

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 Lot et Garonne

5 juin 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **les réponses aux questions et propositions** émises lors de cette concertation

Confort	Réponses
« Avez-vous un projet d'installation du wifi dans les Ter ? ».	A date, l'installation de wifi à bord des TER n'est pas prévue. Bien qu'incomplète, la couverture 4G/5G permet malgré tout de maintenir une connexion internet sur la ligne Bordeaux-Agen.
Confort	Réponses
« A certains horaires, les trains sont systématiquement bondés. Pourquoi ne pas prévoir des trains plus longs ? Par exemple, le train Agen/Bordeaux de 7 h 12 ou celui de Bordeaux/Agen de 18 h 33 ? ».	<p>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. C'est notamment le cas sur cette ligne, en semaine, pour le départ d'Agen de 7h12 ou le départ de Bordeaux de 18h33. 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 fin 2025.</p> <p>D'autre part, ces situations de sur-occupation sont principalement observées entre Bordeaux et Langon. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, les dessertes Facilit'R (omnibus) sont développées entre Bordeaux et Langon. Ces circulations doivent permettre d'assurer la prise en charge de ces usagers. En effet, ces circulations, qui ne connaissant pas de sur-occupation, permettent d'offrir davantage de confort pour les usagers.</p>
Confort	Réponses
« Je propose de réfléchir à installer des antennes relais le long des voies, surtout entre La Réole et Bordeaux, car la connexion internet permettant de travailler convenablement est vraiment catastrophique ».	A date, l'aménagement d'antennes relais pour compléter la couverture 4G/5G n'est pas prévu.
Confort	Réponses
« Certaines gares et quais ne disposent que d'escaliers, sans rampes ni ascenseurs, l'accès aux quais est très difficile, voire impossible pour les personnes handicapées à mobilité réduite, les parents seuls avec poussette, les personnes âgées, les bagages très lourds ou les vélos à soulever pour traverser les passerelles au milieu du flot de passagers pressés (intermodalité extrêmement compliquée et décourageante en pratique) ».	<p>L'Etat, la Région et SNCF Gares & Connexions sont engagés dans un schéma directeur visant la mise en accessibilité des gares prioritaires à l'échelle régionale. Les critères de priorité sont définis selon la fréquentation, le maillage territorial et la proximité d'établissements d'accueil de personnes en situation de handicap. Sur la ligne Bordeaux-Agen, les gares concernées sont pour le moment Bordeaux, Langon (travaux ciblés 2028), Marmande, Tonneins, Aiguillon et Agen.</p> <p>Une concertation sera engagée en 2024 afin de pouvoir déterminer les points d'arrêts qui seront sélectionnés pour la phase suivante de mise en accessibilité des gares de Nouvelle-Aquitaine.</p>

<p>Confort</p> <p>« Augmenter le nombre de trains ou attacher un second train le vendredi soir entre Bordeaux et Agen et le dimanche soir entre Agen et Bordeaux. Le nombre de passagers augmente considérablement avec les étudiants, surtout qu'ils voyagent avec des valises. Les déplacements dans les trains sont relativement compliqués ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Un travail est effectué au fil de l'eau 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 aujourd'hui sur-occupées, notamment en pointes hebdomadaires.</p> <p>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.</p> <p>Ces situations de sur-occupation sont principalement observées entre Bordeaux et Langon. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte Facilit'R (omnibus) sont proposés entre Bordeaux et Langon. Ces circulations permettent notamment d'assurer la prise en charge de ces usagers. Ces circulations ne connaissant pas de sur-occupation permettent davantage de confort pour les usagers.</p>
<p>Confort</p> <p>« On va faire un copier/coller de l'année dernière puisque que vous connaissez très bien l'attente des usagers (à quoi servent ces concertations ?):</p> <ul style="list-style-type: none"> - trains plus longs/grands lors des fortes affluences (vous savez très bien les trains surchargés sont toujours les mêmes...) - plus d'arrêts aux "petites gares" - beaucoup plus de places pour les vélos <p>Si déjà ces 3 remarques étaient corrigées, un grand pas serait fait ».</p>	<p>Réponses</p> <p><u>Sur-occupation :</u></p> <p>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 aujourd'hui sur-occupées. 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 fin 2025.</p> <p>Ces situations de sur-occupation sont principalement observées entre Bordeaux et Langon. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte Facilit'R (omnibus) sont proposés entre Bordeaux et Langon. Ces circulations permettent notamment d'assurer la prise en charge de ces usagers. Ces circulations ne connaissant pas de sur-occupation permettent davantage de confort pour les usagers.</p> <p><u>Arrêts intermédiaires :</u></p> <p>Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires</p>

	<p>entre Bordeaux et Langon sur les circulations Facilit'R (omnibus). Les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) permettront de rendre plus robuste l'exploitation de cette 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.</p> <p>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 proposés sur toutes les haltes.</p> <p><u>Vélos :</u> Au vu des importantes contraintes d'occupation des rames par les usagers, il n'est pas envisagé à date de proposer plus de places vélos embarquées (6 places/rame sur les Regio2N exploités sur cet axe). Des vélos supplémentaires peuvent être pris en charge, dans la limite de place disponible.</p> <p>Néanmoins, la Région cherche à faciliter les possibilités de stationnement et services vélo en gares (de montée et descente). Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, les gares prioritaires doivent être équipées de stationnement vélo sécurisé dès 2024 : Bordeaux (880 places), Beautiran (10 places), Cérons (10 places), Langon (30 places), La Réole (10 places), Marmande (20 places), Tonneins (10 places) et Agen (60 places). Au-delà de ces priorités, la Région a exprimé auprès des collectivités locales qu'elle financerait des projets de stationnements vélos dans leurs points d'arrêts, jusqu'à 70% des investissements réalisés pour ces aménagements (dans la limite de 70 000 euros).</p>
<p>Confort</p> <p>« La ligne Bordeaux-Langon permet aux habitants de Langon d'avoir beaucoup plus de trains que nous pour se rendre à Bordeaux mais beaucoup prennent ceux de notre ligne, ce qui engorge les trains de notre ligne notamment le 17h33. Pour quelques trains, supprimer l'arrêt de Langon serait bénéfique pour les usagers de notre ligne ».</p>	<p>Réponses</p> <p>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 aujourd'hui sur-occupées. 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 fin 2025.</p>

	<p>Ces situations de sur-occupation sont principalement observées entre Bordeaux et Langon. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte Facilit'R (omnibus) sont proposés entre Bordeaux et Langon. Ces circulations permettent notamment d'assurer la prise en charge de ces usagers. Ces circulations ne connaissant pas de sur-occupation permettent davantage de confort pour les usagers.</p> <p>D'autres actions sont en cours de réflexion pour assurer la prise en charge des usagers au-delà de Langon.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« J'ai un abonnement annuel Modalis et rencontre chaque jour un peu plus de difficultés pour garer ma voiture (Cérons). Ce 24 avril, le top : pas de stationnement possible, même sauvage. Travail à Bordeaux en voiture. Empreinte carbone, abonnement encore inutile sans remboursement. Triste constat : SNCF, à contre-courant de toutes les réalités actuelles. Je vis à Barsac près de la gare que je peux joindre à pied ou à vélo. Rares sont les trains qui s'y arrêtent encore. Si l'offre de stationnement ne peut être élargie, augmentez la fréquence des arrêts aux "petites" gares. A 63 ans, ne pas devoir prendre un train à 6h30 ou 7h pour pouvoir me garer serait une très bonne chose. (Je prends le 8h36 quand je peux stationner) ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Les gares du RER Métropolitain font face à une importante croissance de la fréquentation, pouvant mener à une saturation des espaces de stationnement.</p> <p>La Région se mobilise auprès des collectivités locales, compétentes en la matière, pour que des pôles d'échanges multimodaux soient développés autour de ces gares. Au-delà du stationnement voiture, doivent se développer dans ce cadre les conditions d'accès à vélo, à pied ou encore en transport collectif lorsque possible.</p> <p>Une participation régionale de 15 à 35% est envisageable pour ces opérations.</p> <p>Les infrastructures en place entre Bordeaux et Langon ne permettent pas d'effectuer l'ensemble des arrêts intermédiaires en halte de Barsac sur les circulations Facilit'R (omnibus). 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, les travaux d'aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB) permettront d'augmenter le nombre de TER sur cette ligne, et de répondre aux objectifs du RER Métropolitain et de tendre vers un cadencement strict à la demi-heure. Cela permettra d'avoir, à terme, davantage d'arrêts à Barsac.</p>
<p>Gares (offre de services)</p> <p>« Mettre en place une rame (tous arrêts sur les horaires de travail) et une rame loisirs (arrêts sur villes principales) = moins de trains surchargés et correspondances grandes lignes et aéroports. ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La desserte de l'axe Bordeaux-Agen est notamment divisée entre les circulations Direct'R entre Bordeaux et Agen, marquant peu d'arrêts sur le périurbain de l'agglomération de Bordeaux, et les circulations Facilit'R entre Bordeaux et Langon desservant la majorité des arrêts (omnibus).</p> <p>Cela correspond en partie à la typologie de desserte instaurée par la Région, c'est-à-dire des dessertes « omnibus » desservant un large bassin périurbain pour les usagers du quotidien et des</p>

	dessertes « rapides » pour les usagers plus occasionnels, visant notamment à offrir une alternative compétitive à la voiture.
Horaires	Réponses
« En cas d'annulation de trains, ou de retards, mise en place d'un remboursement automatique et systématique. En cas de non-circulation des trains aux heures de pointes (matin et fin de journée) remboursement automatique des abonnés au prorata des jours sans service ».	Pour les abonnés annuels, la Région et SNCF Voyageurs proposent la garantie fiabilité, permettant un remboursement en fonction des retards et suppressions observés sur le parcours de l'utilisateur. Pour toute sollicitation concernant un remboursement, une demande peut être effectuée auprès du Centre Relation Clients : https://onics-ter.my.site.com/formulaireNAQ/s/?region=FR-NAQ ou au 0 800 872 872 (appel gratuit).
Horaires	Réponses
« Augmenter la fréquence des arrêts à Villenave-d'Ornon depuis Bordeaux, le soir aux heures de sortie des bureaux (entre 18:00 et 19:00) ».	En heures de pointe du soir, des départs de Bordeaux vers Villenave-d'Ornon sont proposés à 16h56, 18h37 et 20h19. 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.
Horaires	Réponses
« L'idéal serait de bénéficier d'une cadence de TER toutes les 30 mn lors des heures de pointes ».	Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, des développements de desserte sont prévus entre Bordeaux et Langon pour assurer, à terme, une desserte à la demi-heure tout au long de la journée, dont bien sûr en heures de pointes.
Horaires	Réponses
« Il y a malheureusement trop peu de trains après 10h et avant 16h ».	Pour répondre aux besoins des usagers du quotidien, davantage de circulations ont été mises en place en heures de pointe. Pour autant, même en heures creuses des circulations sont proposées sur l'axe Bordeaux-Agen (33 circulations/jour en semaine, complétées par 30 circulations Facilit'R/jour entre Bordeaux et Langon).

	Des départs de Bordeaux ont notamment été créés à 10h30, 13h30 ou 15h30, et des départs d'Agen à 12h, 14h ou 16h. Cette offre est complétée par la desserte TGV et Intercités.
Horaires	Réponses
« Utilisateurs de la ligne au quotidien depuis 2005, pourquoi ne pas prévoir des départs de Bordeaux (ou d'Agen) toutes les 30 min sur les heures de pointes du matin et du soir ? ».	Les besoins de déplacements entre Bordeaux et Agen ne justifient pas une desserte à la demi-heure, car il ne s'agit pas d'une desserte périurbaine, mais intervilles. La fréquence visée à terme aux heures de pointe est plutôt une fréquence horaire.
Horaires	Réponses
« Un horaire de retour de Bordeaux plus tardif (vers 23h30) permettrait de pouvoir profiter de sorties en ville. Au moins en fin de semaine (vendredis et samedis soir). Beaucoup d'usagers de cette ligne n'ont pas vraiment choisi de vivre loin de Bordeaux, mais subissent l'inflation et les conditions d'accès au logement en zone urbaine. Etendre l'amplitude horaire, en sens retour, redonnerait l'accès aux activités urbaines, au lien social, à de l'emploi en horaires décalés, etc. Cela permettrait notamment aux jeunes et aux personnes non véhiculées de renouer avec l'offre culturelle, sportive, gastronomique, éducative, économique du territoire métropolitain ».	Dès à présent, un dernier départ de Bordeaux vers Langon est proposé les vendredis et samedis soir à 22h. Dans le cadre du projet de RER Métropolitain, un élargissement des amplitudes est envisagé, notamment pour répondre à ce besoin de déplacement pour ces activités de soirée. Cependant cet élargissement de l'amplitude horaire pourrait être limité du fait de la contrainte liée aux travaux de maintenance effectués de nuit sur les lignes ferroviaires par SNCF Réseau.
Horaires	Réponses
« 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).
Horaires	Réponses
« De plus en plus d'usagers empruntent la portion de ligne La Réole-Bordeaux (habitants du territoire réolais travaillant sur la métropole ou inversement, déplacements professionnels réguliers, mobilité en augmentation). La desserte de Langon a été fortement améliorée par la mise en place du RER Métropolitain. Vu la proximité de La Réole et Bordeaux, la rapidité de la ligne, le développement du territoire réolais, le parcours du RER Métropolitain devrait se poursuivre (au moins sur une partie des horaires) jusqu'à la gare de La Réole, et jusqu'à plus tard en soirée ».	La feuille de route du RER Métropolitain fixe les aménagements à porter d'ici 2028. Dans ce cadre, le projet se limite en effet à Langon. Au-delà de ce cadre, des réflexions pourront être engagées sur les suites à donner au projet actuel de RER Métropolitain, notamment l'extension horaire que vous demandez. Pour autant, il est important de rappeler que pour les habitants du Réolais, le temps de parcours en TER entre La Réole et Bordeaux est aujourd'hui très attractif : 35min pour les circulations Direct'R (semi-directes).

	Un prolongement des circulations Facilit'R ne correspondrait pas pleinement aux attentes des usagers, malgré le cadencement, car le temps de parcours excéderait 1h.
Horaires	Réponses
« Nécessité de mieux desservir les gares de proximité surtout aux horaires de pointe et sur la pause médiane (pour ceux par exemple, en temps partiel). Outre les questions économiques, écologiques, de stationnement pour ceux qui peuvent se déplacer, un certain nombre d'habitants du territoire n'ont pas le permis de voiture comme les étudiants et n'ont donc pas la possibilité de se rendre dans les gares mieux desservies. Cette desserte aux heures de pointe est indispensable pour permettre notamment aux jeunes de pouvoir se rendre sur leurs lieux d'étude, mais aussi aux salarié·e·s de pouvoir se rendre sur leur lieu de travail sans avoir des amplitudes horaires de 11-12h ou 13h entre deux trains ».	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. 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. 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 sur ces haltes.
Horaires	Réponses
« Faire circuler des trains en plus ? Peut-être, si c'est possible. Faire arrêter dans toutes les "petites" gares les trains qui circulent déjà ? Probablement ! - Pour limiter les déplacements en véhicules d'une gare à l'autre - Pour limiter la saturation des parkings des "grosses" gares - Pour limiter le nombre de personnes embarquant son vélo à bord - Pour 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.
Information voyageurs	Réponses
« 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.
Intermodalités	Réponses
« Permettre une réelle intermodalité pratique pour les cyclistes : plus d'emplacements vélos dans les trains (aux heures de pointe et	Au vu des importantes contraintes d'occupation des rames par les usagers, il n'est pas envisagé à date de proposer plus de places

<p>notamment en période de vacances scolaires, il n'y a pas assez de places, surtout que les grosses trottinettes électriques, les poussettes etc s'y mettent aussi).</p> <p>Un affichage plus clair et voyant de ces emplacements : beaucoup de passagers sans vélo se mettent sur les strapontins à l'emplacement dédié, alors qu'il y a plein de places plus confortables en avançant dans les voitures. Réserver les places proches des emplacements vélos aux cyclistes, afin qu'ils puissent garder un œil sur leur vélo et les déplacer au besoin (sortie d'un autre vélo avant, etc) ».</p>	<p>vélos embarquées (6 places/rame sur les Regio2N exploités sur cet axe).</p> <p>Des vélos supplémentaires peuvent être pris en charge, dans la limite de place disponible.</p> <p>La remontée concernant le besoin de mieux identifier les emplacements dédiés aux vélos est prise en compte.</p> <p>Cependant, compte-tenu du fait que de plus en plus d'usagers souhaitent utiliser le vélo comme moyen de déplacement complémentaire au train, et que les capacités d'accueil dans les trains sont limitées, la Région travaille à des solutions alternatives comme la mise en place de stationnements vélos sécurisés ou de vélos en libre-service en gare.</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Outre le fait qu'il n'y a pas assez de places pour les vélos dans les trains, la ceinture permettant d'attacher les vélos pour éviter qu'ils ne tombent est souvent trop courte pour couvrir les 3 vélos autorisés, et parfois elle est cassée ou inexistante.</p> <p>Certains cyclistes ne respectent pas le positionnement "tête à queue" des vélos, entraînant ainsi le déraillement du vélo contre lequel ils appuient le leur. Système ou signalisation à revoir ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La remontée concernant le besoin de mieux identifier les modalités d'attache des vélos à bord est prise en compte.</p> <p>Au vu des importantes contraintes d'occupation des rames par les usagers, il n'est pas envisagé à date de proposer plus de places vélos embarquées (6 places/rame sur les Regio2N exploités sur cet axe). Des vélos supplémentaires peuvent être pris en charge, dans la limite de place disponible.</p> <p>Cependant, compte-tenu du fait que de plus en plus d'usagers souhaitent utiliser le vélo comme moyen de déplacement complémentaire au train, et que les capacités d'accueil dans les trains sont limitées, la Région travaille à des solutions alternatives comme la mise en place de stationnements vélos sécurisés ou de vélos en libre-service en gare.</p>
<p>Intermodalités</p> <p>« Bonjour. Je prends le train avec mon vélo et il est de plus en plus difficile de voyager dans de bonnes conditions. En effet, aux heures de forte fréquentation, il n'y a pas assez de places pour tous les vélos surtout si on monte à Beautiran ou après. C'est un va-et-vient permanent au départ de Bordeaux pour savoir qui descend en premier et modifier le rangement en fonction. Le tout au milieu de passagers agacés ou ne voulant pas bouger pour permettre d'accueillir tous les vélos (beaucoup de stress).</p> <p>Ne serait-il pas possible de bénéficier de plus d'espace pour accueillir des vélos de plus en plus nombreux avec le développement de l'intermodalité (espace réellement dédié aux vélos) ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>Au vu des importantes contraintes d'occupation des rames par les usagers, il n'est pas envisagé à date de proposer plus de places vélos embarquées (6 places/rame sur les Regio2N exploités sur cet axe). Des vélos supplémentaires peuvent être pris en charge, dans la limite de place disponible.</p> <p>Cependant, compte-tenu du fait que de plus en plus d'usagers souhaitent utiliser le vélo comme moyen de déplacement complémentaire au train, et que les capacités d'accueil dans les trains sont limitées, la Région travaille à des solutions alternatives</p>

	comme la mise en place de stationnements vélos sécurisés ou de vélos en libre-service en gare.
Intermodalités	Réponses
<p>« Pour les petites gares avec seulement 2 voies, on accède facilement aux quais à vélo.</p> <p>Dans les gares plus grandes (ex. La Réole, Langon, Bordeaux) : il n'y a pas de rampes d'accès, ascenseur ou rail dans les escaliers.</p> <p>La ligne 44 arrive quasi-systématiquement en gare de Bordeaux sur les quais qui n'ont aucun accès pour les vélos, les escaliers sont raides.</p> <p>Porter le vélo devient vraiment un casse-tête et un frein à l'intermodalité. Un aménagement de ces gares est nécessaire pour permettre aux vélos d'accéder aux trains avec "rails" ou "guides" dans les escaliers a minima ! Quid des personnes à mobilité réduite ? personnes âgées ? poussettes ? ».</p>	<p>Les gares de Bordeaux et Langon font parties des gares prioritaires à rendre accessibles dans le cadre du schéma directeur mis en place entre l'Etat, la Région et SNCF Gares & Connexions. Dans ce cadre, un accès facilité aux quais pour les vélos est permis, au même titre que pour les personnes à mobilité réduite, via les ascenseurs, qui sont préférés aux rampes par SNCF Gares et Connexions.</p> <p>Les travaux en gare de Bordeaux ont été achevés en 2023, ceux en gare de Langon sont prévus en 2028.</p> <p>Un travail va être engagé concernant la phase suivante de mise en accessibilité des gares de Nouvelle-Aquitaine.</p>
Tarifs	Réponses
<p>« C'est un programme inadapté et injuste pour nous les abonnés. Pour l'année 2022, j'ai enregistré plus de 45 incidents de parcours et il n'y en avait que 4 de l'erreur de la SNCF.</p> <p>Svp, ayez plus de respect à notre fidélité de TER et mettez en place un programme plus équitable lorsque nous avons des incidents car une personne lambda se fait rembourser dans la même journée... ».</p>	<p>A date, il n'est pas prévu d'évolution des modalités de la garantie fiabilité.</p>
Tarifs	Réponses
<p>« Compte tenu des nombreux retards subis aussi par les utilisateurs abonnés du TER (gid://development-app/Decidim::Hashtag/3/utilisateur de la ligne44 depuis 2005), ne pouvez-vous pas imaginer enfin une G30 spécifique pour les utilisateurs de TER ? ».</p>	<p>La Région a mis en place la garantie fiabilité pour les abonnés annuels. A date, il n'est pas prévu d'autres modalités de dédommagements.</p>
Tarifs	Réponses
<p>« Pour les abonnés ou utilisateurs ponctuels des TER, un programme de fidélité (type programme SNCF carte de grand voyageur) est-il envisagé ? Une incitation de plus à prendre régulièrement le train pour ses déplacements régionaux, non ? ».</p>	<p>L'ensemble de la gamme tarifaire TER est disponible ici, avec des tarifs attractifs pour les usagers du quotidien et les usagers occasionnels :</p> <p>https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/billets-reduction</p> <p>Ponctuellement, des campagnes promotionnelles sont également mises en place par la Région et SNCF Voyageurs afin de proposer des réductions tarifaires ou des avantages pour les abonnés. C'était notamment le cas cet été 2023 avec la possibilité pour les abonnés de voyager gratuitement sur l'ensemble du réseau TER Nouvelle-Aquitaine le week-end.</p>

<p>Tarifs</p> <p>« Prenant les TER Bordeaux-Marmande, cela représente un budget important pour faire plusieurs aller et retour dans le mois. Malgré les billets d'abonnement hebdomadaire, mensuel ou encore annuel, serait-il possible d'ajouter des tarifs réduits pour les étudiants ou une nouvelle carte d'abonnement pour les TER pour réduire le coût lors de l'achat des billets ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>La Carte+, valable 1 an pour 29€ permet de disposer de billets à -50% tout au long de l'année sur l'ensemble du réseau TER Nouvelle-Aquitaine.</p> <p>Toutes les informations sont disponibles ici : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/tarifs-cartes/cartes-reduction/carte-plus</p> <p>Pour les -28 ans, des billets Jeunes sont proposés pour les trajets occasionnels, à partir de 2€ selon la distance parcourue.</p>
<p>Tarifs</p> <p>« 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.</p> <p>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 ? ».</p>	<p>Réponses</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>