



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

votre avis
COMPTE

Volet 1

Comité de ligne Vallée de la Dordogne

12 avril 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

« Nous constatons de façon récurrente une surpopulation dans le TER départ bordeaux à 17 h 42, destination Sarlat ! Nous demandons que les voyageurs puissent bénéficier d'une rame supplémentaire pour leur permettre d'être installés dans de bonnes conditions ! ».

Au Service Annuel 2022, une rame plus capacitaire de 220 places a été mise en place le vendredi, jour où rentrent les étudiants et les internes. En semaine le train offre 170 places assises.

La Région et SNCF vont monitorer attentivement l'occupation du train à cet horaire et procéder à d'éventuelles adaptations de matériel, si les possibilités du parc de matériel SNCF et la configuration des quais le permettent. La Région a notamment demandé à SNCF d'étudier le déploiement des AGC ou des Régiolis bi-modes afin d'augmenter l'offre de 60 places assises supplémentaires dans les trains en sur-occupation.

« Je prends mon billet à un automate à Gardonne, il nous est demandé ensuite d'aller le faire composer au contrôleur sinon + 20 euros. Je trouve que l'on en demande beaucoup aux usagers : surtout qu'il faut vérifier x fois que l'arrêt sera bien respecté (Internet et 0800 s'il répond), prendre le billet à un automate et chercher le contrôleur pour le composer....Alors pourquoi ne pas installer une machine à composer dans cette gare ? ».

Pour les haltes non équipées d'un composteur, vous devez effectivement aviser le contrôleur lorsque vous montez dans le train, sauf si vous avez acheté un titre à la borne libre-service dans l'heure précédent le départ du train, car il sera alors automatiquement composé. Concernant la présence d'un composteur en gare, nous allons examiner la possibilité d'équiper cette halte.

« Sur la ligne Monsempron Libos-Agen il est indispensable de faire arriver le train à Agen au plus tard à 8h45 car sinon les étudiants et salariés ne peuvent plus prendre le train car cela ne correspond plus aux horaires collège/lycée/travail. Tous les semestres, vous reculez les départs. Nous allons être contraints d'abandonner le train pour la voiture ».

Le TER Monsempron-Libos arrivera à 8h45 en 2023. Nous veillerons à ce que son horaire ne soit pas retardé pour maintenir la compatibilité avec les horaires d'embauche des scolaires et salariés.

« Bonjour. Les nouveaux horaires de la ligne 33 ne sont pas vivables pour les travailleurs ni les étudiants. Ils ont été réfléchis en fonction des correspondances. Mais existe-t-il une étude sur le nombre de personnes qui prennent des correspondances et sur les étudiants et travailleurs. À Libourne les nouveaux horaires obligent les lycéens et collégiens à "traîner" en ville pendant 50 minutes pour prendre le train. Pouvez-vous si pas revenir aux anciens horaires et décaler le départ de 10 minutes ».

En 2022, les horaires TGV de l'axe Atlantique ont évolué, entraînant des ajustements sur les circulations TER. Ces évolutions horaires se sont imposées à la Région, et ont décalé les horaires que vous connaissiez en 2021 d'environ 30 min. La Région a néanmoins été vigilante pour essayer de proposer des horaires pertinents pour les usagers du quotidien et pour conserver des correspondances TER/TGV autant que possible.

Au SA2023, il est prévu de repositionner le TER au départ de Libourne à 17h43 (en direction de Bergerac (vs 17h06 et 18h05 actuellement)).

« Bonjour, de retour de Paris avec TGV INOUI, arrivée théoriquement prévue à 21h14, nous avons 15 mn en gare de Bordeaux-Saint-Jean pour prendre la correspondance TER vers Bergerac. Le TGV ayant eu un retard, nous avons raté la correspondance et le problème c'est que c'était le dernier TER en partance pour Bergerac à 21h32. Nous avons dû passer la nuit à Bordeaux chez des amis. Ma suggestion est de revoir l'horaire de départ du dernier TER entre Bordeaux et Bergerac (Direction Sarlat) ».

Lorsque le TGV est en retard, le TER attend pour assurer la correspondance lorsque celui-ci est le dernier de la journée. Il faut néanmoins préalablement prévenir l'agent à bord du TGV qu'il y a une correspondance avec un TER pour qu'il relaie l'information. Cependant cela ne s'applique pas si le retard du TGV est très conséquent.

Au Service Annuel 2023, il est proposé de décaler le départ du TER à 21h42 pour sécuriser la correspondance TGV/TER.

« Pérenniser les arrêts à Mauzac en assurant des trajets du quotidien adaptés pour les étudiants et les personnes qui travaillent à Bergerac ; en créant un retour plus tardif le soir depuis Bordeaux ; développer les déplacements tourisme le week-end avec l'ajout d'un train vers Bordeaux le matin, vers Sarlat le soir (le retour vers Bordeaux étant bien entendu conservé) ».

Suite à la démarche Optim'Ter, la desserte de Mauzac a été renforcée au service annuel 2022 avec 6 arrêts en semaine et de 4 arrêts le week-end. Il a été prévu de rajouter 1 aller-retour le samedi et le dimanche, avec pour le samedi un départ à 7h02 pour Bordeaux (arrivée 10h16) et un retour de Bordeaux qui part à 17h41 (arrivée à 19h20), et pour le dimanche un départ à 8h14 pour Bordeaux (arrivée 10h16) et un retour aux mêmes horaires que celui du samedi. Nous allons suivre l'effet sur la fréquentation de ces récentes créations pour voir si ces horaires sont pertinents, avant d'envisager de compléter cette offre.

« Remettre un arrêt du TER à Montcaret ».

Il n'est pas prévu de remettre un arrêt ferroviaire à Montcaret, compte-tenu de la proximité des haltes de Lamothe-Montravel (3,5 km) et Vélines (4 km). En revanche, à terme, seront déployés des services de mobilité locale (location de vélos, TAD, covoiturage...) qui permettront de rejoindre les haltes existantes, sans avoir besoin d'avoir une voiture.

Ces nouveaux services seront définis dans le futur contrat de mobilités dont le périmètre sera celui du bassin de mobilité du Grand Bergeracois (qui inclut la Communauté d'Agglomération de Bergerac et les Communautés de Communes des Portes Sud Périgord, des Bastides Dordogne Périgord et de Montaigne Montravel et Gurson). La Région, qui coordonnera cette démarche, cofinancera avec les collectivités concernées ces nouveaux services de mobilité locale.

« Bonjour. Avec l'augmentation de la part modale du vélo (notamment à Bordeaux), la capacité du train pour les vélos me paraît insuffisante. Souvent il y a une dizaine de vélos en continu, à l'aller de Bordeaux, à Libourne et au retour de Sainte Foy la Grande à Bordeaux, or il n'y a que 6 crochets (environ). On se retrouve debout avec nos vélos et on gêne le passage. Pour les usagers, travailleurs réguliers, il faut plus de crochets vélos ! Il y a un deuxième wagon où la place existe! ».

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 1er janvier 2024. Pour la ligne Bordeaux-Sarlat, sont concernées Ste Foy et Bergerac, qui ne disposent d'aucun stationnement sécurisé, contrairement à Libourne et Castillon. 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 qui disposent de parkings sécurisés vélos payants).

« Il faut prévoir un billet aller subventionné par le Conseil Régional sur la ligne Monsempron - Agen comme pour la ligne TER Agen - Villeneuve sur Lot. Cela permettrait à des salariés prenant occasionnellement le TER de ne pas avoir à payer entre 15€ et plus de 25€ un trajet aller/retour. A titre d'exemple le trajet Penne - Agen à tarif unique est à plus de 6€. Trop dissuasif pour l'utilisateur qui ne veut pas un abonnement. Il faut un trajet à 1 ou 2€ par exemple ».

La ligne Agen – Villeneuve-sur-Lot n'est pas une ligne du réseau TER, mais une ligne du réseau régional routier, sur laquelle s'applique des tarifs spécifiques, notamment un trajet au tarif unique de 2,30€, indépendante du nombre de kilomètre. Les lignes du réseau Ter ont une tarification fonction de la distance parcourue, excepté certains tarifs spéciaux qui sont par pallier, comme les tarifs jeunes ou les billets « petits prix » disponibles sur certains trains.

Le trajet Penne-Agen est au tarif normal de 6,40€. Pour les jeunes de moins de 28 ans, le tarif est de 4€. Pour les plus de 28 ans, il est possible d'acheter une carte de réduction intitulée « Carte+ », qui permet d'avoir une réduction de 25% en semaine (4,80€) et de 50% le week-end et les jours fériés (3,20€). Pour les personnes à faible revenus, il existe un tarif solidaire qui accorde 80% de réduction (1,30€ le trajet).

« Elue à la ville de Sarlat et en charge pour la CC de Sarlat Périgord Noir de la mobilité. Aujourd'hui, nous avons de nouveaux arrivants qui se rendent régulièrement à Paris. Certes, il est important d'avoir des dessertes TER qui fonctionnent bien mais aussi des dessertes pour rejoindre la capitale. Le TGV ne peut pas être déconnecté du TER.

Sur les investissements dont vous avez parlé, il en manque un, c'est-à-dire la ligne Bergerac-Sarlat, entre autre sur des systèmes de signalisations et de sécurisations et un point de croisement

Sur l'infrastructure, la Région n'en est pas propriétaire, c'est SNCF Réseau. La rénovation de la voie a été financée par la Région, ainsi que grâce aux collectivités locales. Sans ces financements, la ligne aurait été fermée. Effectivement, la ligne est sous-équipée en termes de signalisation et de croisement de trains entre Bergerac et Sarlat. Il y a un vrai sujet de performances de trains sur cet axe.

Nous sommes sur un sujet d'amélioration d'infrastructures. La solution serait de ne pas immobiliser des trains à Bergerac. La politique de SNCF a été aussi de supprimer des emplois d'agents de circulation dans les gares. Les gares équipées en termes de sécurité sont de plus en plus éloignées. A chaque fois qu'un train est à Siorac, il ne peut aller à Monsempron tant que la voie n'est pas libérée.



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 les lignes 33 et 34
ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3.