



**TRANSPORTS REGIONAUX
COMITÉ DE LIGNES
LIGNE BORDEAUX – LE VERDON
COMPTE-RENDU**

20 novembre 2018, 17h45, MACAU
PRESIDÉ PAR MONSIEUR JACKY EMON

Présents

• **A la tribune :**

- Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional de la Région Nouvelle-Aquitaine, délégué au TER et à l'intermodalité,
- Monsieur Adrien HORRENBARGER, Responsable de bassin de mobilité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Samuel ROGER, Responsable Pôle études et Développement de l'Offre TER, SNCF Mobilités,
- Madame Cécile RODIER, Pôle Clients et Services, SNCF Réseau.

• **Dans la salle (ayant signé la feuille de présence) :**

- Monsieur Yannick MESPLE-LASSALLE, Usager
- Madame Frédérique COUVIDOU , Usagère
- Monsieur François ADOUE, Usager
- Monsieur Jérôme TRAVAILLOT, Cgt
- Monsieur Joseph MARTOS, Ufcm Cgt
- Monsieur Adam STAVRAHOGLON, Usager
- Monsieur Germain SUYS, Président de l'Association Talence Gare Multimodale
- Monsieur Jean-Pierre GITTON, ATGM
- Monsieur Guillaume LAFON, Elu Macau
- Madame Catherine ESTIENNE, CESER
- Madame Agnès PROUTEAU, Usagère
- Monsieur Alain NOUHUNT, Usager
- Monsieur Jean-Pierre LAFON, Elu Macau
- Madame Stéphanie LARBODIE, Usagère
- Monsieur Stéphane LE BOT, Usager
- Madame Isabelle LAGARDERE, Usagère
- Monsieur Jean-Louis FUZET, Usager
- Monsieur Hugues BRIARD, Usager
- Madame Sylvianne DUBOURG, Usagère
- Madame Yolande JUSSON, Usagère
- Monsieur Gerald JUSSON, Usager
- Monsieur Benoit SIMIAN, Député
- Monsieur Bernard PIRON, Conseiller Municipal de Ludon Médoc
- Monsieur Pierre LABORDE, Elu Blanquefort
- Monsieur Jean-Marie DELUCHE, Elu Blanquefort
- Madame Céline MERLET, CCI Bordeaux Médoc

- Monsieur Dominique KOPP, Association Trains
- Monsieur Bernard GUIRAUD, Maire de Lesparre
- Monsieur Jean-Yves MAS, CCI Bordeaux
- Monsieur Damien BERGEON, Usager

Ordre du jour :

- Point 1 : Actualité de la ligne – production,
- Point 2 : Travaux d’infrastructure et conséquences sur l’exploitation,
- Point 3 : Horaires du Service Annuel 2019.

En pièces jointes :

- *Présentation Région*
- *Présentation SNCF Mobilités*
- *Présentation SNCF Réseau*

Introduction du Président de séance

Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional de la Région Nouvelle-Aquitaine, délégué au TER accueille les participants et les remercie de leur présence à ce comité de ligne.

Il rappelle que cette réunion est filmée et retransmise en direct.

Monsieur Jacky EMON fait part des négociations actuellement en cours avec SNCF pour une nouvelle convention unique à partir du 1^{er} janvier 2019 à l’échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine. Celle-ci comprendra un haut niveau d’exigence en matière de qualité de service et de régularité.

Il rappelle l’état très préoccupant de l’infrastructure ferroviaire à l’échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine, empêchant la mise en œuvre d’une offre ferroviaire de qualité.

En tant que cheffe de file de l’intermodalité, la Région a mis en place, depuis le 16 juillet 2018, le Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine (SMINA) qui regroupe, à ce jour, 22 autorités organisatrices. Les objectifs de ce syndicat sont notamment de coordonner les différentes offres de mobilité et de mettre en place un système d’information multimodale à l’échelle de la Nouvelle – Aquitaine. Ce dernier – Modalis – a été mis en place le 28 septembre 2018 pour permettre des calculs d’itinéraires multimodaux.

En 2019, le SMINA (« Nouvelles-Aquitaine Mobilités ») aura en charge le déploiement d’un support billettique unique permettant aux abonnés d’utiliser un seul support pour emprunter l’ensemble des réseaux et héberger des titres combinés.

Partie 1 : Synthèse des éléments présentés en séance

Bilan de production de l'année 2017 :

Taux de régularité cumulé en 2017*	Evolution de la régularité par rapport à 2016	Taux de suppression cumulé en 2017	Evolution du trafic annuel 2017/2016
92,4%	+ 3,3%	3,7%	+1,8%

L'année 2018 est marquée par une forte période de grève au printemps (14,5% de trains supprimés) ayant entraîné une baisse significative du trafic voyageurs par rapport à l'année 2017.

Chiffres clés de la ligne :

Nombre de voyageurs par jour	Longueur de la ligne	Nombre de gares/haltes	Nombre de trains par an
1 600	116 km	14 (soit en moyenne 1 gare/8km)	12 500

Typologie du trafic de la ligne :

- 57% d'occasionnels,
- 43% abonnés, répartis entre les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etudes.

Part d'occasionnels	Part d'abonnés*
57%	43%

* Abonnés répartis entre les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etudes

2- SNCF Réseau :

Principaux travaux de la ligne en 2019 :

Sections	Maintenance courante	Autres travaux
Bordeaux-Le Verdon	<ul style="list-style-type: none">• 6 semaines de jours, en moyenne de 7h/jour,	

	<ul style="list-style-type: none"> • 10 semaines de nuit, en moyenne de 7h45/nuit 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 13 semaines de nuit, en moyenne de 7h45/nuit, avec opération « coup de poing » du jeudi 30/05/2019 au dimanche 02/06/2019, nécessitant des interruptions de circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Régénération du Pont Rail du Bouscat Ste Germaine, concomitant avec des travaux d'extension du tramway ligne D

Pour certains travaux de jour, nécessitant des suppressions de trains, des cars de substitution ont été mis en place, avec en amont, un dispositif d'information voyageurs.

Partie 2 : Présentation du service annuel 2019 (SNCF Mobilités/ Région Nouvelle-Aquitaine)

Suite notamment à la refonte de l'offre en 2017, avec la LGV et un meilleur cadencement des TER, le gain moyen en temps de parcours sur l'axe est de 10 à 13 mn/trajet.

A volume d'offre total constant, les adaptations concernent uniquement l'été (juillet et août), sur des jours ou des horaires.

Décalage des jours :

- 866173 (Pessac, 8h01/ Macau, 8h34) = passage de quotidien, à samedi-dimanche (positionnement du lundi au vendredi une heure plus tôt = 866153) ;

- 866153 (Pessac, 7h01/ Macau, 7h34) = création du lundi au vendredi (décalage -1h du 866173 pour crochet avec 866176).

- 866104 (Lesparre, 5h59/ Pessac, 7h13) = avancé de 21mn pour maintenir le crochet, avec 866153 (Pessac, 7h01/ Macau, 7h34)
> le 866104 devient donc le 866154 (Lesparre, 5h37/ Pessac, 6h52)

Décalage horaire :

- 866176 (Macau, 7h42/ Pessac, 8h13) = création du lundi au vendredi (décalage -1h du 866178 = arrivée à 8h13 à Pessac, **en réponse à des demandes d'usagers**) ;

- 866178 (Macau, 8h42/ Pessac, 9h13)= passage à un fonctionnement le samedi-dimanche (positionnement du lundi au vendredi une heure plus tôt = 866176).

Co-pilotée par Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine, l'étude d'amélioration de la desserte de l'étoile ferroviaire de Bordeaux, vise à poursuivre la recherche de performance ferroviaire, et prévoit à terme, un meilleur cadencement de l'offre omnibus (un train toutes les 30 minutes) et envisage une

diamétralisation en gare de Bordeaux permettant de réaliser par exemple, une liaison Libourne-Bordeaux-Arcachon et St Mariens-Bordeaux-Langon, en 2028.

Partie 3 : Relevé des demandes d'adaptions de l'offre et diverses questions abordées en séance

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
<i>Fréquentation – Offre</i>		
<p>Usagère, salariée de la Caisse d'Epargne</p>	<p>Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le niveau général de fréquentation entre les navettes Macau-Pessac et les liaisons Bordeaux-Le Verdon, jugeant les trains à Bordeaux de plus en plus en remplis ; ➤ les études pour mieux desservir le quartier Euratlantique ; 	<p>La Région et la SNCF informent que depuis la réouverture de l'infrastructure du « Triangle des échoppes », en décembre 2016, il y a moins de 2 ans, la fréquentation constatée sur les trains Macau-Pessac, du lundi au vendredi, au mois de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'octobre 2017, la fréquentation moyenne est de 14 voyageurs / train, soit en moyenne 336 voyageurs/jour ; ▪ de septembre 2018, la fréquentation moyenne est de 18 voyageurs / train, soit en moyenne 468 voyageurs/jour, correspondant à une évolution de + 28,5 % par rapport à octobre 2017. <p>Sur l'ensemble du réseau TER Aquitaine, Pessac est la 4^{ème} gare la plus fréquentée sur une année pleine, avec en semaine, une moyenne de 729 voyageurs/jour (comptages octobre 2017), derrière Bordeaux, Libourne et Factice-Biganos.</p> <p>La fréquentation journalière de la gare de Pessac pour les usagers de la navette Macau-Pessac, a augmenté de 35% entre octobre 2017 et septembre 2018.</p> <p>Cette liaison Macau-Pessac présente une intermodalité optimale, avec actuellement des connexions directes avec 3 lignes de Tramway, et à terme, avec la mise en service de la ligne de Tramway D fin 2019 et de la halte du Bouscat-Ste Germaine en 2020-21.</p>

		<p>A terme, il y aura 4 connexions directes tramway/TER.</p> <p>Concernant les études d'amélioration de desserte d'Euratlantique, à la demande de la Région, SNCF a mené des études, qui n'ont pas permis de remplir intégralement les principaux objectifs du cahier des charges. Le rajout d'un train supplémentaire le matin et le soir, en maintenant l'offre actuelle, dont Macau-Pessac, n'est pas possible. Un train bi-tranche, qui viendrait par exemple de Lesparre, avec une division à Blanquefort (une rame irait à Pessac, et l'autre à Bordeaux) n'est pas envisageable. Vu les temps techniques incompressibles de cette manœuvre (dont le temps d'espacement, relatif aux procédures de sécurité), les usagers du 2^{ème} train perdraient entre 10 à 15 minutes. Ces options n'ont donc pas été retenues, parce que trop peu adaptées aux besoins actuels de la majorité des usagers. Même si aucune solution n'a été trouvée à ce jour, la recherche de solutions se poursuit.</p> <p>SNCF considère que ce sujet de la desserte pérenne de la Métropole doit être traité avec l'ensemble des acteurs.</p> <p>Au sujet de la « Métropolisation des TER », la Région informe qu'il est étudié des possibilités pour certaines missions, de ne plus s'arrêter à Bordeaux (« diamétralisation »), afin d'optimiser davantage l'exploitation ferroviaire, malgré les contraintes de l'infrastructure.</p>
Monsieur S. LE BOT, Usager	Demande la répartition des trains supprimés entre les liaisons Macau-Pessac, et Le Verdon-Bordeaux.	SNCF répond que la répartition globale est en moyenne de 20% vers Macau, et 80% à vers la gare St Jean. Elle explique qu'en cas d'exploitation dégradée, si besoin et quand il n'y a pas d'autres alternatives, les liaisons Macau-Pessac sont généralement supprimées plus fréquemment que les liaisons Bordeaux-Le Verdon.

		<p>Les principales raisons de ces suppressions Pessac-Macau sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une liaison moins fréquentée et nettement moins longue, avec davantage d'alternatives de transports (tramway, Transgironde) que la liaison Le Verdon-Bordeaux; • Offre tendue qui ne permet pas un retard au-delà de 5 minutes. <p>Ainsi, les clients TER Bordeaux-Le Verdon, avec une distance plus longue, sont donc priorités.</p>
<p>Monsieur B. SIMIAN, Député</p>	<p>Exprime sa surprise quant à la faible fréquentation des liaisons sur Pessac, qui est un pôle métropolitain majeur, notamment sur le volet universitaire. Il invite à renforcer la communication auprès des étudiants. Cette liaison doit être maintenue, sans toutefois que ça soit au détriment du reste de la ligne, qui nécessite une modernisation. Son passage à double voie ne serait pas soutenable financièrement pour le contribuable : néanmoins, rajouter 1 ou 2 points de croisement sur la ligne, couplées à une nouvelle signalisation, permettrait de renforcer significativement le cadencement. Il suggère de recourir à du matériel plus léger, de type tram-train, moins cher à l'investissement que du matériel TER « classique » : d'après Monsieur Simian, dans le cadre du projet de Loi d'Orientation des Mobilités, ce nouveau matériel roulant pourrait être cofinancé par la Région et Bordeaux Métropole, ainsi qu'éventuellement aussi les intercommunalités desservies, qui pourraient lever du « versement mobilité », pour augmenter les recettes.</p> <p>Les efforts de SNCF et de la Région, en termes de modernisation des gares, de renouvellement du matériel</p>	

	roulant et d'amélioration des gains de temps sont salués. La poursuite de campagnes de communication des liaisons Macau-Pessac est préconisée, notamment auprès des publics étudiants.	
Madame C. ESTIENNE, Ceser	Au regard de la typologie de la desserte et des usagers, avec 57% d'occasionnels et 43% d'abonnés, ne serait-il pas cohérent d'envisager des liaisons « omnibus » et d'autres, plus directes, avec des temps de parcours optimisés ?	SNCF informe qu'à la demande de la Région, plusieurs études ont été menées pour analyser les possibilités d'accélérer certains trains.
Monsieur B. GUIRAUD, Maire de Lesparre	Demande un train semi-direct, qui desservirait par exemple Lesparre-Pauillac-Blanquefort. Les résultats d'une étude, auprès des habitants de la commune, usagers de cette ligne, appuient cette demande. Les horaires de Bordeaux vers le Médoc ne sont pas adaptés en heure de pointe.	Les grands principes méthodologiques du déroulé des études de ce type sont présentés par SNCF. A ce jour, aucune solution technique n'est satisfaisante.
Madame C. COLMONT-DIGNEAU, Maire de Macau	Dans le cadre du Parc Naturel Régional du Médoc, plusieurs demandes d'amélioration de desserte du nord du territoire Médocain ont été effectuées, notamment auprès du Président de la Région. Souligne le plus grand intérêt de renforcer l'offre ferroviaire avec des trains rapides (sur la base d'un travail concerté) que de faire perdurer les navettes Macau-Pessac.	SNCF et la Région ont conscience de ces demandes, qui pourront faire l'objet de nouvelles études, dans le prolongement des précédentes. SNCF explique que si certains trains sont accélérés, le volume journalier total de trains de la ligne en serait diminué, du fait de la voie unique.
<i>Infrastructures</i>		
Cgt	La question des investissements sur les transports est essentielle, pour répondre aux besoins des usagers.	La Région informe que les croisements de la voie unique sont un sujet complexe. Actuellement, par exemple, les trains ne croisent plus à Margaux.
Usager	Les demandes de renfort d'offre sur cette ligne sont très contraintes par la configuration de l'infrastructure, avec peu de points de croisement.	La Région et la Sncf ont conscience de ces sujets, et poursuivent les études d'amélioration de la desserte.

	Le projet de Lgv GPSO est évoqué, avec d'après la dernière mouture à date de la Loi d'Orientation des Mobilités, l'horizon indiquée pour l'étude serait vers 2027. En attendant cette éventuelle nouvelle ligne, le besoin d'amélioration de la desserte du Médoc persiste.	
Usager	Demande qu'il y ait plus de Ter en soirée, de même que le week-end.	La Région et la SnCF notent la demande.
Monsieur B. SIMIAN, Député	Une accélération du calendrier de GPSO a été demandée auprès du Ministère, dans la mesure du possible, plus proche de 2020. Le désengorgement des nœuds ferroviaires de Bordeaux et Toulouse sont des enjeux essentiels de ce projet. Le projet de train à hydrogène pourrait être expérimenté sur cette ligne à l'horizon 2022.	La Région et la SnCF ont conscience de ces enjeux.
Monsieur S. LE BOT, Usager	La question de la vitesse de circulation sur la voie ferrée et de création de quelques points de croisement supplémentaires (par exemple, Moulis), permettant d'améliorer l'exploitation de la ligne, est évoquée. Cela permettrait notamment, d'envisager des trains semi-directs.	SNCF répond que sur la voie de ceinture ferrée, entre Talence et Bruges environ, l'infrastructure est apte à rouler à 160 km/h. Vu les distances inter-arrêts, les croisements et les passages à niveaux, les trains n'atteignent pas cette vitesse. A titre d'exemple, la grille horaire de 1982, comportait 4 croisements dans la journée sur cette ligne. En 2015, il y a 21 croisements, soit 5 fois plus. L'offre a donc été augmentée, avec d'avantage d'arrêts et le nombre de croisements a cru par conséquent, avec une vitesse moindre. Le trafic est dense pour une ligne à voie unique.
<i>Gares – Pôles d'échanges – Intermodalité - Vélos</i>		
Monsieur J-Y MAS, CCI Bordeaux	Dans le cadre du développement de zones d'activités, comme à Lesparre, les conditions de rabattement sur les gares devront être renforcées, nécessitant une articulation des différentes collectivités, dont les intercommunalités et communes.	La poursuite de cet enjeu est bien noté, et nécessite d'être accompagné par l'ensemble des collectivités, dont le Département et les communes.

Monsieur B. GUIRAUD, Maire de Lesparre	Souligne les efforts de la Région depuis 2002, pour améliorer cette ligne. Néanmoins, ils doivent être poursuivis pour l'ensemble des usagers, dont certains ont des horaires décalés. Il est proposé que le prochain Comité de ligne se tienne à Lesparre, sous-préfecture de Gironde, pour être plus proche des usagers du Nord Médoc.	
Monsieur J-J COURSAN	Rappelle les efforts sur les gares. A Soulac, la question de l'ouverture du guichet est posée. La consommation du Contrat de Plan Etat-Région est évoquée, notamment pour envisager la régénération des caténaires de la ligne.	La Région répond que le « schéma de distribution » a été adopté en 2017, visant à faire évoluer l'amplitude des horaires des guichets pour les adapter aux nouveaux usages et besoins des usagers, sachant que dans certaines ex-régions, le volume horaire n'avait pas été adapté depuis longtemps. En parallèle, ce schéma intègre les évolutions des pratiques d'achats, dont une baisse de 2013 à 2016 des ventes au guichet de 28%, et une augmentation des ventes digitales de janvier 2016 à janvier 2017, de 76%. Des réunions de concertation ont systématiquement lieu, avec SNCF, la Région et les Maires des communes concernées, préalablement à cette mise en œuvre.
Cgt	Après la modernisation de la majorité des gares de la ligne, leur devenir est questionné, notamment sur le dispositif de vente aux guichets. Les guichets de Macau, Margaux et Soulac ont des horaires d'ouvertures réduits.	Cependant, la Région précise que les ouvertures des guichets sont différentes de celles gares, et que la Région a voulu maintenir le plus grand nombre de guichets ouverts. La fermeture du guichet de Soulac n'est pas envisagée.
Elu de Macau	Evoque la lettre d'une habitante en face de la gare de Macau : En fin de séance de Comité de ligne, cette lettre sera remise à la Région. Les horaires d'ouverture des guichets y sont évoqués.	La Région apportera une réponse écrite à cette habitante.
<i>Accessibilité PMR</i>		
Madame C. ESTIENNE, CESER	Beaucoup d'efforts ont été effectués par la Région, sur les gares. Il est regrettable que les parkings aux abords, comme à	SNCF précise que les quais de Parempuyre, Macau et Margaux sont accessibles aux PMR, leur permettant de pouvoir monter dans les trains en

	Macau, ne soient pas également accessibles PMR.	autonomie. Lesparre, prioritaire au Schéma d'Accessibilité régional fera partie des gares à traiter en suivant.
Cgt	47 gares sur 314 seraient accessibles aux PMR, et aucune sur la ligne Bordeaux-Verdon : il est demandé le dispositif envisagé sur cette ligne.	La moyenne des gares accessibles sur cette ligne est supérieure à la moyenne des gares accessibles des autres lignes régionales.
<i>Tarifification - Billettique</i>		
Jeune apprenti	Nécessité de prendre un abonnement « classique », dont le tarif est conséquent pour les budgets modestes des apprentis. Les conditions d'accès sont restrictives, et sont considérées comme des freins. En Occitanie, l'abonnement est gratuit pour ce type de public.	La Région poursuit le travail sur une tarification multimodale et harmonisée sur plusieurs bassins de vie. C'est un des objectifs de Nouvelle Aquitaine Mobilités, syndicat mixte créé en juillet dernier, constitué de plusieurs Agglomérations de la Région.
Usager / Monsieur J-Y MAS, CCI Bordeaux	Dans un souci d'intermodalité optimale, l'acceptation des titres des usagers des réseaux TBM et TER est nécessaire : il est demandé de poursuivre les efforts.	Une expérimentation sera lancée à l'automne 2019 permettant d'utiliser le Ter avec un titre urbain, sur la Voie ferrée de ceinture.

Partie 4 : Relevé des demandes formulées en ligne sur le module de concertation de la Région

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région/SNCF
« Apart HM »	Il arrive régulièrement que les trains de la ligne 33 s'arrêtent au quai 4, voire au quai 6. Sur cette dernière voie, les quais sont bas si bien que l'accès au train est difficile, voire dangereux. De plus, les départs ou arrivées depuis ces voies provoquent le cisaillement de toutes les aiguilles en sortie de gare Saint Jean ce qui n'est absolument pas recommandé en terme de vieillissement des installations ferroviaires. Pourquoi SNCF s'évertue à ne pas faire	En situation normale, les arrivées/départs des trains de la ligne du Médoc se font voies « A », « B » et « C ». Quand ce n'est pas le cas, il s'agit d'une situation perturbée.

	constamment partir et arriver les trains de la ligne 33 sur les quais A, B et C pourtant destinés à accueillir les trains des lignes 32, 33, 40 et 61 ?	
J-M Larronde	Proposition de rajouter des wagons car désormais, avec la hausse de la fréquentation, on a de plus en plus de mal à trouver des places assises quand on monte à Caudéran.	Il revient à SNCF, en sa qualité d'exploitant de veiller à utiliser un nombre maximal de trains durant les périodes de pointe et d'adapter la composition des matériels roulants afin de garantir un service de qualité aux usagers.
Apart HM	Quand SNCF Réseau mettra t'elle en œuvre le point 1.2.2.4 du CPER 2015-2020 sur les études puis la suppression du tronç commun des quais A, B et C en gare de Bordeaux St Jean ? La suppression du service Auto-Train laisse des espaces pour la création d'une voie supplémentaire, ce qui permettrait de fluidifier la sortie de la gare Bordeaux St Jean et donc de limiter les retards. En raison de ces difficultés, il arrive très souvent que les circulations venant du Verdon soient déviées sur les quais 4 et 6 alors que SNCF a fait financer les quais A, B et C par la Région Aquitaine afin qu'ils soient entièrement dédiés aux circulations vers Arcachon, Hendaye et Le Verdon	<p>Bien que le sujet de la fluidification du nœud ferroviaire de Bordeaux soit important, la Région doit faire face à un réseau fortement dégradé nécessitant de prioriser le lancement d'opérations (ex : travaux très conséquents sur Libourne – Bergerac).</p> <p>Par ailleurs, SNCF Réseau a lancé le Schéma Directeur du nœud de Bordeaux dont les conclusions sont attendues par la Région, au cours du premier semestre 2019. Il permettra de planifier les investissements nécessaires.</p>
« Sara » Ludonnaise	Les trains du lundi matin avant 9h et vendredi soir après 16h sont surchargés, en raison notamment de la hausse de la fréquentation sur la ligne et de son utilisation par des lycéens internes (qui partent le lundi matin et rentrent le vendredi). Il est rare de voyager assis sur ces créneaux en raison du nombre important de valises. Est-il possible de rajouter un(e) wagon/voiture sur ces horaires et de prévoir plus d'espaces de stockage des valises? En raison de leur poids, les jeunes ne peuvent pas toujours les mettre en hauteur ?	Il revient à SNCF, en sa qualité d'exploitant de veiller à utiliser un nombre maximal de trains durant les périodes de pointe et d'adapter la composition des matériels roulants afin de garantir un service de qualité aux usagers.

M. F. Da Costa	Proposition de remplacer le train qui fait le trajet Macau-Pessac (entre 7h43 et 8h16) par un train faisant le trajet direct vers Bordeaux. La majorité des passagers de ce train descendent à Arlac ou se rendent à la gare St Jean en prenant la correspondance à Pessac. Seule une poignée de passagers (entre 5 et 10) vont véritablement à Pessac	La Région, en lien avec SNCF, et s'appuyant sur les demandes exprimées lors de ce comité de lignes va étudier une évolution des horaires.
« Bareyt »	Evoque des retards, voire annulation de train qui ne sont pas toujours signalés sur l'appli SNCF qui n'est pas très fiable....	L'exploitant travaille actuellement sur un vaste programme d'amélioration de l'information voyageurs, à l'échelle nationale, afin notamment de limiter les incohérences entre les différents supports d'affichage.
« Bareyt »	Demande un train toutes les 30 minutes en heures de pointe en semaine (Matin 7h/9h et soir 17h/19h).	La Région, dans le cadre d'une étude visant à améliorer la desserte de l'étoile ferroviaire de Bordeaux, vise à renforcer l'offre sur la ligne Bordeaux-Le Verdon. A l'horizon 2028, la fréquence ciblée vers Bordeaux-Saint-Jean serait à la demi-heure (sous réserve de faisabilité technique, sur un axe contraint par la voie unique).
« Apart HM »	En 2018 et à l'intérieur de la septième agglomération de France, agglomération qui se veut être un phare au niveau européen et mondial, SNCF fait toujours circuler ses trains sur la ligne 33 en faisant signer des bouts de papier tout comme au 19ème siècle. Il est temps de passer en bloc automatique depuis Blanquefort jusqu'à la Pointe de Grave en supprimant les BMVU et CAPI. Ce passage en bloc automatique permettrait de diminuer les coûts de la ligne en supprimant des chefs de gare qui n'auraient plus lieu d'être et en évitant de perdre du temps à chaque gare de croisement. Si SNCF Réseau estime qu'il est trop onéreux de passer en BAPR sur cette ligne, il est possible d'utiliser l'ERTMS Régional, qui constituerait une véritable	<p>Le sujet de la modernisation de la signalisation sur cet axe a déjà été identifié, en particulier sur la section en VU à partir de Bruges. L'opportunité de réalisation sera étudiée en fonction du projet de service à l'horizon de réalisation.</p> <p>Auparavant, il conviendra de stabiliser le plancher ferroviaire afin d'éviter la mise en place de ralentissements.</p> <p>Des opérations de type « Rénovation Voie Ballast » et réfection d'ouvrages sont donc à prioriser dans un premier temps.</p>

	alternative économique et novatrice sur une ligne en France.	
--	--	--

Monsieur Jacky EMON précise que les documents de présentation de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités seront accessibles sur le site internet de la Région ainsi que le compte rendu du comité de ligne. Une adresse mail est également proposée pour d'éventuelles remarques, suggestions ou questions.

Il remercie également l'ensemble des participants d'être venu assister au comité de ligne et précise qu'une réunion aura lieu l'année prochaine.

Contacts auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine :

Direction des transports ferroviaires de voyageurs
Site de Bordeaux
Monsieur Adrien HORRENERGER
Responsable de Bassin de Mobilité Nord-Aquitaine.
Transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
Tel : 05 57 57 80 62