



**TRANSPORTS REGIONAUX
COMITÉ DE LIGNE
LIGNE 17 BORDEAUX – ST-MARIENS-ST-YZAN
COMPTE-RENDU**

04 octobre 2018, 17h45, St-André-de-Cubzac
PRESIDÉ PAR MONSIEUR JACKY EMON

Présents :

• **A la tribune :**

- Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional délégué aux Ter et à l'intermodalité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Pierre SIGUIÉ, Responsable de bassin de mobilité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Cyril CHANU, Directeur production, SNCF Mobilités,
- Monsieur Rodolphe FOUCAUD, Responsable Projets Territoriaux Poitou-Charentes, SNCF Réseau.

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

- Monsieur Benjamin GARANDEAU, Mairie de St-André-de-Cubzac
- Monsieur Sylvain GUINAUDIE, Maire délégué de Aubie-et-Espessas
- Monsieur O. GUIBERT, Usager
- Monsieur Didier GIROU, Conseiller municipal
- Monsieur David CERESUELA, CGT Cheminots
- Monsieur Sébastien ROUAUD, SCoT Haute-Gironde
- Monsieur Jean-Jacques CHAILLOT, Collectif Blaye Bordeaux Rail
- Madame Muriel GIRAUDEL, UNSA Ferroviaire
- Madame Célia MONSEIGNE, Maire de St-André-de-Cubzac
- Monsieur Pascal DROUET, Usager
- Monsieur Patrice GALLIER, Maire de St-Gervais
- Monsieur Jean-François CHAUBARON,
- Monsieur Pierre LASCOURREGES, Journal Sud-Ouest
- Monsieur Hugo DUMEZIL,
- Monsieur David PLAGES, CGT Cheminots
- Madame Magalie SOARES, Usagère
- Monsieur Dominique GUICHON, DREAL Nouvelle-Aquitaine
- Madame Vanessa DUPRAT, Usagère
- Monsieur BENNETEAU,
- Madame Mélanie LEBLEU, Abonnée
- Monsieur Christian HAMARD, Association Amicale des Usagers du Train
- Madame Edwige DIAZ, Conseillère régionale
- Monsieur Fabrice COFFINET, Citoyen
- Madame Anouck RAINON, Usagère et cheminote
- Monsieur Jean-Michel GADRAT, Usager
- Madame Annie LUCY, Usagère
- Monsieur Quentin HANS, Usager
- Monsieur Thierry VALANDON, Usager
- Madame Céline MOREAU, Usagère

- Monsieur Alain TABONE, Maire de Cubzac-les-Ponts
- Madame Solange MENSAH
- Madame Françoise LECLERC, CESER Nouvelle-Aquitaine
- Madame Juliette CORBEAU, Abonnée
- Madame Anne LEGAY, DREAL Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Stéphane DAVID, Usager
- Madame Cécile MARQUAIS, Usagère
- Monsieur Thierry TOURNADE, Journaliste radio
- Monsieur Alain RENARD, Conseiller départemental du canton Nord-Gironde

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 délégué aux Ter et à l’intermodalité, 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.

Il 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 (Nouvelle-Aquitaine Mobilités) 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 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 production de l'année 2017 :

Ligne	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
Bordeaux – St-Mariens	87%	-4%	1,4%	+21,6%

* Objectif Région : 91%

L'année 2018 est marquée par une forte période de grève au printemps (15,5% de trains supprimés) ayant entraîné une baisse significative du trafic voyageurs par rapport à l'année 2017 (-46,3% au 2^{ème} trimestre 2018 par rapport à 2017).

Chiffres clés :

Ligne	Nombre de voyageurs par jour	Longueur de la ligne	Nombre de gares/haltes	Nombre de trains par an
Bordeaux – St-Mariens	3 200	41km	9	7 500

Typologie du trafic :

Ligne	Part d'occasionnels	Part d'abonnés*
Bordeaux – St-Mariens	32%	68%

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

2- SNCF Réseau :

Principaux travaux en 2019 :

Lignes / Sections	Maintenance courante	Autres travaux
St-Mariens - Bordeaux	<ul style="list-style-type: none">Maintenance de nuit toute l'année avec des plages entre 23h15 et 5h15	Chantier de renouvellement voie et ballast entre La Grave et La Ramade, de nuit entre 21h50 et 6h. 5,4 km de voie renouvelés afin de la pérenniser. Coût : 11 M€ financés par SNCF Réseau

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

Depuis le 27 août dernier : **mise en place d'un A/R Ter supplémentaire Bordeaux 17h45 – Saint-Mariens 18h28 avec un retour Saint-Mariens 19h12 – Bordeaux 19h55.** Il s'agit d'une demande formulée lors du comité de ligne de 2017 qui permettra de combler un creux d'offre sur cet axe lors de la pointe de l'après-midi.

A partir du SA 2019 (décembre 2018), **l'offre sera également renforcée le matin** avec un A/R supplémentaire de St-Mariens 7h08 - Bordeaux 7h55 et Bordeaux 8h05 – St-Mariens 8h48 du lundi au vendredi.

L'actuel Ter St-Mariens 8h32 – Bordeaux 9h15 sera décalé de la façon suivante : St-Mariens 8h08 – Bordeaux 8h55.

Le reste de l'offre proposée au SA2018 sera reconduite en 2019 sans modification majeure. Pas d'évolution prévue au SA 2020.

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

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
M. David CERESUELA, CGT Cheminots	Les usagers prenant le train dans les haltes doivent souvent acheter leurs billets auprès des contrôleurs qui proposaient jusqu'à présent un tarif guichet. A partir du 9 décembre, ce tarif ne sera plus proposé par le contrôleur. Une majoration d'environ 7€ sera appliquée.	La vente au guichet s'amointrit et la vente sur internet augmente de manière considérable. La Région travaille avec SNCF sur un schéma de distribution afin de maintenir au maximum une présence dans les gares importantes. La Région a toujours demandé qu'en cas d'absence de point de vente en gare/halte, la tarification se fasse au tarif guichet dans le train.
M. Pascal DROUET, Usager	Beaucoup de statistiques présentées sur le blog de ligne. Propose de raisonner en nombre d'usagers en retard plutôt qu'en nombre de trains en retard. Pourquoi les abonnements hebdomadaires ont été exclus des mesures commerciales mises en place à la suite des grèves du 2 ^{ème} trimestre 2018.	SNCF reconnaît que ce mode de comptage serait plus représentatif que l'actuel (un train vide comptant aujourd'hui autant qu'un train rempli ; lorsqu'un train est supprimé, si les voyageurs sont reportés sur le train suivant, leur retard n'est pas comptabilisé). Ce système existe dans d'autres Régions comme Occitanie, mais dépend de la convention passée entre SNCF et chaque Région. Un nouveau système de comptages à

		<p>bord des trains devrait être déployé pour obtenir ces statistiques.</p> <p>Pour le dédommagement, le choix de ne pas rembourser les abonnés hebdomadaires est lié à la flexibilité de ce titre : les usagers empruntant ce titre avaient connaissance du mouvement de grève et prenaient leur titre en sachant que leurs trajets seraient perturbés dans la semaine. Choix opéré par SNCF pour faire face aux pertes de l'entreprise et pour favoriser les abonnés plus dépendants du train.</p>
<p>M. Didier GIROU, Conseiller municipal d'Ambarès</p>	<p>Réclame depuis plusieurs années une tarification unique pour les usagers prenant le train à La Gorp et La Grave, haltes situées toutes les 2 sur Ambarès.</p> <p>Un comité de pilotage récemment réuni sur le réaménagement de la halte de La Grave a avancé des chiffres importants pour une restructuration des cheminements et l'agrandissement du parking. Mais pas de sécurisation du passage à niveau n°505 à l'ordre du jour.</p> <p>Sur le fret, compte tenu de la mise en gabarit de la ligne fret Niort-Bordeaux, qu'en est-il des sillons fret sur cette ligne ?</p>	<p>La Région travaille avec SNCF sur une tarification identique pour les abonnés sur ces 2 haltes. Une dérogation devrait être appliquée prochainement pour contourner le système actuel.</p> <p>Le passage à niveau peut être amélioré pour être mieux visible. A ce jour, il est considéré comme conforme par rapport aux réglementations sur le sujet. SNCF Réseau reviendra vers la Commune à ce propos.</p> <p>SNCF Réseau indique que la mise au gabarit concerne l'axe Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux (autoroute ferroviaire). Des tunnels vont être mis au gabarit pour favoriser la circulation des convois frets. L'alternative via Niort a été abandonnée, trop contraignante avec la voie unique.</p>
<p>M. David CERESUELA, CGT Cheminots</p>	<p>Quelle mobilité pour les usagers en situation de handicap ? En Région Nouvelle-Aquitaine, 15% de gares/haltes peuvent proposer le service Accès Plus, mais aucune entre Bordeaux et St-Mariens. Du personnel pourrait être mis à disposition dans certaines gares comme St-Mariens pour assurer ce service.</p>	<p>La Région travaille avec SNCF Réseau et l'Etat sur ces questions, notamment pour compléter la programmation nationale sur l'accessibilité.</p> <p>Il existe une programmation à l'horizon 2024, mais pas de gare identifiée entre Bordeaux et St-Mariens. La plus proche sera Jonzac. L'effort financier demandé</p>

	<p>Prend note du nouveau service Accès Ter, mais s'interroge sur le coût de cette mesure pour l'usager.</p>	<p>est très important mais chaque partenaire est mobilisé sur le sujet. Par ailleurs, la Région et SNCF ont mis en place le service de substitution « Accès Ter » sur certains arrêts prioritaires faisant l'objet d'une dérogation. Ce service sera élargi à l'ensemble des gares non prioritaires dans le cadre de la nouvelle convention d'exploitation Ter Nouvelle-Aquitaine 2019-2024, passée entre la Région et SNCF Mobilités.</p> <p><i>Post comité de ligne :</i> ce service sera gratuit pour les usagers concernés, pris en charge par la Région.</p>
<p>M. Sylvain GUINAUDIE, Maire délégué de Aubie-et-Espessas</p>	<p>Au sujet de la halte d'Aubie-St-Antoine, regrette que les ascenseurs de la nouvelle passerelle ne soient pas encore mis en service. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas emprunter le train ici. Souhaite une réponse de SNCF Réseau.</p>	<p>SNCF Réseau contactera directement la Mairie à ce sujet, sachant que cette question est également portée par Lisea, exploitant de la Ligne à Grande Vitesse qui jouxte la halte.</p>
<p>M. Alain RENARD, Conseiller départemental du canton Nord-Gironde</p>	<p>Y-aura-t-il une amélioration de la capacité du matériel roulant sur cette ligne ? A certaines périodes de la journée, certaines rames sont sur-remplies.</p>	<p>Question liée à l'offre proposée et donc à la fréquence des trains (si forte fréquence, on fait circuler des rames simples, si faible fréquence, on fait plutôt circuler des rames doubles).</p> <p>Au SA2019, le nombre de trains proposés en soirée sera le même qu'au SA 2018 post-été. Quelques engins vont passer de 170 à 220 places.</p> <p>L'offre du matin va se développer. Certaines rames doubles vont devenir simples, les flux se répartissant entre plusieurs trains. Une petite perspective pour faire mieux à court terme en utilisant une partie du matériel habituellement utilisé sur la ligne Bordeaux-Bergerac, fermée pour travaux durant 9 mois en 2019. Cependant, pas de perspective d'amélioration à plus long terme. Il arrive aussi que des rames annoncées comme doubles soient assurées avec des rames simples.</p>

		<p>Un travail va être mené pour améliorer l'information voyageurs, ou pour assurer un service d'autocars de substitution en cas d'aléa.</p> <p>La Région rappelle qu'1,3M€ ont été investis pour renforcer l'offre sur cette ligne. En 2019, c'est l'axe sur lequel le plus d'investissements auront été faits pour développer l'offre.</p>
M. Stéphane DAVID, usager	<p>Regrette la tendance à la diminution du nombre de contrôleurs dans les trains. Prend l'exemple d'un trajet où la descente de tous les passagers n'a pu se faire à St-André, contraignant plusieurs usagers à descendre à Aubie et à trouver des solutions pour rentrer chez eux. Un contrôleur était présent mais n'avait pas la responsabilité de la montée/descente en gare.</p> <p>Des travaux ont été faits en gare de Bordeaux mais il est difficile pour un usager Ter de se frayer un chemin dans les accès de la gare, en particulier avec les contrôles à l'embarquement. Des conflits apparaissent d'ailleurs avec les agents Ouigo qui interdisent l'accès à certains Ter en cas d'embarquement sur un même quai.</p>	<p>La chaîne des mobilités dans l'agglomération bordelaise doit répondre aux différentes transformations du territoire. 12M de clients dans cette gare avec des projections à 18M dans les prochaines années. Des aménagements ont donc été faits pour favoriser l'intermodalité avec les transports à proximité.</p>
M. David PLAGES, CGT Cheminots	<p>Regrette la diminution des « espaces cheminots » dans les grandes gares au profit d'un développement des surfaces commerciales. Il est regrettable de perdre l'attrait culturel d'une gare de voyageurs, en comparaison avec un aéroport.</p> <p>Fait part de situations conflictuelles sur les nouveaux systèmes de contrôle, type brigades, expérimentés sur Bordeaux-Arcachon, notamment lors d'embarquement de vélos à la place de personnes à mobilité réduite sans qu'aucun personnel ne puisse</p>	

	<p>intervenir. Evoque aussi les problèmes en matière de sûreté.</p>	
<p>M. David CERESUELA, CGT Cheminots</p>	<p>Malgré les bons chiffres de fréquentation, la Région et SNCF poursuivent la mise en œuvre du schéma de distribution.</p> <p>A St-Mariens l'ouverture du guichet passerait de 91h/semaine à 36h/semaine soit 5 à 6h/jour alors qu'aucun autre moyen n'existe à proximité pour acheter un billet.</p> <p>A St-André-de-Cubzac, les horaires d'ouverture seraient réduits à 67h/semaine soit environ 9h/jour mais ce qui est faible pour une ligne dont la fréquentation a augmenté de 15% sur un an.</p>	<p>La réduction d'amplitude horaire du guichet n'est pas effective à St-Mariens. La Région souhaite systématiquement que des réunions de concertation soient organisées au préalable avec les mairies concernées et la SNCF. Rien ne peut se mettre en place auparavant. Cela a déjà été fait à St-André-de-Cubzac même si l'accès au bâtiment voyageurs doit être amélioré.</p>
<p>Mme Célia MONSEIGNE, Maire de St-André-de-Cubzac</p>	<p>Trouve inadmissible la décision de fermer le hall de la gare voyageurs à certaines heures, en même temps que la réduction de l'amplitude d'ouverture du guichet.</p> <p>Une gare doit être un lieu d'accueil et d'abri. Depuis la mise en place du Pôle d'Echanges Multimodal, cette gare se veut intermodale et n'accueille donc pas uniquement les usagers du train. La réhabilitation de la gare a été financée à 93% par la Région, le Département et les collectivités territoriales, pratiquement pas par la SNCF. Pense qu'il existe des solutions techniques pour que la gare s'ouvre et se ferme automatiquement. Des moyens communaux pourraient être mobilisés dans ce sens.</p> <p>Une consultation est en cours avec SNCF Réseau pour réaliser une passerelle et rendre accessible les quais (1,3M€ dont 900 000€ à la charge de la commune). Rappelle les efforts considérables des collectivités sur cette ligne.</p>	<p>La Région partage le point de vue sur l'ouverture du hall voyageurs. Des discussions sont en cours avec SNCF pour remédier à la situation.</p>
<p>Usager</p>	<p>Signale qu'en gare de St-André-de-Cubzac, il n'existe qu'un petit espace pour se protéger de la pluie sur les quais. Est-il prévu d'améliorer les choses ?</p>	<p>Pas d'aménagement prévu sur les quais pour le moment. Un travail devra être fait pour ouvrir le bâtiment voyageurs sur une meilleure amplitude horaire.</p>
<p>Mme Edwige DIAZ,</p>	<p>Quels dispositifs ont été mis en place pour lutter contre l'insécurité (vol, agressions, comportements</p>	<p>La ligne 17 n'est pas particulièrement touchée par</p>

Conseillère régionale	sexistes) quant aux usagers ou aux agents de la SNCF ? Ces dispositifs ont-ils été évalués ?	l'insécurité selon les remontées faites à la SNCF et à la Région. Une médiation sociale a été mise en place sur la ligne Bordeaux-Bergerac grâce à un partenariat avec le PIMMS de Cenon. Selon les incivilités constatées sur le territoire néo-aquitain, ce dispositif pourrait être étendu à d'autres lignes.
M. Pascal DROUET, Usager	Quel avenir pour la 1 ^{ère} classe à bord des Ter ?	La 1 ^{ère} classe existait toujours à bord des trains Ter Aquitaine, mais pas sur Ter Limousin et Ter Poitou-Charentes. Il était donc nécessaire d'harmoniser la situation. Il est donc prévu de supprimer la 1 ^{ère} classe sur les Ter Nouvelle-Aquitaine. Les usagers détenteurs d'un billet 1 ^{ère} classe dans les Ter sont souvent des usagers empruntant un TGV en ou un Intercités sur le reste de leur parcours. Mais dans les trains ne disposant pas de 1 ^{ère} classe, ils peuvent se retrouver dans des trains complets, sans place assise disponible. Une réflexion est donc en cours pour que ces usagers puissent réserver une place à bord du Ter, permettant de leur assurer d'être assis tout au long de leur parcours, mais rien n'est tranché pour le moment.
Mme Muriel MARTIN, Usagère	Mère d'enfants scolarisés à Saintes, s'interroge sur l'absence dans les grilles horaires distribuées de l'absence du Ter 864202 St-Mariens – Saintes, le matin. Demande pourquoi ce train n'est pas origine Bordeaux, beaucoup de jeunes Girondins étant scolarisés à Saintes (Sport Etudes...).	Ce Ter circulera bien au SA 2019 mais n'était pas inclus dans le périmètre de ce comité de ligne, d'où l'absence dans les grilles horaires distribuées. Ce train a déjà été origine Bordeaux il y a plusieurs années mais avec une assez faible affluence. Une étude pourra être demandée à SNCF pour que ce train parte de Bordeaux en service commercial, si son potentiel est avéré.
M. Pascal DROUET, Usager	Les temps de trajet semblent augmenter entre Bordeaux et St-André-de-Cubzac, se rapprochant des 30 minutes.	Cette section n'est pas touchée par des limitations de vitesse. SNCF essaye toujours de faire des trajets les plus rapides possibles. La

		densité de trafic à l'arrivée sur Bordeaux peut avoir un impact.
Usagère de la section St-André-Bordeaux	Le départ de Bordeaux vers St-Mariens à 17h45 vient d'être remis en service alors que ce train n'a pas circulé pendant 1 an et que la SNCF affirmait qu'un cadencement ne permettait pas de le faire circuler. Comment cela s'explique ?	Le départ de 17h26 pour Saintes ne suffit pas pour absorber tous les flux. Le départ de 17h45 permet de mieux répartir ces flux. Il s'agit d'une des principales avancées sur le réseau Ter Nouvelle-Aquitaine pour le SA 2019.
Usagère	Qui décide de la capacité des trains sur la ligne ? Depuis septembre, beaucoup d'usagers ont du mal à prendre le train.	Ce sont les services de la SNCF qui prennent ces décisions mais les enchaînements rapides des trains en heures de pointe posent des problèmes pour réutiliser les rames. Si une mission circule en unité multiple, elle doit repartir en unité multiple, circulant ainsi sur des horaires moins pertinents.
Mme Célia MONSEIGNE, Maire de St-André-de-Cubzac	Souligne l'importance surcharge du 865107 arrivant à 8h15 sur Bordeaux, en particulier quand il circule en Unité Simple.	SNCF doit travailler sur une meilleure mise à disposition du matériel en heures de pointe en travaillant sur un décalage des horaires de maintenance. C'est un travail complexe à engager.
Mme Muriel MARTIN, Usagère	Pour utiliser les abris vélos sécurisés, il faut être abonné TBM. Les détenteurs d'un simple abonnement SNCF ne peuvent y accéder, notamment à Ambarès où plusieurs vols de vélos ont été relevés.	La Région travaille sur une meilleure combinaison vélo+train et reconnaît que des axes de progression sont possibles. A Ambarès (La Gorp), le local vélo dépend de Bordeaux Métropole, l'accès est donc réservé aux abonnés TBM ou Modalis. SNCF reconnaît que les solutions ne sont pas suffisantes pour favoriser l'intermodalité train+vélo. L'exploitant avec la Région souhaitent limiter l'accès aux vélos à bord des trains en raison des conflits d'usages et de la perte de temps engendrée aux arrêts.
M. Christian HAMARD, Association Amicale des Usagers du Train M. Jean-Jacques CHAILLOT, Collectif Blaye Bordeaux Rail	La Région a rendu public une étude menée en 2006 sur une potentielle réouverture de la ligne Blaye-Bordeaux, réactualisée en 2012. Celle-ci affirmait que des études socioéconomiques complémentaires devaient être menées pour décider d'une éventuelle réouverture. Rappelle l'importante circulation automobile sur le secteur. D'autres	La Région est confrontée à la dégradation de l'infrastructure du réseau existant. Elle doit ainsi investir massivement pour pérenniser des axes menacés. Il est donc difficile aujourd'hui d'envisager une réouverture de cet axe, au détriment des lignes menacées.

	<p>Régions rouvrent des lignes pour 60 000 voyageurs annuels alors que le potentiel de cette section est de 105 000 voyageurs/an selon l'association Movable.</p> <p>Demande une réouverture de dossier avec les associations et les élus pour expliquer le refus de rouvrir cet axe.</p> <p>Demande aussi que SNCF Réseau ne déclassifie pas cette ligne.</p>	<p>Plusieurs liaisons routières existent entre Blaye et Bordeaux-Ravezies ou Lormont-Buttinière, avec des correspondances offertes à St-Andre-de-Cubzac avec le Ter. Une réflexion est en cours pour améliorer le plan routier de voyageurs dans ce secteur à l'horizon 2020.</p>
<p>M. Benjamin GARANDEAU, Mairie de St-André-de-Cubzac</p>	<p>Quels sont les trains actuellement en Unité Multiple (UM) qui devraient passer en Unité Simple (US) en décembre 2018 ?</p>	<p>Le matin : Arrivées à Bordeaux 7h04 : US de 220 places (UM le lundi), 7h15 US de 170 places (220 places le lundi), 7h36 UM 340 places, 7h55 US de 220 places, 8h15 US de 170 places, 8h33 US de 220 places, 8h55 US de 220 places.</p> <p>Le soir : départs de Bordeaux à 17h01 US de 220 places, 17h25 UM de 440 places, 17h45 US de 170 places, 18h01 UM de 340 places, 18h40 US de 220 places, 19h05 US de 220 places.</p>

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

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
<p>Magali</p>	<p>Depuis St-André-de-Cubzac vers Bordeaux, peu de correspondances sont offertes à Bordeaux pour se rendre notamment à Pessac.</p> <p>De Bordeaux vers St-André, le dernier départ se fait aux alentours de 20h30 ce qui ne permet pas des retours tardifs de la métropole.</p>	<p>Les correspondances sont optimisées entre les liaisons périurbaines St-Mariens-Bordeaux et Bordeaux-Arcachon. Les trains venant de Saintes ou La Rochelle proposent en effet moins de possibilités.</p> <p>Au départ de St-André, il est ainsi conseillé de prendre un train omnibus venant de St-Mariens. Le trajet sera plus long entre St-André et Bordeaux mais permettra d'arriver plus tôt à Pessac.</p> <p>Ex. trajet avec train rapide : St André 7h07 – Bordeaux 7h33 / Bordeaux 8h06 – Pessac Alouette 8h14 (temps de parcours 1h07)</p> <p>Trajet avec train omnibus : St-André 6h51 – Bordeaux 7h18 /</p>

		<p>Bordeaux 7h35 – Pessac Alouette 7h43 (temps de parcours : 52 min) Au SA 2019, 2 arrivées supplémentaires à Bordeaux à 7h55 et 8h55 offriront des correspondances supplémentaires vers Pessac et Arcachon.</p> <p>Sur l’offre de soirée, la demande est légitime mais la priorité a été donnée au développement de l’offre en heures de pointe, lorsque la demande est la plus forte.</p>
Alain	<p>L’ajout du départ supplémentaire de Bordeaux à 17h45 est positif mais n’a pas déchargé le train de 18h39 (vers La Rochelle). Propose d’assurer le train de 18h39 en unité multiple ou de décaler le départ de 17h45 sur le créneau 18h-18h30.</p>	<p>L’horaire de départ à 17h45 était une demande forte des usagers exprimée lors du précédent Comité de ligne en 2017. Un autre départ omnibus est proposé à 18h01, permettant de mieux répartir les flux. Il n’est pas envisagé à court terme de renforcer la fréquence sur ce créneau horaire, sachant que le pic de fréquentation de cette ligne est observé sur la tranche 17h-18h (sur laquelle on a investi le plus).</p> <p>Le départ de 18h39 est assuré par une rame Régiolis de 220 places. Une légère surcharge est observée entre Bordeaux et St-André le vendredi. Le reste du temps, cette composition suffit.</p>
Louise	<p>Certains trains sont trop rapprochés le matin et pas toujours calés sur les besoins. Le soir, beaucoup de lycéens ratent le train de 17h48 à Cenon et surchargent celui transitant à 18h07. N’est-il pas possible de créer un train vers 18h ?</p> <p>Le mercredi, jour sans cantine et sans cours l’après-midi, il n’est pas possible pour eux de rentrer. Enfin, trains du matin et du soir souvent bondés, impossible d’y faire monter un vélo.</p>	<p>L’offre a déjà été renforcée de manière importante l’après-midi. Au départ de Cenon, 2 trains s’enchaînent déjà à 17h51 et 18h07. Il n’est donc pas envisagé d’en créer un autre à moins de 10 minutes d’intervalle, entre les 2.</p> <p>Le mercredi, il est plutôt d’habitude de définir une offre lisible et donc identique tout au long de la semaine. Par ailleurs, le coût demandé par SNCF à la Région pour créer une nouvelle circulation nécessite un fort investissement.</p> <p>Au sujet des vélos, la Région souhaite avec SNCF éviter d’embarquer les vélos à bord des</p>

		trains, pour laisser plus de places aux voyageurs, en proposant des solutions alternatives (abris vélos par exemple). L'installation d'un abri vélo sécurisé, accessible aux abonnés Ter, est prévu à Cenon, en complément de celui géré actuellement par TBM.
--	--	---

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 HORRENBARGER
Responsable de Bassin de Mobilité Nord-Aquitaine.
transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr
Tel : 05 57 57 80 62