 41 en gare de Gazinet, dans les conditions tarifaires (abonnement train + TBM) et avec les services offerts dans les autres gares de la métropole (en particulier pouvoir prendre et laisser « le vélo » en gare). Le fait que la gare de Gazinet soit située en limite de la métropole sur la commune de Cestas ne devrait pas être un obstacle, puisque la gare de Sainte-Eulalie, également hors métropole, bénéficie du dispositif. A la gare de France-Alouette, un accès gratuit des usagers du train au parking P+R voisin serait une forte incitation à son utilisation. Contribution déposée au nom de la fédération des Quartiers de Pessac».</p>	<p>Réponses</p> <p>Le pass TBM+Trains permet, pour un supplément de 10€/mois, aux abonnés TBM annuels d'emprunter le réseau TER sur l'ensemble des gares du périmètre de Bordeaux Métropole. Comme vous le relevez, ce pass comprend la gare de Sainte-Eulalie – Carbon Blanc, du fait de la co-desserte directe de la commune de Carbon Blanc, intégrée à Bordeaux Métropole. Ce n'est pas le cas de gare de Gazinet-Cestas, malgré une proximité avérée de la métropole. Ce point fera l'objet d'échanges entre la Région et Bordeaux Métropole concernant l'évolution du pass TBM+Trains.</p> <p>Votre contribution concernant le parc relai à proximité de la gare de Pessac-Alouette sera également partagée avec Bordeaux Métropole.</p>
<p>Tarifs</p> <p>« Suite à la fin de l'expérimentation L42 en vue du RERM, il n'est plus possible de prendre le TER avec un simple abonnement TBM ou TER+urbain. Étant donné que la "soudure" n'est pas autorisée par la SNCF, notion longuement expliquée par nos amis contrôleurs qui font preuve d'une grande pédagogie, tout se complique. Il faut donc prendre un abonnement annuel TBM+Train qui n'est pas disponible sur Modalis et aussi un abonnement TER au départ de Bordeaux St-Jean. Ou bien encore TBM tout seul et plusieurs abonnements TER. A quand une offre commerciale retravaillée ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Une expérimentation d'acceptation tarifaire était proposée sur le périmètre de Bordeaux Métropole de la ligne du Médoc jusqu'en 2023, les billets TBM permet l'accès au TER sur la section concernée. En 2023, la décision a été prise entre la Région et Bordeaux Métropole de remplacer cette offre par le pass TBM+Trains. Ainsi pour un supplément de 10€/mois, les abonnés TBM annuels peuvent emprunter l'ensemble des gares du périmètre de Bordeaux Métropole, au-delà de la seule ligne du Médoc.</p> <p>Comme vous l'indiquez, la « soudure tarifaire », soit le séquençage des abonnements entre TER et TBM+Trains, n'est pas autorisée. Si vous voyagez entre une gare extérieure et une gare intérieure au périmètre de Bordeaux Métropole, un abonnement TER+TBM est recommandé. Informations ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/abonnements/tous-les-abonnements/abonnements-reseaux-urbains/pass-ter-tbm</p> <p>Si vous voyagez entre deux gares intérieures au périmètre de Bordeaux Métropole, un abonnement TBM+Trains est</p>

	recommandé. Informations ici : https://www.infotbm.com/fr/tbm-trains.html
Tarifs	Réponses
<p>« Pendant assez longtemps, avant de ne découvrir la Carte +, je ne prenais guère le train, parce que les tarifs "standard" sont plus chers que le TGV. Si on part de Bordeaux, une journée à Pau/Lourdes ou sur la Côte Basque revient à 75-80 euros par personne !</p> <p>La Carte + coûte 15-30 euros et divise les prix de billets par deux sur tous les TER, toute l'année. Et c'est seulement après cette division par 2 que les prix redeviennent "normaux". Ne serait-il pas plus simple (et incitatif) de proposer de tels prix par défaut ? ».</p>	<p>Comme vous l'indiquez, la Carte+ permet une réduction du prix du billets de -50%. D'autres dispositifs sont mis en place par la Région et SNCF Voyageurs pour proposer une gamme tarifaire attractive, aussi bien pour les usagers réguliers qu'occasionnels.</p> <p>Toutes les informations sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction</p> <p>La Région prend en charge environ 75% du coût des billets TER Nouvelle-Aquitaine, il n'est pas prévu à date une baisse du prix du billet « plein tarif ».</p>

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
<p>« On peut souligner que les quais à Bordeaux Saint-Jean qui ont été mis à la hauteur de 55cm l'année dernière, commencent déjà à se dégrader si bien que l'on commence déjà à voir plusieurs "patches" être rivetés sur la surface des quais. Il aurait fallu réfléchir avant de faire des quais bas-coûts car vous allez pouvoir tout refaire dans moins de 5 années ! ».</p>	<p>Votre contribution sur l'état des quais en gare de Bordeaux-Saint-Jean sera partagée avec SNCF Gares & Connexions.</p>
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
<p>« Vous parlez de 90,4% de régularité sur la ligne Bordeaux-Arcachon. Rien qu'au mois de mai il y a eu des retards comme le 3, le 6, le 7, le 13, le 15, le 16, le 20, le 22, le 23 et le 24 (train supprimé le matin, deux jours de suite, des retards de 5 voire 10minutes le matin et le soir, et cela toujours aux horaires de pointe : 7h00-8h30 et 17h00-18h30). Pouvez-vous expliquer cela et notamment qu'un train à 6h13 ai déjà du retard ? »</p>	<p>Les résultats sont une moyenne sur l'ensemble des circulations de la ligne, pour des retards de plus de 5min. A l'échelle de certaines circulations ciblées, les résultats peuvent en effet être différents.</p> <p>Une circulation peut connaître du retard dès tôt le matin, principalement en lien avec des restitutions tardives de travaux de nuit (en cours sur la section Bordeaux-Arcachon) ne permettant</p>

	pas d'assurer tel que prévues les circulations ou encore de difficultés de préparation de matériel.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Pourquoi de septembre à juin/juillet, le dernier train qui part d'Arcachon est à 21h03 alors que le dernier train qui arrive à Arcachon est vers 23h voire 23h45 ? C'est beaucoup trop tôt 21h03... ».	Dans le cadre du RER métropolitain, un élargissement des amplitudes est prévu, les développements de desserte sont phasés. Des travaux de nuit peuvent néanmoins contraindre les développements de desserte en soirée. En période estivale, cette amplitude au départ d'Arcachon reste élargie pour répondre aux besoins particuliers de cette période de l'année.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Il n'est pas possible d'un côté de rouvrir Pau - Canfranc et de l'autre côté rouvrir Bordeaux - Blaye. La Région a fait le premier choix : dommage. Quant au train léger : une ineptie complète et totale ».	Pour répondre aux flux entre Blaye et Bordeaux, une ligne directe de car express a été mise en place à compter de janvier 2024, dans le cadre du RER Métropolitain. Toutes les informations sont disponibles ici : https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transports/la-nouvelle-ligne-de-car-express-blaye-bordeaux
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Nous, c'est le manque de train, horaires inadaptés, seulement des petits trains, pas assez de personnel, des retards et annulations... A quand une amélioration concrète sur notre ligne ? ».	Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, l'objectif d'un cadencement à la demi-heure sur les différentes branches de l'étoile de Bordeaux est prévu dans les prochaines années, permettant de répondre aux flux importants sur le secteur. Pour traiter la sur-affluence observée, la Région a fait la commande de 18 rames qui seront livrées entre 2025 et 2026. Elles permettront de proposer davantage de capacité sur les lignes en ayant le plus besoin. Une forte dégradation des résultats a été observé entre fin-2023 et début-2024 sur le secteur de Bordeaux, du fait d'un mouvement social local et d'importantes indisponibilités de rames suites aux intempéries. Des résultats habituels ont été retrouvés à compter du printemps 2024, bien que des incidents peuvent ponctuellement impacter cette performance sur les différentes lignes. La Région demande à SNCF Voyageurs de disposer de suffisamment de conducteurs pour effectuer le plan de transport sans accroc.

<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Les études pour Saint-Mariens et le Verdon c'est bien, le financement c'est mieux... Malheureusement, le SERM de Bordeaux est en train de prendre la direction du SERM de Strasbourg : un fiasco ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>La réalisation de travaux dans le domaine des infrastructures ferroviaires nécessite de passer par plusieurs phases de travaux sous l'égide de SNCF Réseau. Le projet de RER Métropolitain voit d'ores et déjà d'importantes réalisations : ouverture de la halte du Bouscat en 2023 et de celle de Talence-Médoquine en 2025, travaux de renfort d'alimentation électrique sur Bordeaux-Arcachon et réaménagement de la gare d'Arcachon à compter de 2024, développements d'offres phasés tous les ans, mise en place du pass TBM+Trains en 2023, ...</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Plusieurs questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Serait-il possible de retarder le dernier F41+ pour Libourne départ 22h02 qui part juste avant l'arrivée de l'Intercités de Nantes (22h05). - Quelle solution pour sécuriser les trains du soir à destination de Libourne (départ 21h02 et 22h02) notamment le vendredi et samedi qui font l'objet d'incivilités multiples ? ». 	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Le sujet sera vigilé, notamment dans le cadre des développements de desserte et de la définition des horaires sur cet axe. De même pour la fiabilisation des derniers trains. Merci de votre contribution.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Mais est-il prévu de passer en Block Automatique sur la ligne du Médoc. On ne va tout de même pas continuer en Block Manuel !!! ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>La modernisation de la signalisation du Médoc est bien prévue dans le programme des études en cours.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Est-ce que la réservation des vélos à bord sera possible gratuitement pour les abonnés TBM+TER (imposée pour cet été pour un certain nombre de trains si j'ai bien compris) ? ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>La prise en charge des abonnés TER+TBM est bien prévue dans le cadre de ces modalités. Ce n'est en revanche pas le cas des abonnés TBM+Trains.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Lorsque l'on parle sécurité liée aux UM2 sur les quais trop courts, vous ne l'acceptez pas. Mais vous acceptez qu'il y ait plus de 6 vélos par rame malgré les problèmes de sécurité. Où est la cohérence ? ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>L'impossibilité de desservir des quais plus courts que le matériel est une règle imposée par SNCF Réseau, par mesure de sécurité. Il est accepté des vélos à bord au-delà des emplacements prévus à cet effet, si les conditions de voyage le permettent en toute sécurité. Le cas contraire, les contrôleurs peuvent refuser l'accès au train aux usagers avec vélos.</p>

<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Ne serait-il pas possible de dire simplement que c'est impossible d'avoir des haltes supplémentaires à Pierroton, Crox-d'Hins et Toctoucau et qu'il faudra attendre la LGV Bordeaux - Dax pour pouvoir rouvrir ces haltes ? ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Comme vous l'indiquez, à date il n'est pas possible d'ajouter des arrêts entre Bordeaux et Arcachon, au-delà de Talence-Médoquine, du fait de contraintes d'exploitation de la ligne Libourne-Bordeaux-Arcachon.</p> <p>La mise en place de la LGV entre Bordeaux et Dax permettra de libérer des sillons et potentiellement traiter cette difficulté. Des études seraient à mener en ce sens le cas échéant.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Concernant Pessac : serait-il possible d'avoir des bancs sous l'abri (il y en a dans le sens Arcachon-Bordeaux) mais pas dans l'autre sens.</p> <p>Vous avez parlé de pôle multimodal à Pessac-Alouette : aucun vélo, les bus ne sont pas cadencés avec les trains (souvent nous voyons soit le train soit le bus nous passer sous le nez) et alors il faut attendre</p> <p>Le distributeur de billet à Pessac-Alouette est en panne depuis plusieurs semaines ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Vos contributions concernant la gare de Pessac-Alouette, sur le périmètre ferroviaire et sur le parvis et son intermodalité, seront partagées avec les partenaires du groupe SNCF et de Bordeaux Métropole.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Sainte-Eulalie doit ouvrir un pôle multimodal. Or, je n'ai pas vu de travaux prévus sur cette halte (ligne 43) ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>En effet, l'exhaustivité des opérations n'a pas été présentée. Des travaux d'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Saint-Eulalie – Carbon Blanc seront bien réalisés en 2024.</p>