



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

votre avis
COMPTE

Volet 1

Comité de ligne Bordeaux - Agen

11 avril 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

« Bonjour, cette année encore (et encore plus vu l'affluence et la démocratisation du velotaf) je pousse la proposition d'espace supplémentaire pour les vélos. Je sais que la solution préférée de la SNCF est de déposer son vélo en gare de départ pour en reprendre un en gare d'arrivée (pas pratique, oblige à avoir 2 vélos en espérant ne pas se les faire voler...). D'année en année, nous serons plus présents, des rames volumineuses spécifiques existent, il est temps d'accompagner ce développement ».

Les trains régionaux ont vocation à assurer en priorité le confort des voyageurs, en réservant un maximum d'espaces pour les sièges passagers. Chaque train dispose également d'espaces destinés à accueillir des vélos non démontés, mais en nombre limité. Il est effectivement préférable, dans le cadre des trajets du quotidien, de ne pas embarquer son vélo à bord des trains aux heures de pointe. Néanmoins, afin de favoriser l'usage du vélo pour se rendre dans les points d'arrêts du TER, les gares et haltes sont déjà équipées d'arceaux pour stationner les vélos. Des abris vélos fermés et sécurisés seront également déployés : l'Etat a ciblé 62 gares à équiper en Nouvelle-Aquitaine avant le 1^{er} janvier 2024. Pour la ligne Bordeaux-Agen, sont concernées Beautiran, Langon, La Réole, Tonneins, qui ne disposent d'aucun stationnement sécurisé, contrairement à Cérons, Portets Marmande et Agen. Pour les autres points d'arrêts non ciblés dans le décret, la Région va proposer aux collectivités de les équiper eux-aussi en stationnement vélos sécurisés, via un cofinancement. Ces parkings vélos sécurisés seront accessibles gratuitement aux abonnés du TER avec leur carte Modalis (excepté dans les gares de Bordeaux Saint-Jean et d'Agen qui disposent de parkings sécurisés vélos payants). La liste des équipements vélo en gare est disponible sur le site TER SNCF [Stationner son vélo en gare | TER Nouvelle-Aquitaine \(sncf.com\)](https://www.sncf.com/fr/ter/nouvelle-aquitaine/stationner-son-velo-en-gare).

« Bonjour, si la fréquence des trains n'est pas accrue, il faut adapter la capacité des trains sur les moments les plus critiques. Dimanche soir, lundi matin et vendredi fin de journée. Les trains sont bondés et les usagers entassés ».

A la demande de la Région, la SNCF mène une veille, et un suivi spécifique sur des trains ciblés susceptibles d'être en sur-occupation, en particulier ceux circulant aux périodes de pointe. Si la surcapacité est avérée, il sera regardé si les possibilités du parc de matériel SNCF et la configuration des quais permettent de rajouter une rame supplémentaire aux horaires concernés.

« Il faut que l'on puisse acheter nos billets de train dans les petites gares. Ceci est impossible actuellement et on est verbalisés si l'on prend son train malgré tout, l'achat ne pouvant pas s'effectuer non-plus dans le train. Tout le monde n'a pas un smartphone plein de mémoire interne et d'applis. D'ailleurs ces applis ne permettent pas l'anonymat (et donc démarchages commerciaux, etc) ? On veut aussi le retour des vrais employés, en chair et en os, avec de vrais conseils et le sourire ».

Lorsque des haltes ne sont pas équipées en distributeurs, il est nécessaire de s'adresser à l'agent SNCF du service commercial qui se trouve à bord pour acheter un billet. Celui-ci peut vous en un délivrer au tarif souhaité, qui peut être par exemple un billet à tarif réduit si vous possédez une Carte+. Seuls les tarifs contingentés comme les billets « petits prix » ne peuvent pas être délivrés à bord, car il est nécessaire de les acheter à l'avance via les canaux numériques. Afin de ne pas être verbalisés, vous devez vous présenter spontanément auprès du contrôleur.

Concernant la confidentialité des données personnelles, les applications numériques de la SNCF sont tenues de respecter la réglementation en la matière. Il appartient au voyageur d'autoriser ou de refuser certains usages liés à ces applications. Aucun démarchage ne sera possible sans autorisation.

« Le TER de 6h30 à Langon permettant d'arriver à Agen avant 8h (7h25) n'existe que le lundi matin ! Tous les autres jours de la semaine, le premier train arrive à Agen à 8h24, ce qui n'autorise pas de commencer le travail à 8h comme c'est mon cas. Il y a pourtant un train Marmande-Agen tous les jours, qui arrive à 7h25 à Agen, il faudrait le faire partir de Langon à minima. Il n'est pas acceptable que l'on ne puisse pas avoir un horaire permettant d'arriver à 8h à Agen ».

Cette demande, si l'opportunité est avérée, devra faire l'objet d'une étude de faisabilités (technique et financière).

« Il me semble important de penser les horaires des arrêts desservant les "petites" gares en fonction des besoins réels de la population. Nombreux sont les Macariens prêts à prendre le train si les horaires permettent de pouvoir travailler à Bordeaux. Donc l'idéal serait : une arrivée à 7h30 à Bordeaux, une arrivée à 8h et une arrivée à 9h. Pour le soir, un départ à 17h30, un à 18h30 et un à 19h ».

Les habitants de Saint-Macaire disposent de 3 possibilités pour se rendre à Bordeaux le matin en transport collectif :

- un départ à 6h06 (arrivée Bordeaux 6h45)
- un départ en navette routière à 6h48, permettant de prendre le Ter à Langon à 7h07 (arrivée à 7h40)
- un départ en ter à 7h31 ((arrivée à Bordeaux à 8h00)

L'arrivée à 9h sur Bordeaux n'est pas envisageable, pour des questions de capacité de la ligne entre Bordeaux et Langon, avec à cet horaire des omnibus et un TGV dans l'horaire souhaité.

Pour les retours du soir :

- un départ à 18h02 pour une arrivée à 18h31
- un départ à 19h31 pour une arrivée à 20h00

Il n'est pas envisageable à moyen terme de créer une offre qui dessert St Macaire à 17h30, là aussi pour des questions de capacité de la ligne entre Bordeaux et Langon. Ces problèmes de capacités seront résolus avec les travaux inscrits dans l'opération « Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux » (AFSB). Comme il s'agit d'une opération longue et complexe, il est recommandé d'utiliser aux horaires souhaités qui ne peuvent pas être mis en place à St Macaire, les dessertes omnibus complémentaires qui arrivent à la gare de Langon. Une réflexion avec la Communauté de Communes sur la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal permettra de travailler sur des nouvelles possibilités d'accès depuis les communes avoisinantes, notamment à vélo.

« Quel est l'intérêt de dissocier la ligne 44 (Bordeaux - Agen) et la ligne 43.2 (Bordeaux Langon), si ce n'est perdre les usagers, et en particulier de les séparer pour les concertations ? ».

La ligne 43.2U a vocation à fusionner avec la ligne 43.1U pour former à terme la ligne 43 Langon – Saint-Mariens du RER Métropolitain. La Région a fait le choix de proposer deux réunions afin de pouvoir proposer un temps de concertation spécifique pour les usagers utilisant les trains au-delà de Langon, qui ont pour terminus Marmande ou Agen.

« Les trains ne sont pas à l'heure dans 90% des cas. Attention, par pas à l'heure, j'entends qu'un retard de 5 min est un vrai retard. On ne peut pas se fier aux horaires, pourtant très précis, pour planifier notre journée de travail ou la récupération de nos enfants. Les compensations proposées, sont fictives car inapplicables. Les horaires des trains proposés ne correspondent pas à la réalité des besoins cités précédemment, il sont modifiés sans se renseigner sur ces besoins ».

La régularité sur la ligne Bordeaux-Agen était de 88,8% en 2021, ce qui est inférieur à l'objectif fixé par la Région qui était de 91,7%. Ces retards sont souvent imputables aux retards des TGV et Intercités qui viennent perturber les départs des Ter.

Les modifications horaires font systématiquement l'objet de concertations, notamment via les comités de ligne. Ainsi vous pouvez trouver dans les documents les horaires de la grille du SA2023 qui doivent être appliqués en décembre prochain. N'hésitez pas à émettre des remarques, sachant que nous ne pouvons bien évidemment promettre de pouvoir satisfaire toutes les demandes.

« La régularité est souvent impactée par les problèmes d'infrastructures, notamment par les problèmes de PN. Que faites-vous pour améliorer la situation des PN ? ».

La régularité est impactée par des incidents dus aux nombreux passages à niveau sur cette ligne. Moins il y a de PN, mieux c'est. Mais les suppressions coûtent très chers pour les pouvoirs publics. Néanmoins il est prévu la suppression de 6 PN entre Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, avec le rétablissement de voiries parallèles.

« Sur la ligne Agen-Bordeaux, il est de plus en plus régulier de ne pas voir systématiquement de chef de bord dans le train, depuis le début de l'année. Ce qui est vraiment dommage, pour la sûreté à bord (lors de problèmes d'incivilité) ou encore dans le cadre du service à bord en cas de retard (informations, reprogrammation correspondances, etc). Quand est-ce que leur présence redeviendra systématique ? La convention région-SNCF n'oblige-t-elle pas sur cet axe une présence systématique à bord ? ».

Sur la ligne Bordeaux-Langon ce sont des brigades qui circulent à bord, sans présence systématique d'un contrôleur à bord. Sur la ligne Bordeaux-Agen, il est prévu la présence d'un contrôleur dans le train. Mais avec la Covid, il y eu beaucoup d'absences d'agents. Le choix est de faire partir les trains sans contrôleur plutôt que de les annuler. Les matériels roulants sont équipés du dispositif permettant de circuler sans l'assistance d'un contrôleur.

« En raison des escaliers et passerelles très raides, beaucoup de quais sont inaccessibles pour les personnes à mobilité réduite, en fauteuil, seules avec un vélo, une poussette ou des bagages lourds et encombrants. Pour permettre l'accès des trains à tous (inclusion des personnes handicapées, parents solo, intermodalité avec vélo réellement possible en pratique, pas seulement en théorie), les gares doivent être équipées de passages sous-terrain avec rampes, monte-charge ou ascenseurs ».

Des travaux d'accessibilité sont conduits chaque année dans les gares et haltes identifiées comme prioritaires dans le schéma directeur d'accessibilité programmé. Sur la ligne, les gares de Bordeaux, Marmande, Tonneins, Aiguillon et Agen sont accessibles. Celle de Langon fait encore l'objet d'étude en vue de travaux en 2024-2025.



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 la ligne 45
ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3.