

CONCERTATIONS TER 2023 2023

15 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



**Usagers du TER,
votre avis
compte !**

Comité de lignes RER M
19 juin 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation**.

Confort	Réponses
« Pourquoi le système de réservation des vélos qui est apparu une journée sur le site SNCF a disparu ? Marre des vélos à bord dans tous les sens, déjà qu'on n'a pas de places ! Qu'attendez-vous ? Qu'on se tape entre nous, qu'il y ait un accident ? Tous les ans ce sujet est remonté mais c'est de pire en pire, à quoi servent ces concertations ? ».	Concernant l'import des vélos dans les trains, entre 6 et 12 emplacements vélo sont en place pour chaque rame circulant sur le périmètre du RER M. 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). Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER. Des réflexions sont en cours concernant l'évolution des modalités de prise en charge des vélos à bord sur les lignes fortement occupées en heures de pointe.
Confort	Réponses
« Ligne Bordeaux-Arcachon, aux heures de pointes pas de place assise, mettre des trains doubles rame pour pouvoir permettre aux travailleurs de prendre leurs trains convenablement ».	Pour répondre au besoin de capacité sur le RER M, des renforts de desserte sont proposés afin d'améliorer la fréquence. Ainsi, sur la section Bordeaux-Arcachon +1 circulation/jour sera proposée en 2024 en semaine et +3 circulations/jour le week-end. De plus, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir davantage de double-rames sur les circulations opérées entre Libourne et Arcachon. Enfin, la Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Confort	Réponses
« Je recopie ici la proposition de Ludon33 qui a été publiée par erreur sur la ligne 45 Landes : Depuis 2017 chaque matin du lundi au vendredi le train de 7h11 à Ludon-Médoc pour aller sur Bordeaux. La fréquentation n'a cessé d'augmenter depuis des années notamment le lundi, où le train devient un vrai tram, et seulement 3 wagons. Pour le confort de tous, je demande seulement plus de wagons le matin, votre message disant que ce train est soumis à une très forte fréquentation et de prendre le suivant, n'est pas satisfaisant. Comme beaucoup d'usagers, j'embauche	Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. Pour y répondre, la Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025.

vers 8h-8h30, donc il serait bien de vous adapter à vos usagers et non l'inverse ».	
Confort « Les trains de la ligne 42 sont bondés tous les jours, matin et soir. Des trains à seulement 3 rames ne suffisent plus à contenir tous les usagers au quotidien. Trop souvent de trains réduits (anciens trains restaurant) avec trop peu de sièges. Toutes les semaines, les contrôleurs font eux-mêmes des photos pour faire remonter la situation désastreuse à leur direction mais rien ne change. Et si par malheur un train est supprimé, c'est l'hécatombe sur les quais ...sans compter que tous les vélos sont refusés alors que tous sont abonnés, c'est désespérant. A l'heure où nous nous devons de ralentir nos émissions GES, les transports en commun doivent nous y aider et dans un confort minimal non ? ».	Réponses Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. Pour y répondre, la Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025. De plus, des créations de desserte sont attendues sur la ligne du Médoc en 2025.
Confort « Augmenter le nombre de rames aux heures de pointe TER de capacité insuffisante aux heures de pointe, bondés, de plus en plus de vélo, voyageurs debout etc. ».	Réponses Pour répondre au besoin de capacité sur le RER M, des renforts de desserte sont proposés afin d'améliorer la fréquence. Ainsi, en compte notamment en 2024 la création de +1 circulation/jour sur Bordeaux-Arcachon et +6 sur Libourne-Bordeaux. De plus, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir davantage de double-rames sur les circulations opérées entre Libourne et Arcachon. La Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Confort « Les espaces consacrés au vélo sont insuffisants dans les TER sur la ligne Libourne <> Arcachon. J'ai essayé plusieurs fois de monter avec le mien pour faciliter mes déplacements gare/lieu de travail, et quelle horreur ! J'ai cru que je ne pourrais pas monter dans le train, surtout sur le trajet retour (en gare de Pessac, dernier arrêt avant Bordeaux sur la ligne). C'est très inconfortable, et encore plus les lundis et vendredis où les trains sont surchargés. C'est dommage car c'est un moyen de transport très pratique pour se déplacer après le travail... et qui évite les transports urbains parfois surchargés également (tram ou bus) ».	Réponses Concernant l'emport des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sont en place pour chaque rame circulant sur la ligne Libourne-Arcachon. 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). Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen,

	permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER. Des réflexions sont en cours concernant l'évolution des modalités de prise en charge des vélos à bord sur les lignes fortement occupées en heures de pointe.
Confort	Réponses
« La ligne étant de base perturbée par de nombreux aléas (retards/fortes chaleurs/vents forts/erreur d'aiguillage etc), se voit davantage perturbée avec l'afflux des vacanciers se rendant/revenant de la zone d'Arcachon. Une seule rame mise à disposition, places assises trop peu nombreuses face à l'affluence constante, espace vélo insuffisant. Travaillant sur le bassin d'Arcachon depuis 3 ans maintenant, aucune amélioration n'est visible aux yeux des usagers réguliers qui subissent chaque jours ces désagréments en augmentation à l'approche de la période estivale. Tout cela en augmentant le prix des abonnements. Merci d'apporter des éléments de réponses qui permettront une amélioration ».	Pour répondre au besoin de capacité sur le RER M, des renforts de desserte sont proposés afin d'améliorer la fréquence. Ainsi, sur la section Bordeaux-Arcachon +1 circulation/jour sera proposée en 2024 en semaine et +3 circulations/jour le week-end. De plus, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir davantage de double-rames sur les circulations opérées entre Libourne et Arcachon. Enfin, la Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Confort	Réponses
« Il faudrait créer un compartiment uniquement réservé aux vélos et aux trottinettes. Cela réglerait le problème de l'entrée bloquée quand on veut monter ou descendre du train. Les espaces dédiés sont désormais insuffisants et trop petits au vu du nombre croissant des personnes qui se déplacent avec leur vélo ».	Concernant l'emport des vélos dans les trains, entre 6 et 12 emplacements vélo sont en place pour chaque rame circulant sur le périmètre du RER M. 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). Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER. Des réflexions sont en cours concernant l'évolution des modalités de prise en charge des vélos à bord sur les lignes fortement occupées en heures de pointe.

Confort	Réponses
« Je fais un complément à ma précédente contribution pour signaler que depuis l'accès des usagers depuis Parempuyre avec seulement l'abonnement TBM mais également depuis le déménagement de la Caisse des Dépôts sur Belcier, la ligne 42 est prise d'assaut, ce qui est bien compréhensible et légitime. Malheureusement, les trains ne sont pas plus nombreux et les rames non plus. Aussi, merci de prendre enfin la décision d'ajouter des rames supplémentaires et d'arrêter d'annuler trop souvent la navette Pessac-Macau qui permet de délester un maximum de voyageurs ».	Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. La Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025. De plus, des créations de desserte sont attendues sur la ligne du Médoc en 2025.
Confort	Réponses
« Une problématique récurrente dans les TER (ex : L44) c'est que certains voyageurs bloquent une grande partie de l'accès aux trains du fait qu'ils occupent les sièges pliables directement à côté des portes. Je veux comprendre que si le train est complet on doit s'asseoir où on peut, mais d'après ce que j'ai vu, ceci arrive même quand le train est quasiment vide. Ceci rend difficile l'accès des vélos et les manœuvres à faire pour les sortir voire les réorganiser en fonction de ceux qui descendent avant/après. Peut-être une affiche informative qui indique que ces sièges sont prioritaires (femmes enceintes, etc.) suffirait ».	Des affiches à bord des rames sont en place pour inciter les voyageurs à éviter le recours aux strapontins en cas de forte affluence. La Région demandera à SNCF Voyageurs de renforcer ce message à bord. En outre, des réflexions sont en cours pour optimiser la répartition des usagers à bord des rames de Régio2N exploitées sur la ligne Bordeaux-Agen.
Confort	Réponses
« Il est très bien que la Région investisse dans l'achat de 11 Régiolis et 4 Regio2N supplémentaires, mais avec une augmentation de 15 à 20% de la fréquentation sur toutes les lignes de la Région chaque année, le besoin en rames pour augmenter les fréquences et faire des UM2 va vite devenir insuffisant, impliquant de réels problèmes de sécurité à l'avenir avec des rames surchargées. Ajouter que l'aménagement de batteries Forsee sur les BGC et Régiolis bimode va se traduire par une baisse de disponibilité de ces rames lorsqu'elles devront être rechargées. Ajouter que les X72500 et X73500 commencent à vraiment accuser le poids des ans. (voir la suite dans la partie commentaires) ».	La commande de rames supplémentaires par la Région a été portée de 15 à 18 rames pour mieux répondre à la hausse de la fréquentation. De plus la Région se mobilise pour louer et/ou acheter des rames d'occasion complémentaires. Les réflexions pour le remplacement du parc de 72500 sont également engagées.
Confort	Réponses
« Depuis les travaux pour la passerelle en 2019, la gare ressemble à un chantier avec gros talus et calcaire au droit des quais et passerelle, des mauvaises herbes dedans... Très inconfortable et un peu dangereux	Ces demandes ont été transmises à SNCF Gares & Connexions, gestionnaire des gares dont notamment celle de Saint-André de Cubzac.

puisqu'à la descente, beaucoup coupent par ces vides entre les cheminements béton, parfois glissent sur talus et calcaire. Aussi, les écrans sont toujours à l'ancienne entrée de quai donc nécessitent de les remonter pour se renseigner. Avec le nouvel affichage depuis avril, pire puisque l'écran est plus sombre et les écritures plus petites : impossible à lire à moins d'être en-dessous. Pourrait-on combler talus et placer écrans aux pieds de la passerelle (et remettre ancien affichage, comme à Bordeaux) ? ».	
Gares (offre de services) « Au moins à Saint-Vivien et Vertheuil pour faciliter l'accès au train à plus de personnes ».	Réponses La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. Les gares de Saint-Vivien-du-Médoc et Vertheuil font parties des gares inscrites à cette analyse en cours.
Gares (offre de services) « Le train est un mode de transport permettant le déplacement de nombreuses personnes en toute sécurité, fiable, beaucoup moins polluant et encombrant que la multiplication de véhicules personnels. Dans le cadre de sa politique de développement durable, la Région Nouvelle-Aquitaine se doit de se donner les moyens d'un fort développement du transport ferroviaire. Tant en termes de lignes, de gares que de fréquence des passages ainsi que de l'accès aux gares ».	Réponses Dans le cadre du projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Un renforcement de la desserte est également attendu le week-end à compter de 2024. Des améliorations de services en gare sont également en cours de réflexion, notamment pour faciliter davantage l'intermodalité.
Gares (offre de services) « Il n'existe pas de parc à vélo sécurisé accessible à la gare de Cenon. La création d'un espace sécurisé comme à la gare Saint-Jean permettrait d'éviter la multiplication des vélos à bord des trains ».	Réponses Bordeaux Métropole a installé un parc de vélo sécurisé VéloPark à la sortie de la gare de Cenon, en direction de la  Mairie.
Gares (offre de services) « Le stationnement en gare de Saint-André-de-Cubzac est très largement sous-dimensionné. Un espace complémentaire est utilisé, mais sans aucun aménagement ni sécurisation. Il conviendrait d'améliorer les conditions d'accueil afin de favoriser le report modal ».	Réponses La Région dispose d'un règlement d'intervention pour accompagner les collectivités locales dans l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux au sein des gares. Une participation régionale jusqu'à 35% peut être sollicitée, portée à 70% pour les aménagements liés au stationnement vélos. Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilités de la Haute-Gironde, des réflexions sont en cours concernant les aménagements intermodaux de la gare de Saint-André-de-Cubzac.
Gares (offre de services) « Bonjour. Je prends le train depuis plus de 10 ans maintenant, mais c'est toujours une galère sans nom pour avoir un train. Pourquoi ne sont-ils pas plus fréquents aux horaires de pointe ? Pourquoi n'y a-t-il	Réponses Dans le cadre du projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une

qu'un train par heure qui dessert les petites gares ? Depuis des années, l'affluence de cette ligne augmente de plus en plus, pourtant, ce n'est pas le cas de sa fréquence ce qui complique la vie des personnes qui prennent le train pour travailler ».	amélioration des amplitudes. Sur la branche entre Saint-Mariens et Bordeaux, des renforts de desserte sont attendus en 2025 avec la création de 2 circulations supplémentaires/jour en semaine.
Gares (offre de services) « Avec plusieurs milliers d'emplois sur les plateformes logistiques de la poste, CDiscount, décathlon, INRAe, Alliance-Forêt Bois, ... desservies par aucun transport en commun, la réouverture de la gare de Pierroton permettrait de limiter le trafic routier vers cette zone. Pierroton pourrait aussi servir de hub pour les personnes résidant à Saint-Jean-d'Illac et Saucats travaillant à Libourne, Bordeaux ou sur le bassin d'Arcachon. Il est essentiel de réouvrir cette gare même si tous les trains en s'y arrêtent pas ! Il est important que les élus pensent à desservir les zones d'activités et les bassins d'emploi pas seulement les zones résidentielles ! ».	Réponses La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Pierroton fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours.
Gares (offre de services) « Augmenter la desserte de la gare de Bègles (notamment dans le sens Bordeaux -> Bègles). L'objectif étant d'avoir un RER Métropolitain, il est important que plus de train s'arrêtent à la gare de Bègles pour permettre l'interconnexion en gare de Bordeaux avec les autres lignes. De nombreux TER passent sans s'arrêter, cela est dommage ».	Réponses Dans le cadre du projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Dès 2024 des améliorations de desserte sont attendues le week-end entre Bordeaux et Langon avec la création de 7 circulations supplémentaires desservant Bègles. Néanmoins, du fait des travaux d'Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) entre 2024 et 2032, les développements de desserte seront largement contraints.
Gares (offre de services) « La fédération des quartiers de Pessac regroupe les 17 syndicats et comités de quartiers de la ville. Sa contribution est une synthèse des observations recueillies auprès de nombreux usagers issus des différents quartiers. 4 leviers ont été identifiés pour améliorer l'attractivité des TER : 1. capter les usagers potentiels des quartiers traversés par les lignes 2. jouer sur la capacité d'accueil des trains, leur fréquence et les horaires 3. attirer de nouveaux usagers par la politique tarifaire 4. améliorer le fonctionnement et le niveau de service des gares multimodales lien d'accès : https://drive.google.com/file/d/1NjK6ObyVb10Qa6iB_4F3Y1Yn1PQOQsVY/view?usp=sharing ».	Réponses La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Toctoucau fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours. Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Des renforts de desserte le week-end sont également prévus à compter de 2024.

	En plus de l'amélioration de la desserte, la Région s'engage pour le renfort de capacité via la commande de 18 rames supplémentaires dont la livraison est attendue d'ici fin-2026. Concernant la tarification, en plus de la gamme tarifaire TER déjà proposée par la Région et SNCF Voyageurs, attractive pour les usagers réguliers et occasionnels, la Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Des réflexions sont en cours concernant les modalités de développement d'un billet unique attractif sur l'ensemble du périmètre du RER M.
Gares (offre de services)	Réponses
« Il serait bien que chaque guichet accepte les chèques vacances, car à l'heure actuelle, dans une gare seul un guichet sur les deux les prends car il n'y a pas assez de machine spécifique (Pessac, La Teste). Selon les horaires il est donc impossible de payer en chèques vacances, car le guichet avec la machine est fermé ».	Cette demande a été transmise à SNCF Voyageurs, assurant le service de distribution au sein des guichets.
Gares (offre de services)	Réponses
« Des efforts restent à faire pour développer l'attractivité des pôles multimodaux de Pessac. Difficultés exprimées à France Alouette : problèmes d'ascenseur quasi permanents, cheminements cyclistes peu lisibles, accès difficile depuis le nord de la voie ferrée, achat de billet sur un seul quai, écran d'information éloigné en bout de quai... A Pessac Centre : pas de stationnement vélo sécurisé, pas de parking de type P+R, mauvaise lisibilité des accès aux différentes stations des lignes de bus, absence d'information sur écran portant sur les différentes offres, souhait de dispositif permettant d'être prévenu en amont en cas de problème (retard, annulation) ».	Dans le cadre du RER M, un projet d'amélioration des services en gare est en cours. Il permettra de définir le niveau attendu, notamment en matière d'intermodalité ou encore d'information voyageurs. Cela concernera notamment les deux gares de Pessac.
Gares (offre de services)	Réponses
« Toute une partie de la zone urbanisée à l'ouest de la ville de Pessac ne dispose pas d'accès à la ligne 41 qui la traverse. Nous demandons la réouverture de la halte ferroviaire de Toctoucau. Une enquête réalisée par le syndicat de quartier en 2021 et une pétition en juin 2022 (200 foyers = 700 utilisateurs potentiels) ont montré que c'est une attente forte des habitants. Durant la concertation sur le RER Métropolitain, cette proposition est celle qui a reçu le plus d'approbations. Elle est soutenue par 14 entreprises du quartier (plus de 300 emplois). Nous demandons qu'une étude soit engagée en association étroite avec les quartiers concernés ».	La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Toctoucau fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours.

<i>Gares (offre de services)</i>	<i>Réponses</i>
« La desserte en gare ou haltes sur la ligne Bordeaux-Le Verdon est très inégalitaire, les deux tiers des arrêts étant concentrés en partant de Bordeaux sur le 1 ^{er} tiers du parcours. La réouverture d'une halte sur la commune de Saint-Vivien pallierait partiellement cette lacune. Demande forte des habitants (2000 pétitionnaires à l'initiative d'une association qui a par ailleurs saisie le Conseil Départemental qui semble attentif puisqu'une réunion devait être planifiée pour aborder entre autres ce sujet. Les élus du territoire concerné ont par ailleurs été informés par mes soins de la nécessité d'initier une étude d'impact. Philippe Chagniat, Conseiller Régional ».	La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Saint-Vivien-du-Médoc fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours.
<i>Gares (offre de services)</i>	<i>Réponses</i>
« Le projet d'école du vin dans l'abbaye de Vertheuil nécessite le rétablissement de la halte en gare de Vertheuil située à 200m du bourg de Vertheuil ».	La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Vertheuil fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours.
<i>Gares (offre de services)</i>	<i>Réponses</i>
« Comme d'autres interventions, il me paraît déraisonnable de ne pas rouvrir les gares fermées à la fin des années 1980. Toctoucau pour ce qui me concerne ainsi que ses habitants et travailleurs ont fait connaître au travers de pétitions leurs attentes aux autorités organisatrices des transports. L'arrêt de moins de 1mn dans cette gare ne remet pas fondamentalement en cause le temps de trajet sur la section Bordeaux-Arcachon et ne peut justifier de ne rien faire ».	La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. La gare de Toctoucau fait partie des gares inscrites à cette analyse en cours.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Sur la ligne 44 les trains vers Bordeaux sont parfois avec une rame parfois avec deux rames. Je n'en connais pas la raison, mais, en fonction de l'horaire, un TER simple rame est souvent bondé et inaccessible aux vélos en gare de Beautiran ».	Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. La Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025. En outre, la Région travaille sur des solutions de parkings vélos sécurisés dans les gares afin d'éviter autant que possible l'emport des vélos dans les TER, car il y aura toujours une restriction sur le nombre de vélos qu'il sera possible d'emporter.

<i>Horaires</i> « Il est important pour l'activité économique du Médoc que les résidents de la métropole puissent venir travailler dans le Médoc (et inversement). Pour cela, la ligne 42 entre Le Verdon et Bordeaux est la seule alternative viable à la voiture. Elle permet également aux Médocains de rejoindre la gare Saint-Jean, pour toutes les correspondances en train ou en avion ! Il faut améliorer les horaires (par exemple arrivée à Lesparre au plus tard à 8h45 pour une embauche avant 9h), la fréquence des trains ainsi que la fiabilité de la ligne (en cas d'aléas lié au personnel) ».	<i>Réponses</i> Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. En heure de pointe du matin, des arrivées à Lesparre sont proposées à 7h53 et 8h48. Au vu des contraintes d'exploitation imposées par la voie unique avec un nombre de et la densité de circulations sur le nœud de Bordeaux, toute évolution des horaires est largement contrainte. En outre, la Région a demandé à SNCF Voyageurs un plan d'actions pour améliorer la régularité des circulations de la ligne du Médoc.
<i>Horaires</i> « Jusqu'en décembre 2021 la correspondance avec les TGV pour la capitale était de 15 minutes. Une réorganisation à cette période a tout changé et un Le Verdon - Paris qui était auparavant effectué en 04 h 00 ne peut maintenant plus être fait en moins de 05 h 00. D'autant que le TGV doit attendre le train en provenance de Tarbes pour partir et que les retards sont systématiquement tous les lundis matin. Il est urgent de rétablir une correspondance « normale » entre ces lignes. Peut-être que la solution est d'avancer le premier départ du Verdon d'un quart d'heure le matin, ce qui rendrait possible de prendre le TGV de 07 h 46. ».	<i>Réponses</i> Les horaires TER ont évolué en décembre 2021 du fait des évolutions apportées aux horaires TGV de l'axe Atlantique, pouvant avoir pour conséquence de modifier les temps de correspondance en gare de Bordeaux. Une étude sera menée pour proposer une liaison matinale entre Le Verdon et Paris.
<i>Horaires</i> « Il y a pour moi un gros travail à faire au niveau des horaires - Sur la ligne Bordeaux-Langon : un train à 16h56 puis 17h33 puis 17h40. Avancer le train de 17h33 à 17h15 ou 10 permettrait de mieux répartir les usagers mais aussi d'éviter des temps de correspondance de plus de 30 minutes sur des horaires de pointes. Il faut des trains plus réguliers ! Les utilisateurs de la voiture n'iront jamais vers le TER s'il n'y en a qu'un toutes les 30 minutes voire plus. Il faut des trains tard le soir aussi jusqu'à minuit	<i>Réponses</i> Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Des renforts de desserte le week-end sont également prévus à compter de 2024 notamment sur la branche Bordeaux-Langon. Cette desserte est renforcée sur Bordeaux-Langon par la desserte régionale opérée en direction de Marmande et Agen. Les différentes circulations TER sur l'axe Bordeaux-Langon-Agen répondent à différentes missions, entre notamment les Facilit'R avec un profil de desserte périurbaine omnibus et les Direct'R proposant une desserte semi-directe. Ces circulations doivent également co-exister avec les circulations TGV, Intercités et fret circulant sur cet axe, ce qui limite la capacité à adapter les horaires de départ de Bordeaux.

- Sur la ligne Bordeaux - Pessac-Alouette. Pessac-Alouette est très mal desservi (1 train par heure pour l'été) alors qu'elle dessert 2 hôpitaux et un pôle industriel ».	D'ici 2028, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu en gare de Pessac-Alouette tout au long de la journée.
Horaires	Réponses
« Le dimanche, le premier train pour Bordeaux part de Libourne vers 9h35, ce qui est bien tard pour ceux qui travaillent le dimanche ou ont une correspondance vers les grandes lignes à Bordeaux. Serait-il possible d'en mettre en place un qui partirait de Libourne vers 7h-7h30 ? ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte le week-end sont attendus. Un premier départ de Libourne vers Bordeaux est d'ores et déjà proposé à 9h08 le dimanche. Une amélioration de l'amplitude le dimanche matin sera questionnée dans le cadre des développements de desserte du RER M attendus dans les années à venir.
Horaires	Réponses
« Force est de constater que la ligne 43 est le parent pauvre du futur RER M : Elle sera la dernière à faire l'objet de travaux et d'améliorations, au lieu de prioriser celle-ci, car elle subit depuis la crise sanitaire une augmentation de la fréquentation au dépend du confort et de la régularité (trains bondés, temps de descente et montée rallongés). Pourquoi y a-t-il aux heures de pointe, entre 17 et 19h, une fréquence de 50 mn ? alors que sur les autres lignes les fréquences sont plus importantes. Des trains et des arrêts ont également été supprimés, pour rendre plus efficaces les temps de trajet ? Cela m'amène à réfléchir et à envisager de nouveau l'utilisation de la voiture ! ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. 2 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine entre Saint-Mariens et Bordeaux en 2025. Cette desserte est aussi complétée par l'offre TER régionale en direction de Saintes. Face à la hausse de la fréquentation sur ce secteur, certaines circulations ont basculé en double-rames. Toutefois, toutes les gares n'ayant pas des quais assez longs, certains arrêts ne peuvent plus être opérés. Pour répondre à ce besoin, des travaux de rallongement de quai seront notamment réalisés à Cubzac-les-Ponts dès janvier 2024.
Horaires	Réponses
« Il serait souhaitable de mieux répartir la fréquence des trains depuis Bordeaux vers Saint-Mariens en fin d'après-midi / début de soirée. En effet, il y a un train à 18h08 puis rien jusqu'à 18h55 et juste après un train à 19h06. Il n'y a ensuite plus aucun train jusqu'à 20h08. Il pourrait être intéressant de rajouter un ou deux trains afin de conserver une fréquence de l'ordre de la demi-heure ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. 2 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine entre Saint-Mariens et Bordeaux en 2025. Cette desserte est complétée par l'offre TER régionale en direction de Saintes. Les différentes circulations sur la section entre Saint-Mariens et Bordeaux répondent à différentes missions, entre notamment les Facilit'R avec un profil de desserte périurbaine omnibus et les Direct'R proposant une desserte semi-directe.

	Ces circulations doivent également co-exister avec les circulations Intercités sur cet axe et un volume important de circulations sur le nœud de Bordeaux, ce qui limite la capacité à adapter les horaires de départ de Bordeaux.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Pour que le TER devienne RER, il est impératif d'améliorer la fréquence des trains (objectif un train par 1/2h en journée et par 1/4h en pointe). Un train par heure en milieu de journée sur la ligne F41 est insuffisant (+ pb de concordance d'horaire avec le TGV). Sur la ligne F42, il manque au minimum une arrivée à Pessac vers 7 h 30 pour assurer la compatibilité avec les horaires de travail des usagers. La saturation constatée aux heures de pointe génère des conflits pour l'accueil des vélos alors que la complémentarité TER-vélo est un levier fort pour capter de nouveaux usagers. Il faut trouver des solutions pour améliorer la capacité des trains et accueillir les vélos en toute période ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Au-delà des engagements de la feuille de route définissant les aménagements à porter d'ici 2028/2030, des réflexions sont initiées sur les suites à apporter au projet parmi lesquelles figure l'ambition d'une desserte au quart-d'heure. Concernant l'emport des vélos dans les trains, entre 6 et 12 emplacements vélo sont en place pour chaque rame circulant sur le périmètre du RER M. 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).
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous sommes le 5 juin, et les horaires valables à partir du 7 juillet prochain ne sont toujours pas disponibles... Pratique pour éviter le sujet lors des concertations... ».	Les fiches horaires sont généralement mises en ligne un mois avant les changements horaires de juillet et décembre. Elles ne sont pas mises en ligne avant car des changements horaires peuvent encore intervenir entre temps, ce qui pourrait induire en erreur. Pour autant, afin de recueillir les avis des usagers, les projets de grilles horaires sont partagés dans le cadre des comités de lignes, soit plusieurs mois avant le changement de service (en présentiel et en ligne sur la plateforme de concertation).
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le 17h36 et le 18h12 au départ de Cenon sont régulièrement surchargés. Le nombre de wagons du 18h12 a été doublé pour donner suite à un article de Sud-Ouest. Les contrôleurs signalent les lignes surchargées et des comptages sont effectués. Pourquoi attendre un article de SO pour réagir ? Le cadencement est toujours aussi insuffisant sur les horaires de pointe. Il manque toujours un horaire entre 17h45 et 18 h suite à la suppression du 17h50 depuis 2 ou 3 ans. Cela permettrait de résoudre les trains	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. 2 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine entre Saint-Mariens et Bordeaux en 2025.

surchargés de 17h36 et 18h12. Peut-on encore espérer un retour de cet horaire prochainement ? ».	Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. La Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025.
Horaires « Je suis intervenue l'an passé en visio lors de la concertation pour aborder les problématiques de la gare d'Arbanats (1 train toutes les deux heures en heure de pointe). Malgré les mails envoyés par les usagers, ainsi que les propositions déposées, vous avez fait mine de découvrir le sujet lors de la concertation. Pour couronner le tout, vous avez tout simplement fait disparaître mon intervention du compte rendu de concertation, alors que je m'exprimais au nom des usagers de la gare d'Arbanats. Quand allez-vous nous proposer des solutions concrètes et nous respecter ? ».	Réponses Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires en halte d'Arbanats sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB), une fois réalisés, permettront d'augmenter le nombre d'arrêts pouvant être desservis sur cette section de ligne. De ce fait, pour les haltes avec le plus faible potentiel, les arrêts sont « clignotants » selon les circulations, afin de maintenir une desserte sur l'ensemble des points d'arrêt. Néanmoins, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus pour tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. En conséquence, davantage d'arrêts seront à terme proposés à Arbanats.
Horaires « Un train toutes les deux heures en heure de pointe qui dessert la gare d'Arbanats depuis la mise en place des nouveaux horaires l'an dernier. A minima le 18h37 au départ de Bordeaux devrait desservir Arbanats. Il y a 3 ans, un train toutes les demi-heures desservait Arbanats en heure de pointe, maintenant un toutes les 2 heures. Mais l'abonnement est de plus en plus cher. Nous sommes obligés de prendre nos véhicules pour nous rendre dans d'autres gares mieux desservies, une aberration. Ou bien nous nous mettons en danger pour rentrer le soir depuis Portets à vélo (sans parler de l'allongement de la durée du trajet). Peut-être aurons-nous des réponses cette année ? ».	Réponses Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires en halte d'Arbanats sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB), une fois réalisés, permettront d'augmenter le nombre d'arrêts pouvant être desservis sur cette section de ligne. De ce fait, pour les haltes avec le plus faible potentiel, les arrêts sont « clignotants » selon les circulations, afin de maintenir une desserte sur l'ensemble des points d'arrêt. Néanmoins, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus pour tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. En conséquence, davantage d'arrêts seront à terme proposés à Arbanats.
Horaires « La fréquence de la ligne 42 vers Pessac le matin est trop faible : 1h30 entre chaque arrivée à savoir un train qui arrive à 6h41, puis 8h14 (presque plein) et 9h42 (ce dernier étant quasiment vide). Et encore	Réponses Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à l'heure des circulations

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 ? ».	de la ligne du Médoc vers Pessac, tout au long de la journée en semaine. 6 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine à Pessac en 2025.
<i>Horaires</i> « Je prends le train entre Saint-Loubès et Pessac. Je trouve qu'il manque un train sur cette ligne entre 7h40 et 8h40. Il y a un train à 8h10 qui relie Libourne à Bordeaux (n°865045). Pourquoi pas le prolonger jusqu'à Arcachon ? De même le soir après 17h50 (à Pessac), la fréquence est allongée sur cette ligne à 1h (18h50-19h50). L'ajout d'un train Arcachon-Coutras/Libourne ne serait pas de trop. Le 866350, partant d'Arcachon à 17h35 pourrait être prolongé jusqu'à Libourne par exemple, afin de maintenir la fréquence à 30min jusqu'à 19h30 ».	<i>Réponses</i> Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. D'ici 2028, il est prévu que l'ensemble des circulations entre Libourne et Arcachon soient diamétralisées, c'est-à-dire sans correspondance en gare de Bordeaux. Le prolongement demandé en pointe du soir pour effectuer un trajet Pessac 18h19 – Saint-Loubès 18h47 sera assuré dès le 10 décembre 2023.
<i>Horaires</i> « La ligne 42 ne permet pas de desservir l'université de Bordeaux avec des horaires cohérents. Arrivée soit à 6h41 ou 8h14 pour des enseignements débutants à 8h00. Les étudiants sont donc obligés de prendre le tram à Blanquefort et subir chaque jour plus de 2h de transport. Les horaires de cette ligne doivent être revus et aussi renforcés car il y a à peine un train par heure. En espérant que cette demande soit prise en compte pour nos jeunes souhaitant poursuivre leurs études ».	<i>Réponses</i> Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à l'heure des circulations de la ligne du Médoc vers Pessac, tout au long de la journée en semaine. 6 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine à Pessac en 2025. De plus, à compter de septembre 2025 la réouverture de la halte de Talence-Médoquine permettra d'améliorer l'accès au campus universitaire, en relation avec le réseau TBM.
<i>Horaires</i> « Ajouter des arrêts en gare de Villenave-d'Ornon pour pouvoir aller travailler à Bordeaux à des horaires corrects. Les départs sont à 7h45 ou 8h57...ajouter un arrêt au train qui arrive à Bordeaux à 8h24 serait l'idéal ! Idem pour le retour en fin de journée, soit 16h56 soit 18h37, il manque un juste milieu pour des vraies journées de travail (et qui permettent de gérer les horaires de garderies d'école). Les villenavais qui travaillent sur Bordeaux doivent aller soit à Cadaujac soit à Bègles pour avoir le seul train qui part et revient à un horaire convenable. Merci par avance d'étudier cette demande (il y a de plus en plus de monde qui monte à Cadaujac à 8h14 le matin).».	<i>Réponses</i> Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires en halte de Villenave d'Ornon sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) permettront d'augmenter le nombre de TER sur cette ligne. En attendant, pour les haltes avec le plus faible potentiel, les arrêts sont « clignotants » selon les circulations, afin de maintenir une desserte sur l'ensemble des points d'arrêt. A terme, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus pour tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. En conséquence, davantage d'arrêts seront proposés à Villenave-d'Ornon.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La ligne 42, surtout la déclinaison Macau-Pessac, est complètement aléatoire. Certes il faudrait plus de train, mais il faut d'abord assurer ceux qui existent. Aux heures de pointe (7h41 départ Macau, 17h28 départ Pessac), on tourne autour de 50% d'annulation... Avec cette régularité, impossible de compter dessus pour aller au travail ou pour aller chercher ses enfants le soir ».	La Région à demander à SNCF Voyageurs un plan d'actions pour améliorer la fiabilité des circulations de la ligne du Médoc. De plus, des études sont engagées dans le cadre du projet de RER M pour régénérer et moderniser les infrastructures d'ici 2030, ce qui garantira une amélioration de la qualité du service.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Permettre aux usagers travaillant en horaires décalés de prendre le train vers 22h ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment une amélioration des amplitudes, notamment le soir.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il n'y a pas mal de personnes de la ligne 44 Langon qui continuent le trajet sur la ligne 41 Arcachon (jusqu'à Pessac, Alouette ou Gazinet). Le temps pour la correspondance est très serré (parfois 3-4 minutes ce qui est insuffisant). Un léger décalage des horaires permettrait d'éviter l'attente du train suivant (au moins 30 minutes aux heures de pointe, voire plus en période des travaux en fin de matinée vers 9h). Même remarque pour l'arrivée de 42 à Pessac et continuation sur 41 ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine. Ce cadencement permettra d'améliorer nettement les possibilités de correspondances en gare de Bordeaux, aussi bien entre les branches du RER M que sur toutes les autres lignes.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Certains arrêts ont été supprimés de la ligne 43, il faudrait que tous les TER sur cette ligne s'arrêtent à tous les arrêts. Il serait bien aussi d'augmenter la fréquence sur cette ligne, notamment en milieu de matinée et de journée car les trains circulent surtout le matin tôt et l'après-midi. Une piste pourrait être de faire circuler des trains plus petits mais plus fréquemment dans la journée ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. 2 circulations supplémentaires/jour sont attendues en semaine entre Saint-Mariens et Bordeaux en 2025. Cette desserte est complétée par l'offre TER régionale en direction de Saintes. Face à la hausse de la fréquentation sur ce secteur, certaines circulations ont basculé en double-rames. Toutes les gares n'ayant pas des quais assez longs, certains arrêts ne peuvent plus être opérés. Pour répondre à ce besoin, des travaux de rallongement de quai seront notamment réalisés à Cubzac-les-Ponts dès janvier 2024.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Cette proposition est valable pour toutes les lignes. Les voyageurs ne changeront leurs habitudes de transports que si la fréquence de ces transports est raisonnable. Un train toutes les 1/2 heures me semble un minimum ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La ligne aller (Le Verdon-Bordeaux), il faudrait bien mettre les trains toutes les heures entre 13-18 (actuellement toutes les 2-2.30) Ligne retour (Bordeaux-Le Verdon), il n'y a pas de train entre 11-15, et après entre 15-18). Tarif très élevé : pour un A/R jeune : 15 euros...c'est impossible d'en profiter tous les jours ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Ceci permettra notamment de combler des creux d'offre en mi-journée. Pour les usagers réguliers, la gamme tarifaire TER menée par la Région et SNCF Voyageurs propose des modalités d'abonnements (avec des tarifs encore plus avantageux pour les -28 ans).
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Prévoir plus de fréquence et de places aux horaires de pointe. Respecter les horaires (moins de retard serait un réel confort) ».	Pour répondre au besoin de capacité sur le RER M, des renforts de desserte sont proposés afin d'améliorer la fréquence. Ainsi, sur la section Bordeaux-Arcachon +1 circulation/jour sera proposée en 2024 en semaine et +3 circulations/jour le week-end. De plus, des travaux vont être réalisés d'ici 2026 sur des gares entre Libourne et Bordeaux pour rallonger certains quais afin que toutes les gares soient en capacité d'accueillir davantage de double-rames sur les circulations opérées entre Libourne et Arcachon. La Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Sur la ligne Bordeaux-Libourne, les départs en fin de journée entre Cenon et La Gorp se font une fois par heure : afin d'être plus en phase avec les horaires de débauche aléatoires, il serait plus confortable d'avoir un train toutes les demi-heures afin d'éviter un temps d'attente trop long en gare, qui allonge considérablement le temps de trajet. Lorsque je débauche à 19h, je dois attendre le train de 20h06...ce qui porte mon temps de trajet à 1h30...de quoi préférer la voiture ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Dès 2024 des améliorations de desserte seront proposées sur la section entre Libourne et Bordeaux, avec la mise en place de +6 circulations/jour en semaine.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La ligne 42 est saturée le matin et le soir. La fréquence des trains en gare de Margaux n'est pas assez importante notamment à partir de 07h le matin. Il n'y a plus qu'un train à 08h et un autre à 09h30. Il serait judicieux de réouvrir le croisement à Margaux qui est inutilisé pour augmenter la fréquence des trains et permettre à plus d'usagers de prendre le train car les conditions actuelles	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Pour atteindre ce niveau de desserte sur la partie périurbaine de la ligne du Médoc, des aménagements des infrastructures seront à réaliser d'ici 2030 (études en cours).

découragent les usagers. Il faut commencer à développer et fiabiliser l'offre pour donner envie aux gens de prendre le train ».	
Horaires	Réponses
« Bonjour. Lorsqu'on vit entre Libourne et Bordeaux, on met étrangement plus de temps pour rejoindre Bordeaux que ceux qui partent de Libourne : fréquence bien moindre, et surtout, double punition, ce sont justement les omnibus qui sont systématiquement supprimés lors qu'il y a des grèves (exemple récent : le 6 juin) ! Concrètement, un train omnibus allonge certes le temps de trajet entre Libourne et Bordeaux de quelques minutes (5 à 10 min selon les horaires) ... mais permet de desservir une population bien plus large ! J'habite dans une commune de la CUB, et je paie plein pot les impôts. Et pourtant, les Libournais mettent moins de temps que moi à rejoindre Bordeaux (tant mieux pour eux) ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Dès 2024 des améliorations de desserte seront proposées sur la section entre Libourne et Bordeaux, avec la mise en place de +6 circulations Facilit'R/jour en semaine (omnibus). A compter de 2024, les objectifs conventionnels de régularité seront fixés par ligne et non plus selon la moyenne des résultats régionaux. Cela poussera SNCF Voyageurs à fiabiliser la desserte sur l'ensemble des lignes du réseau TER Nouvelle-Aquitaine.
Horaires	Réponses
« Faire arrêter dans toutes les "petites" gares les trains qui circulent déjà ? Probablement intéressant pour : - limiter les déplacements en véhicules d'une gare à l'autre - limiter la saturation des parkings des "grosses" gares - limiter le nombre de personnes embarquant son vélo à bord - permettre aux personnes sans véhicule, notamment collégiens et lycéens, d'être autonomes. Un train toutes les 2h qui s'arrête à Arbanats le soir en heure de pointe... de quoi décourager les usagers ou reporter les difficultés sur les gares principales ».	Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires en halte d'Arbanats sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) permettront d'augmenter le nombre d'arrêts pouvant être desservis sur cette section de ligne. De ce fait, pour les haltes avec le plus faible potentiel, les arrêts sont « clignotants » selon les circulations, afin de maintenir une desserte sur l'ensemble des points d'arrêt. Néanmoins, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus pour tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. En conséquence, davantage d'arrêts seront à terme proposés à Arbanats.
Horaires	Réponses
« Afin de désenclaver le Médoc, il faudrait plus de train sur la ligne Bordeaux - Le Verdon. De plus, au nom des usagers de la ligne, nous demandons le maintien des horaires actuels ! Surtout les trois premiers trains du matin au départ de Bordeaux (6h26, 7h27, 8h58). Merci ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Il n'est pas prévu à ce jour de faire évoluer les horaires en place.
Horaires	Réponses
« Sur la ligne 42 il faut maintenir les trains tôt le matin 6h26 et 7h27 au départ de Bordeaux même en été, nous travaillons aussi l'été ! Merci ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte

	toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Une réflexion sur la continuité des horaires l'été pour les usagers du quotidien est en cours.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Horaire d'hiver : Merci de nous laisser le train 7h27 départ Bordeaux Saint-Jean vers le Médoc. Oui, il y a des gens qui travaillent dans le Médoc et qui souhaitent être à leur poste avant 9h. Horaire d'été : Nous sommes bien heureux que le train soit apprécié par les touristes, mais il faudrait prévoir une rame de plus pour certains trains dont le 866142. Le message "Pour votre confort nous vous invitons à privilégier un autre train " c'est se moquer des gens. Pensez-vous que les gens qui travaillent ou qui ont une correspondance ou qui veulent simplement rentrer chez eux vont attendre 2 heures le train d'après ? ».	Il n'est pas prévu à ce jour de faire évoluer les horaires en place sur la ligne du Médoc. Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées, notamment en période estivale. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. La Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Sur la ligne 42 un train à 16h devrait être ajouté en départ de la gare Saint-Jean vers Pauillac. Aujourd'hui il n'y a rien entre le 14h59 et le 16h58 = le train de 16h58 est bondé. Un doublement des rames est aussi nécessaire aux heures de pointe le matin et le soir ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Un travail est régulièrement effectué par SNCF Voyageurs pour adapter, autant que possible, la composition des rames pour proposer davantage de places sur les circulations les plus chargées. Néanmoins, du fait des limites de disponibilité du parc de matériel et face à une importante croissance de la fréquentation, certaines circulations sont effectivement aujourd'hui sur-occupées en heures de pointe. La Région s'est engagée dans l'achat de 18 rames supplémentaires, permettant notamment d'absorber l'afflux de ces usagers. Elles seront livrées à compter de 2025.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il faut conserver un train qui arrive en gare de Bordeaux avant 18h sur la ligne 42. Cela correspond à l'horaire de récupérations des enfants à l'école/crèche/garderie ».	Une circulation Lesparre 16h28 – Bordeaux 17h45 est proposée en semaine. Il n'est pas prévu à ce jour de faire évoluer les horaires en place.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« J'ai constaté à plusieurs reprises des "disparitions" de trains sur la L41 (je laisse d'autres usagers préciser pour d'autres lignes) sans aucune indication : ces trains ne sont pas indiqués comme supprimés mais "disparaissent" des horaires du jour. Elles arrivent parfois au dernier moment (ex : TER de 6h16 à Alouette France direction Libourne prévu le dimanche soir mais disparu le lundi matin) et posent de sérieux problèmes professionnels (ex : correspondance impossible avec les TGV partant avant 7h vers Paris), avec difficultés pour se faire rembourser (en tant qu'abonné). Il est important de mieux garantir les horaires des trains prévus, au risque de désabonnements des usagers (j'y réfléchis) ».	Cette demande a été transmise à SNCF Voyageurs afin que l'information voyageurs proposée soit plus efficiente. Pour les abonnés annuels, la Région et SNCF Voyageurs proposent la garantie fiabilité, afin de disposer de modalités de remboursement en cas de retards ou suppressions répétés.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Bonjour. La nouvelle fiche d'horaire ligne 42 Bordeaux-Verdon pour l'été (juillet et août) ne correspond pas aux usagers qui travaillent dans le Médoc. Pensez aux gens qui travaillent dans le Médoc et font dynamiser le Médoc, s'il vous plaît. Nous vous avons déjà signalé ce problème l'année dernière, mais vous ne nous écoutez pas ! Vous avez toujours des excuses Et le problème des places manquantes pour des vélos dans cette période aussi... C'est dangereux pour les passagers. Merci pour votre écoute ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Une réflexion sur la continuité des horaires l'été pour les usagers du quotidien est en cours, en plus de l'adaptation de l'offre aux enjeux touristiques.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« C'est bien de proclamer toutes les vertus du RER-M, ce serait mieux de mettre en application des choses toutes simples : avoir les mêmes horaires toute l'année. Une fois encore, les fréquences en juillet-août sur les lignes 41 et 42 (et certainement sur les autres lignes) sont allégées. Exit la fréquence à la demi-heure aux heures de pointe. De même, les plages travaux de 3 semaines en automne et de 3 semaines au printemps sont toujours présentes. Il serait bien d'avoir les mêmes horaires du 1er janvier au 31 décembre et d'effectuer les travaux de maintenance durant la nuit. Sinon, merci d'arrêter d'appeler un RER-M ce qui n'est qu'un simple TER augmenté d'Optim'TER ».	Une continuité de la desserte tout au long de l'année, permettant de fiabiliser l'attractivité de l'offre pour les usagers du quotidien fait partie des enjeux inscrits dans le cadre du RER M, en lien avec l'objectif de cadencement à la demi-heure tout au long de la journée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Lors des vacances d'été, une fréquence plus importante de train sur la ligne 42 conjuguée à une offre de bus vers Hourtin, Montalivet ou Soulac pourrait permettre d'amener plus de touristes (notamment jeunes) vers les stations balnéaires. L'offre pour aller vers ces stations sans voiture depuis Bordeaux est aujourd'hui très limitée ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), est prévue d'ici 2030 en lien avec les travaux d'infrastructures à mener. Cette desserte permettra de davantage répondre aux enjeux touristiques du secteur.

	Dans ce cadre un travail sera également mené pour améliorer les correspondances TER-Car, en plus de la mise en place prévue d'une ligne de car express sur le Médoc.
Horaires	Réponses
« Cette ligne permet de se rendre à la gare de Bordeaux et ainsi prendre des connexions vers le reste de la France. La fréquence des trains devrait être plus importante notamment vers Lesparre (certains trains s'arrêtent à Pauillac) ».	Dans le cadre du projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les heures est attendue à Lesparre (dans chaque sens), est prévue d'ici 2030 en lien avec les travaux d'infrastructures à mener.
Horaires	Réponses
« Ajout de train le week-end et notamment en soirée pour répondre à la demande du renouvellement de la population venu vivre en périphérie de Bordeaux. Au moins un horaire en fin de journée ou soirée afin d'encourager les gens à ne pas prendre leur voiture vue comment les réseaux routiers sont saturés sur cet axe ».	Dans le cadre du projet de RER M, des renforcements de desserte sont prévus le week-end en plus de la semaine, afin de répondre à l'ensemble des enjeux de déplacement. En 2025, il est attendu la création de 4 circulations le week-end, permettant des élargissements d'amplitude le soir avec des derniers départs de Bordeaux à 20h08 et de Saint-Mariens à 19h07.
Horaires	Réponses
« Trop d'incidents sur les horaires utilisés par les actifs et pas assez d'horaires intermédiaires.	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes.
Pas de parking à proximité de la gare de Bruges ».	La Région a demandé à SNCF Voyageurs un plan d'actions pour améliorer la régularité des circulations de la ligne du Médoc. La Région dispose d'un règlement d'intervention pour accompagner les collectivités locales dans l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux au sein des gares. Une participation régionale jusqu'à 35% peut être sollicitée, portée à 70% pour les aménagements liés au stationnement vélos.
Horaires	Réponses
« Le dernier train en soirée sur la ligne Bordeaux – Saint-Mariens (vers 20h) ne capte pas les voyageurs ayant pris le TGV de Paris parti vers 18h ! Décaler d'une demi-heure ou un peu plus, permettrait de partir un peu plus tard de Paris et serai souhaitable... aujourd'hui, il faut écourter nos réunions en tenant compte des délais d'accès à Montparnasse...».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes permettant de proposer des correspondances plus matinales et plus tardives, en direction de Paris notamment. En 2025, la création de 2 circulations supplémentaires/jour est attendue tout au long de la journée.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Du 8 juillet au 3 septembre, le tout premier train au départ de Bordeaux en direction du Médoc arrivera à Pauillac à 9h05 et à Lesparre à 9h20, soit trop tard pour les usagers, salariés d'entreprises locales. Certes, les élèves et les enseignants seront en congé à cette période, mais cet horaire pénalise tous les autres passagers de la ligne 42 (en dehors des touristes) qui vont devoir prendre leur véhicule pour aller travailler. S'ils ont la chance d'en avoir un... Jusqu'à l'été 2021, les premiers trains du matin arrivaient à Pauillac à 8h30 et à Lesparre 8h45, horaires plus adaptés à une activité professionnelle. Pourquoi ce changement ? ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Une réflexion sur la continuité des horaires l'été pour les usagers du quotidien est en cours, en plus de l'adaptation de l'offre aux enjeux touristiques.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Les alertes sont non fonctionnelles voire inexistantes sur l'application SNCF Connect. J'ai plus d'une fois été surprise à mon arrivée en gare de voir que mon train était en retard/supprimé. J'ai pourtant bien activé les alertes sur l'application et suivi la procédure indiquée pour chaque trajet. Malgré cela, je ne reçois aucune alerte et suis obligée de penser à regarder les horaires avant chaque départ. Et quand j'oublie j'ai parfois de mauvaises surprises, ce qui est très désagréable ! C'est bien dommage à l'heure du numérique et de la connectivité ».	Cette demande a été transmise à SNCF Voyageurs, afin que l'information voyageurs pour les usagers TER Nouvelle-Aquitaine sur SNCF Connect puisse être améliorée. Des améliorations sont attendues pour que l'ensemble des fonctionnalités proposées sur l'Assistant SNCF puisse être retrouvées.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Quel est l'intérêt de dissocier la ligne 44 partie Bordeaux - Agen et partie Bordeaux - Langon dans les concertations, si ce n'est perdre les usagers, et en particulier de les séparer pour les concertations ? ».	La ligne Bordeaux-Langon a été intégrée au comité de lignes concernant le RER Métropolitain depuis 2022, car les sujets concernant les projets d'infrastructures et l'avancée globale de ce projet y sont plus largement exposés. Pour autant, les usagers de la ligne Bordeaux-Langon peuvent tout à fait intervenir dans le cadre du comité de ligne de l'axe Bordeaux-Agen.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« La concertation sur le RER-M a montré que cette concertation n'était qu'une vaste fumisterie et une superbe mystification de la part d'un maître d'ouvrage qui a éludé toutes les questions qui dérangent, tout cela avec la complicité des deux garants. Pourtant, les propositions des usagers concernant le RER-M sont toujours les mêmes depuis que ces concertations existent et sont les mêmes quelle que soit la ligne en Nouvelle-Aquitaine : en résumé, vrai cadencement à la demi-heure sans trou de desserte, trains plus nombreux et plus tardifs en soirée, fréquences augmentées surtout aux heures de pointe, liaisons semi-directes, (voir la suite dans la partie commentaires) ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte omnibus sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes, notamment en soirée. Comme indiqué, un tel niveau de desserte nécessitera la réalisation des travaux d'Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux (AFSB) sur la branche Bordeaux-Langon. La fin des travaux est prévue pour 2032. Les liaisons semi-directes sont assurées par la desserte TER en direction d'Angoulême, Périgueux, Bergerac, Agen, Saintes, Dax ou encore Mont-de-Marsan.

	La Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici fin-2026. La Région, le Département et Bordeaux Métropole se sont engagées dans une analyse d'opportunité de création de nouvelles haltes TER sur le RER M, au-delà du Bouscat-Sainte-Germaine et Talence-Médoquine. Les gares de Vertheuil, Toctoucau, Croix d'Hins, Pierroton et Saint-Vivien-du-Médoc font partie des gares inscrites à cette analyse en cours.
Information voyageurs	Réponses
« Il faut conserver l'affichage des voies jusqu'au départ gare Saint-Jean, svp, ne pas les enlever 3 minutes avant. Si l'on est juste en temps en correspondance on ne sait plus où aller ! ».	Cette demande a été transmise à SNCF Gares & Connexions, responsable de cet affichage en gare.
Intermodalités	Réponses
« Coordination des trains TER avec les cars interurbains à toutes les gares. Installation de pôles d'échanges multimodaux au moins aux gares de Pauillac, Lesparre et Soulac avec - assez de râteliers à vélo - des boxs fermant à clé pour les vélos plus précieux - des postes "vélib" - des bornes de chargement pour les voitures et vélos électriques - des offres d'autopartage ».	Un travail en continu est mené pour proposer des correspondances adaptées entre les lignes TER et les lignes de cars interurbains. La Région dispose d'un règlement d'intervention pour accompagner les collectivités locales dans l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux au sein des gares. Une participation régionale jusqu'à 35% peut être sollicitée, portée à 70% pour les aménagements liés au stationnement vélos.
Intermodalités	Réponses
« Alors qu'il s'en est créé un à Pessac-Alouette, et que le plus proche sinon est situé à Bougnard, il est dommage que la gare de Pessac Centre ne soit pas pourvue d'un abri vélo, est-ce que cela peut être envisagé ? De nombreux vélos sont accrochés aux alentours de la gare, il y aurait un réel besoin ».	Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), il est prévu l'aménagement de 40 places de vélos sécurisées en gare de Pessac-Centre d'ici fin-2024.
Intermodalités	Réponses
« Fluidifier et améliorer la vitesse de la ligne en : - limitant le nombre d'arrêt - augmentant le nombre de rames par trains - créant des parkings vélo dans les gares de départ et gares d'arrivée pour limiter les vélos dans les trains - augmentant les places de parking pour les voitures - créant des pistes cyclables reliant les gares.	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte omnibus sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine et une amélioration des amplitudes. Ces circulations supplémentaires seront omnibus pour assurer un cadencement sur l'ensemble des points d'arrêt. La desserte « rapide » est assurée par les liaisons semi-directes TER en

Prévoir un financement par les collectivités locales et par l'autorité organisatrice du transport. Bon courage ».	direction d'Angoulême, Périgueux, Bergerac, Agen, Saintes, Dax ou encore Mont-de-Marsan. Un travail en continu est mené pour proposer des correspondances adaptées entre les lignes TER et les lignes de cars interurbains. La Région dispose d'un règlement d'intervention pour accompagner les collectivités locales dans l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux au sein des gares. Une participation régionale jusqu'à 35% peut être sollicitée, portée à 70% pour les aménagements liés au stationnement vélos.
Intermodalités « Puisqu'il s'agit de créer, à partir de l'existant, une offre de mobilité globale, nous pourrions envisager un regroupement des offres Région/Bordeaux Métropole. Ainsi, la mise en place de pôle d'échanges de mobilité devant les gares, offrant les propositions totales (voiture/covoiturage, RER, TransGironde, Tbm/offre locale de bus, etc) peut favoriser la qualité des échanges et des parcours d'un point à un autre des territoires concernés par l'installation du RER. De plus, la cible client groupe une population hétérogène qu'il faut prendre en compte dans le cadre des politiques publiques, il faudrait alors proposer des horaires et une tarification adaptée en se détachant des "abonnement SNCF" ».	Réponses Dans le cadre du RER M, un projet d'amélioration des services en gare est en cours. Il permettra de définir le niveau attendu, notamment en matière d'intermodalité ou encore d'information voyageurs avec pour objectif une meilleure coordination des offres. Concernant la tarification, en plus de la gamme tarifaire TER déjà proposée par la Région et SNCF Voyageurs, attractive pour les usagers réguliers et occasionnels, la Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Des réflexions sont en cours concernant les modalités de développement d'un billet unique attractif sur l'ensemble du périmètre du RER M.
Intermodalités « Ambarès a la chance d'être desservie par deux lignes de train, ce qui pourrait (sur le papier) permettre de multiplier les fréquences... mais lorsqu'on prend un abonnement, on est sommé de choisir l'une ou l'autre ligne. C'est vraiment dommage et assez incompréhensible car la distance parcourue est la même. Une évolution des modalités d'abonnement à envisager ? ».	Réponses La Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Dans ce cadre, il n'est plus question de gare de rattachement pour les abonnements.
Intermodalités « Il me semble anormal que la garantie fiabilité ne puisse s'appliquer qu'à une seule ligne dès lors que l'on effectue un trajet avec correspondance en empruntant 2 lignes de TER. Par exemple, quand j'effectue (et paye) quotidiennement un trajet empruntant les lignes 43 et 41... je ne devrais pas avoir à choisir d'activer la garantie fiabilité sur la portion de la ligne 43 ou sur celle de la ligne 41 ».	Réponses A date, il n'est pas prévu d'évolution des modalités de la garantie fiabilité.

Intermodalités	Réponses
« Serait-il possible d'optimiser les temps d'attente entre les correspondances TER-TER, TER-Bus afin d'éviter d'avoir à courir ou de devoir attendre systématiquement 30 minutes ? Je me doute que l'exercice n'est pas facile, mais viser un temps d'attente de 15 minutes (plutôt que 0 ou 30) serait un vrai confort et incitatif pour l'usage des transports en commun ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine. Ce cadencement permettra d'améliorer nettement les possibilités de correspondances en gare de Bordeaux, aussi bien entre les branches du RER M que sur toutes les autres lignes. Un travail en continu est mené pour proposer des correspondances adaptées entre les lignes TER, les lignes de cars interurbains et les différentes offres de transport urbain ou de mobilité locale.
Intermodalités	Réponses
« Merci de revoir les espaces réservés aux vélos. Nous sommes de plus en plus nombreux à avoir notre vélo à bord des TER. L'espace actuel gêne considérablement le passage des personnes (et du contrôleur...) quand il y a plus de 5 ou 6 vélos ».	Concernant l'import des vélos dans les trains, 6 emplacements vélo sont en place pour chaque rame circulant sur la ligne Libourne-Arcachon. 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). Sur les lignes à enjeu touristique estival, dont Libourne-Arcachon, la Région et SNCF Voyageurs proposent le service Velo Zen, permettant une prise en charge accompagnée de vélos dans des espaces dédiés sur des circulations moins fréquentées (jusqu'à 25 vélos supplémentaires). Ces places sont proposées avec un complément, sur réservation, de +5 € sur le prix du billet TER. Des réflexions sont en cours concernant l'évolution des modalités de prise en charge des vélos à bord sur les lignes fortement occupées en heures de pointe.
Intermodalités	Réponses
« Les TER des lignes 41 et 42 ne sont pas compatibles avec les TGV vers et de Paris alors qu'il y a un vrai besoin pour de nombreuses personnes sur les déplacements professionnels. Il n'y a par exemple aucun TER pour le 1er TGV vers Paris le matin. Le soir, il faut souvent attendre 30 mn. Les habitudes professionnelles ont changé mais pas les transports... ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches, permettant notamment d'atteindre un cadencement à la demi-heure en semaine. Ce cadencement permettra d'améliorer nettement les possibilités de correspondances en gare de Bordeaux, notamment pour en direction de Paris. Les premiers départs TGV de Bordeaux en direction de Paris sont, à ce jour, peu compatibles aux correspondances TER du fait

	notamment des fenêtres travaux de nuit ne permettant pas d'assurer de circulations.
Intermodalités	Réponses
« La presse se fait l'écho de la volonté du gouvernement de faire intégrer la Société du Grand Paris dans les RER des métropoles. Avons-nous besoin de cette société qui a complètement failli à sa mission en Ile-de-France du point de vue de la gouvernance, des finances, de la tenue des délais et de l'aspect technique des nouvelles lignes de métros ? N'y a-t-il pas assez d'acteurs dans notre RER-M qui ont déjà assez de points de vue divergents pour en rajouter un qui va tirer à soi le projet et qui va porter la parole de l'Etat en totale contradiction avec nos besoins ? Quelle est la position du Conseil Régional sur ce nouvel acteur du RER-M ? ».	La Société des Grands Projets (ex-Société du Grand Paris) a vocation à porter des projets de création ou de réouverture de lignes ferroviaires. Il n'est donc pas prévu de sollicitation de celle-ci dans le cadre du projet de RER M.
Intermodalités	Réponses
« Jusqu'à Lesparre, Soulac et au Verdon et à la Pointe de Grave en coordination avec le bac vers Royan et les trains à partir de Royan ».	Dans le cadre de ce projet de RER M, des renforcements de desserte sont attendus sur l'ensemble des branches. Une desserte toutes les 2h est attendue jusqu'au Verdon (dans chaque sens), renforcée à toutes les heures en heures de pointe, d'ici 2030. Des réflexions sont menées pour élargir l'ouverture de la ligne jusqu'à la Pointe-de-Grave au-delà de juillet-août, permettant de faciliter les liaisons vers Royan.
Tarifs	Réponses
« Introduction rapide de billets intermodaux et attractifs (allers simples, tickets journée, abonnements) pour tous les moyens de transport régional (TER, car, bus, tram, bac) pour toute la Gironde ».	Concernant la tarification, en plus de la gamme tarifaire TER déjà proposée par la Région et SNCF Voyageurs, attractive pour les usagers réguliers et occasionnels, la Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Des réflexions sont en cours concernant les modalités de développement d'un billet unique attractif sur l'ensemble du périmètre du RER M.
Tarifs	Réponses
« Le cout d'un billet Lesparre - Bordeaux sans cartes avantages est aujourd'hui de 14€, ce qui est l'option la plus chère (en comparaison avec la voiture, le covoiturage et le bus). Des tarifs réduit sur certains créneaux horaires permettraient surement d'augmenter la fréquentation qui est parfois très faible ».	La Région et SNCF Voyageurs proposent des billets Petit Prix (à partir de 5€) sur les secteurs et horaires où la fréquentation est moins importante.

Tarifs	Réponses
« Afin de développer l'offre touristique est-il envisagé de mettre en place des tarifs comme en Occitanie avec des TER à 1€ vers les plages ? Les transports interurbains de la Région Nouvelle-Aquitaine dispose d'une offre similaire ».	Sur les mois de juillet et août, la Région et SNCF Voyageurs proposent le Pass Escapades sur 1 ou 2 jours. Il permet de proposer un aller-retour au prix des billets Jeunes (à partir de 4 €), avec la gratuité pour les enfants, sur l'ensemble des destinations TER Nouvelle-Aquitaine. De plus, au cours de l'été 2023, les abonnés annuels ont pu bénéficier d'un dézonage permettant l'accès à l'ensemble du réseau TER Nouvelle-Aquitaine, le week-end pour les abonnements tout public et toute la semaine pour les -28 ans.
Tarifs	Réponses
« "La garantie Fiabilité" pour les abonnés est censée réduire le coût de l'abonnement s'il y a eu trop de retard ou annulation. Le recensement (automatique) des annulations (pour mon cas ligne Pessac-Macau) est simplement faux. 4 annulations indiquées pour tout le mois de mai ? Ce nombre a été atteint dès la première semaine... Et c'est vrai pour tous les mois avec aucune manière de signaler ces aberrations ».	A date, il n'est pas prévu d'évolution des modalités de la garantie fiabilité.
Tarifs	Réponses
« La ligne 42 est aujourd'hui la seule qui soit accessible avec un abonnement TBM hebdo, mensuel ou annuel entre Parempuyre et Bordeaux/Pessac. Est-ce que ce dispositif est amené à se poursuivre voire à s'étendre à d'autres lignes ? ».	Concernant la tarification, en plus de la gamme tarifaire TER déjà proposée par la Région et SNCF Voyageurs, attractive pour les usagers réguliers et occasionnels, la Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Des réflexions sont en cours concernant les modalités de développement d'un billet unique attractif sur l'ensemble du périmètre du RER M.
Tarifs	Réponses
« Les tarifs TER (Bordeaux-Arcachon 12,20 €) sont bien plus élevés que ceux des cars interurbains (Bordeaux - Cap-Ferret 2,30€), il est évident que de tels tarifs ne favorisent pas le report modal de l'automobile vers le train. Le principe du billet unique (expérimenté sur la ligne 42) doit être étendu à l'ensemble du territoire métropolitain pour un réseau de transports collectifs intégré associant TER, Tram, Bus... En outre, les parkings P+R proches des gares TER devraient être accessibles gratuitement aux usagers TER comme à ceux du Tram. A Pessac centre, le parking souterrain (sous utilisé actuellement) pourrait constituer une offre P+R pour éviter le stationnement ventouse dans les quartiers alentours ».	Concernant la tarification, en plus de la gamme tarifaire TER déjà proposée par la Région et SNCF Voyageurs, attractive pour les usagers réguliers et occasionnels, la Région propose aux côtés de Bordeaux Métropole dès novembre 2023 le Pass TBM+Trains. Dans ce cadre, les abonnements annuels TBM permettent l'accès aux TER sur les gares au sein du périmètre de Bordeaux Métropole pour un complément de +10 €/mois. Des réflexions sont en cours concernant les modalités de développement d'un billet unique attractif sur l'ensemble du périmètre du RER M. Ce Pass TBM+Trains permet l'accès aux parcs relais de TBM.

Tarifs	Réponses
« Malgré les efforts financiers et politiques louables et considérables de la Région, le RER-M et le TER Nouvelle-Aquitaine de manière plus générale, sont véritablement en danger : énorme prise en charge à hauteur de 76% du prix des billets par la Région ce qui représente près de 25% des finances de la Région, nécessité de prendre à sa charge l'entretien des LDFT, infrastructures vieillissantes et à bout de souffle qui ne tiennent que par des réparations de style « jambe de bois ». (voir la suite dans la partie commentaires) ».	La Région fait du développement du réseau TER Nouvelle-Aquitaine une priorité, et notamment le RER M afin de participer activement au report modal sur la métropole bordelaise. De plus, les développements de desserte sur le RER M sont financés à 50% par Bordeaux Métropole depuis 2021.
Tarifs « Le 19 juin, vous avez précisé que le sillon sur la ligne 44 ne permettait au train de s'arrêter qu'à 9 gares entre Langon et Bordeaux. Cela implique que les habitants des villes où le train ne s'arrête pas à tous les passages (Villenave d'Ornon et Arbanats par ex) prennent leurs véhicules (frais supplémentaires) pour aller à la gare d'avant ou d'après et donc prennent un abonnement TER à la gare utilisée. Concernant Villenave d'Ornon, la Gare la plus proche en temps est celle de Cadaujac, donc il faut aller en arrière et l'abonnement TER revient donc + cher. Est-il envisageable d'ajuster le prix de l'abonnement pour les habitants de ces communes qui se retrouvent lésés ? Merci ».	Réponses Comme indiqué, les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) permettront d'augmenter le nombre d'arrêts pouvant être desservis sur cette section de ligne. De ce fait, pour les haltes avec le plus faible potentiel, les arrêts sont « clignotants » selon les circulations, afin de maintenir une desserte sur l'ensemble des points d'arrêt. Néanmoins, dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus pour tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. En conséquence, davantage d'arrêts seront à terme sur ces différents arrêts dont Arbanats et Villenave d'Ornon. Il n'est pas prévu, à ce jour, d'adaptation des pratiques tarifaires dans ce cadre.