



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

votre avis
COMPTE

Volet 1

Comité de ligne Etoile Bordelaise

25 avril 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

« Suite aux changements d'horaires de fin d'année 2021, il faudra remettre en service, ce train qui partait de la gare de Caudéran vers 8h10 à destination de Margaux. Il a été supprimé, suite aux pétitions des horaires du train de 7h40, mais il serait utile d'avoir celui de 8h10 également ! ».

Au Service Annuel (SA) 2022, mis en service en décembre 2021, aucun TER n'a été supprimé. Toute l'offre a été conservée, et même renforcée (+ 5,7% Trains/Km), avec des évolutions horaires en moyenne de 20/30 minutes, à cause de la refonte de l'activité TGV Paris<>Bordeaux. Pour répondre aux ajustements horaires de nombreux usagers, les TER Bordeaux/Pessac-Macau ont dû être permutés avec ceux desservant Lesparre. Compte tenu des contraintes de l'infrastructure, il n'est pas possible de faire circuler un train supplémentaire dans ce créneau horaire.

« Comme je l'ai formulé lors de la visioconférence, je trouve anormal qu'il n'existe pas de trains entre 8 h 08 et 11 h 08 au départ de Bordeaux vers Saint-Mariens en semaine et aucun le dimanche avant 12 h 06. Beaucoup de gens travaillent de nuit : infirmières, assistantes de vie, etc. et si ces personnes débauchent en semaine après 8h elles n'ont pas de train avant 11 h 08. Attendre 3 h dans le froid l'hiver après une nuit blanche, ce n'est pas normal. Le dimanche c'est toute la matinée ».

Au Service Annuel 2023, 6 nouvelles circulations TER seront créés par jour de semaine, avec des départs de :

- St Mariens à 11h08, 16h08 et 20h08 ;
- Bordeaux St Jean à 10h08, 15h08 et 21h08 (demandé par exemple, au Comité de ligne de l'année dernière).

Concernant l'ajout de TER le dimanche matin, votre demande sera étudiée.

« Elue à Labarde. Concernant la ligne 42. On a un besoin et un espoir de voir se ré-ouvrir notre halte ferroviaire qui a existé et fermé en 1994, car non rentable. Or, la démographie a changé et on encourage les usagers à prendre ce mode de transport. Actuellement, nous avons lancé une pétition pour cette réouverture ».

La réouverture de point d'arrêt TER nécessite une étude d'opportunité pour juger du potentiel de fréquentation afin de justifier de l'investissement. Cette étude doit être portée par les collectivités locales.

A noter que tout ajout d'arrêt supplémentaire doit être justifié, car il allonge les temps de parcours des usagers empruntant les autres arrêts, et il peut aussi, contraindre les conditions d'exploitation ferroviaire.

« En vue des augmentations des besoins, et la durée des trains une fois commandés, je serai pour concevoir des trains (pour chaque nouvelle demande) avec 30 à 50 places de vélo par train. A ce propos, est-ce qu'il est prévu, enfin, d'équiper les passerelles d'une glissière pour faire rouler les vélos (et moins de casser le dos) ? ».

La Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) prévoit que les trains neufs, ou rénovés, devront comporter systématiquement 8 accroches-vélos. Cela sera donc opérationnel dans les prochaines années. Elle prévoit également l'augmentation du nombre de stationnements vélos en gares.

Par exemple, sur la ligne Arcachon <> Bordeaux, et Le Verdon <> Bordeaux :

- des mesures estivales, offrent un service d'embarquement des vélos, plus capacitaires sur certaines circulations ;
- la majorité des pôles d'échanges multimodaux (PEM) est déjà équipée d'abris vélos sécurisés, avec d'autres projets en cours, avec notamment des aides de l'Etat.

Désormais, sur le réseau TER de Nouvelle-Aquitaine, chaque nouvelle passerelle est équipée d'une goulotte destinée aux vélos ou d'ascenseurs dimensionnés pour recevoir des vélos.

« Avec ce projet RER Métropolitain, peut-on espérer une desserte plus régulière (sans sacrifier des petites gares comme Villenave-d'Ornon, etc). C'est un vrai casse-tête si on voyage entre deux petites gares ».

La ligne TER Agen-Langon-Bordeaux est empruntée par de nombreux opérateurs ferroviaires (frets, TGV, Intercités et TER), sur une infrastructure globalement contrainte, avec de nombreux arrêts et passages à niveau.

Au Service Annuel 2022, l'arrêt de Villenave d'Ornon bénéficie de + 1 TER/jour de semaine (soit un total de 19TER/ jour de semaine, et 20 le vendredi), +2 le samedi, et + 6 TER le dimanche.

En complément, un des objectifs majeurs de la feuille de route du RER Métropolitain (RERM), à terme, soit à l'horizon 2028-30, est de progressivement viser la fréquence aux 30 minutes en journée de semaine, sur tous les axes, et de continuer à améliorer l'amplitude, notamment en soirée.

« Très souvent, la ligne 42 pour le dernier départ de Pessac, est supprimé au dernier moment, sans annonce. C'est un vrai calvaire pour retourner soit sur la gare Saint-Jean, soit pour rentrer sur Parempuyre. Il faut prendre deux trams, plus un bus 76, qui a des horaires assez spéciaux. Dernier bus départ Bordeaux à 20h00, en semaine, et qui ne circule pas la dimanche. Il y a une grosse amélioration à faire en termes de communication et de solutions en cas d'absence su TER. Merci ».

La Région veille attentivement aux retards et suppressions des circulations TER, en demandant aussi à SNCF, les raisons et les actions correctives envisageables, pour pallier, autant que possible, ces désagréments. Elle rappelle aussi régulièrement à SNCF la nécessité d'information fiable auprès des usagers.



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités, questions
et propositions concernant les lignes 42, 41.1U, 41.2U,
43.1U et 43.2U ainsi que leurs réponses
dans les volets 2 et 3.