



Comités de Lignes – 2025 Secteur Vallée de la Dordogne Lignes 33 – 34

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE *En date 7 octobre 2025*



Introduction

Le comité de lignes du secteur Vallée de la Dordogne s'est tenu le 10 avril 2025, en présence des représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Voyageurs, de SNCF Gares & Connexions, et de SNCF Réseau. Il a rassemblé une cinquantaine de personnes, parmi lesquelles des élus, des associations et de nombreux usagers venus partager leurs préoccupations et leurs propositions. Les échanges ont mis en évidence les efforts d'investissement de la Région, les attentes persistantes en matière de régularité et de confort, ainsi que les enjeux liés aux horaires, à l'intermodalité et aux services en gare.

Investissements et modernisation

En 2025, la Région consacre 647 millions d'euros sur le ferroviaire voyageurs, soit une part très importante du budget régional. Dix-huit nouvelles rames bimodes et électriques, représentant un investissement de 200 millions d'euros, viendront renforcer la capacité des trains avec une livraison échelonnée sur 2025 et 2026. Parallèlement, soixante-deux rames AGC feront l'objet d'une rénovation approfondie. Ces efforts s'inscrivent dans une stratégie plus large d'amélioration de la qualité de service et de confort pour les voyageurs.

La modernisation concerne également les infrastructures. Entre Niversac et Le Buisson, des travaux de maintien de la performance consistant au remplacement de 5600 traverses, ont été réalisés et les études préliminaires en vue de la régénération de la section Agen-Niversac se poursuivent.

Horaires et correspondances

Les horaires et correspondances ont constitué l'un des principaux sujets de discussion. Les usagers ont regretté de longs creux dans l'offre, ainsi que des correspondances manquées avec les TGV et Intercités, notamment depuis Libourne ou Bordeaux via Bergerac. Or, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/TGV ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Cependant, pour des raisons techniques ou une incompatibilité avec les besoins horaires précis, certaines correspondances ne peuvent pas être proposées. Quelques demandes ont porté sur l'intermodalité avec la future gare TGV d'Agen. La LGV permettra une meilleure intermodalité car l'actuelle gare d'Agen et la future gare TGV d'Agen seront reliées par une liaison ferroviaire.

L'objectif pour la Région étant d'avoir une liaison directe entre les lignes TER 34 et 44 et la gare d'Agen TGV pour améliorer la connexion au TGV.



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte



Les horaires de la ligne 33 sont stables depuis plusieurs années. L'horaire de 17h18 du TER de Bergerac en direction de Sarlat est sensible. La Région et SNCF Voyageurs veillent à ce qu'il ne descende pas en dessous. Cependant, il n'est pas possible de rajouter de trains sur cette ligne en raison d'une signalisation ancienne et du peu de points de croisements.

Certains ajustements sont néanmoins possibles. Une étude doit être lancée afin de moderniser cette signalisation et ajouter des points de croisement, ce qui permettra de développer l'offre de trains entre Bergerac et Sarlat, notamment en soirée.

Pour le reste, les contraintes budgétaires et techniques limitent les marges de manœuvre : les sillons disponibles, la priorité donnée aux trains grandes lignes et aux trains de fret, ainsi que l'organisation du travail des conducteurs pèsent sur la construction de l'offre.

Qualité de service et circulation

La fréquentation des TER connaît une progression continue, avec une hausse de plus de 30 % depuis 2019 et de plus de 7 % sur la seule année 2024. Le taux de fréquentation a augmenté par rapport à 2023 (+8,3 % pour la ligne 33 et +15,1 pour la ligne 34). Cette dynamique se traduit par une suroccupation sur certaines lignes, dont la ligne 33. Pour remédier à cela, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouvelles rames. Celles-ci seront déployées progressivement. Sur la ligne 33, en discussion avec SNCF Voyageurs, plusieurs circulations devraient passer en unité multiple d'ici le mois d'octobre (UM BGC).

En matière de régularité, les situations varient selon les lignes : les problèmes tiennent parfois au matériel ou à des causes extérieures. Cependant, depuis 2023, le taux de régularité s'est nettement amélioré sur les deux lignes, notamment sur la ligne 33, même si les usagers regrettent encore des suppressions ponctuelles dues à un manque de matériel. La Région et la SNCF rappellent que l'ouverture de deux écoles de conducteurs contribue à réduire les tensions de personnel et à stabiliser l'offre. Dans le même temps, la Région investit dans la formation de la filière ferroviaire à travers le projet Ferrocampus.

Les épisodes climatiques extrêmes, de plus en plus fréquents, ont un impact lourd sur le service. Les tempêtes entraînent chutes d'arbres et glissements de terrain, conduisant à des arrêts de circulation pour garantir la sécurité des voyageurs. À cela s'ajoute la présence accrue de la faune sauvage, notamment des sangliers, qui provoque parfois des collisions avec les trains. La gestion de la végétation le long des voies devient un enjeu majeur, dans un contexte de changement climatique.





Gares, intermodalité et services

L'intermodalité a été largement discutée. Les usagers rappellent que le train, seul, ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et que la réussite du transport ferroviaire passe par sa complémentarité avec les réseaux urbains, les cars et les modes doux. Dans les gares, de nombreux chantiers sont à venir, comme le PEM de Libourne ou terminés comme la modernisation de la gare de Saint-Emilion. Ces travaux traduisent également la volonté de favoriser la complémentarité entre les modes de transport.

Par ailleurs, la Région soutient le projet du PEM de Sainte-Foy-la-Grande porté par la Communauté de Communes du Pays Foyen. Ces travaux se dérouleront en 2 phases (phase 1 en 2025 ; phase 2 en 2026).

L'accessibilité est un sujet central : plusieurs gares de la Région feront l'objet de travaux dans les prochaines années. Les usagers expriment aussi un besoin de services de base, comme l'installation de toilettes ou de locaux sécurisés pour les vélos. La Région a rappelé que des financements existent pour accompagner les collectivités sur ces projets, jusqu'à 70 % pour les stationnements vélos.

Le train étant la colonne vertébrale d'un réseau interconnecté, le réseau TER desservant la Dordogne propose plusieurs points d'interconnexions avec le réseau routier régional. Une attention particulière est portée aux correspondances TER+car qui sont systématiquement proposées lorsque cela est possible techniquement. En complément des cars régionaux, les TER sont en correspondance avec plusieurs réseaux urbains (Périgueux, Bergerac, Sarlat et Agen).

La question du vélo reste sensible. La capacité des trains est jugée insuffisante, ce qui génère des tensions avec les voyageurs et les trottinettes. La Région soutient le développement d'abris et de parcs sécurisés, en lien avec les intercommunalités.

Tarifs et billettique

Sur la tarification, les usagers ont demandé la dématérialisation complète de la carte Modalis. Cette évolution est en cours de développement, l'application mobile permet d'ores et déjà l'achat et la validation de titres numériques. La question du coût des trajets domicile-travail a également été soulevée. La Région rappelle que les recettes voyageurs ne couvrent qu'un quart du coût réel des services, le reste étant financé par la collectivité.

Perspectives

Les horaires de la ligne 33 ont été reconduits et deux circulations seront prolongées en décembre 2025 sur la section Bergerac-Sarlat le week-end. Concernant les suroccupations, plusieurs circulations devraient passer en unité multiple d'ici le mois d'octobre.



Sur la ligne 34, et ce depuis le 15 décembre 2024, deux arrêts ont été rajoutés à Villefranche-du-Périgord et en 2026, les horaires seront reconduits.

Au-delà des ajustements immédiats, plusieurs enjeux structurants ont été évoqués. Des travaux de voies ont été menés, tels que le remplacement d'appareils de voie Lormont (étanchéité viaduc de Ducos), l'adaptation des quais Saint-Sulpice/Izon et Saint-Loubès (régénération aqueduc), le remplacement de rail Neuf La Grave V1, l'adaptation des quais de Vayres, et des travaux de maintien de la performance sur la ligne Périgueux-Agen.

L'électrification des lignes n'est pas prévue à court terme, compte tenu des coûts, mais des solutions alternatives comme les biocarburants, les batteries ou l'hydrogène sont explorées pour réduire la dépendance au diesel.

