

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 Vallée de la Dordogne

11 mai 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 « Nous n'entendons plus l'annonce à bord des trains comme quoi le nettoyage est renforcé ; ce qui n'est pas étonnant vu l'état de saleté de certains trains qui ont fait plusieurs aller et retour sur les lignes de la région. Un seul exemple : le TER de 13h40 au départ de Bordeaux pour Bergerac le 26/04/2023 était dans un état de saleté repoussant et n'avait pas vu un aspirateur depuis longtemps ; des papiers jonchaient le sol ; les toilettes étaient très sales. Les TGV sont nickels depuis que le nettoyage est effectué en ligne. Pourquoi ne pas prendre exemple ? ».	Réponses Le nettoyage renforcé était une mesure appliquée pendant la période covid. Les rames TER sont nettoyées à chaque fois qu'elles passent dans un dépôt/technicentre, soit tous les 2 jours en moyenne. De manière générale, les TER ont un temps d'arrêt en gare qui n'est que de quelques minutes, et qui souvent ne permet pas un nettoyage (ne serait-ce que partiel) de l'intérieur du train. Les TGV eux, ont généralement un temps d'arrêt en gare plus long, qui permet un nettoyage partiel entre 2 voyages, et ont comme vous le citez une personne attitrée au nettoyage en ligne, ce qui n'est pas le cas sur les TER. Néanmoins, la Région exige un état décent des rames TER, qu'elle fait contrôler régulièrement. Toute anomalie fait l'objet d'un signalement auprès de la SNCF. La propreté est un critère de qualité qui engendre des pénalités financières si nécessaire.
Confort « Après une année à réaliser les trajets Bordeaux-Libourne et maintenant Bordeaux-Coutras en tant qu'interne en médecine, je constate toujours un manque cruel de places pour les vélos. Or, à l'heure où les déplacements les moins polluants sont cruciaux, cette démarche n'est pas assez encouragée par la région, ce problème date visiblement de très longtemps et de plus en plus de personnes sont motivées à diminuer leurs impacts, pourtant rien ne bouge sur le nombre de places disponibles, et c'est très dommageable. Enfin, Coutras manque d'un train le soir entre 18:30 et 19:00 pour plusieurs personnes y travaillant et habitant sur Bordeaux. Il serait vraiment utile. Merci à vous ».	Réponses La Région est consciente du problème des vélos à bord des trains. 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 préférable, dans le cadre des trajets du quotidien, de ne pas embarquer son vélo à bord des trains aux heures de pointe afin de limiter les conflits d'usage. La Région accompagne le déploiement d'abris vélos sécurisés afin de faciliter l'utilisation du vélo et son stationnement en gare. 2 trains sont disponibles à 18h34 et 19h04 entre Coutras et Bordeaux. Une fréquence à la demi-heure est un objectif cohérent dans le cadre d'une desserte périurbaine d'une ville située à 50 km de Bordeaux.
Confort « -Augmentation du nombre de rames : Le lundi matin et le vendredi après-midi sont les jours où les wagons sont très souvent surchargés, cela fait des années que cela dure et que ça s'amplifie. Néanmoins, le nombre de rames est inadapté à cette surfréquentation et nous nous retrouvons très souvent "entassés".	Réponses En effet, le lundi matin et le vendredi après-midi, le réseau TER connaît un pic de fréquentation avec le déplacement des internes et des étudiants, provoquant des surcharges dans les trains. Conscients de ce problème, la Région et SNCF Voyageurs adaptent la composition des rames (en ajoutant des voitures) autant que possible, dans la limite du parc disponible. La Région a commandé 18 nouvelles rames afin de palier notamment à ces sujets de surfréquentation. Celles-ci seront livrées à partir de 2025.

-Un accent fort est mis sur des déplacements écolos. A ce titre, le vélo a largement été promu. Néanmoins, les trains ne disposent pas d'assez de places réservées à ce titre. Pire, des messages sont véhiculés sur le site de la SNCF indiquant qu'en cas de forte affluence (ce qui arrive très souvent), les vélos peuvent y être refusés. A quand, une réponse adaptée aux politiques publiques ? ».	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 préférable, dans le cadre des trajets du quotidien, de ne pas embarquer son vélo à bord des trains aux heures de pointe afin de limiter les conflits d'usage. La Région accompagne le déploiement d'abris vélos sécurisés afin de permettre de laisser plus facilement son vélo en gare et éviter son emport à bord des trains.
Confort « Le TER qui part de Bordeaux pour Sarlat le vendredi soir est souvent mis à quai quelques minutes avant le départ. C'est un vrai problème pour les parents avec bébés, les personnes âgées et l'ensemble des personnes à mobilité réduite qui viennent 20 minutes avant le départ pour justement pouvoir monter dans le train sereinement et pas dans la cohue. Svp, que le train soit à quai 20 minutes avant le départ, comme cela est annoncé ».	Réponses Le train ne peut pas être mis à quai plus tôt pour des contraintes de roulement matériel. Les personnels SNCF en gare et à bord des trains se tiennent à disposition afin de faciliter l'accès au train aux personnes qui en ont besoin.
Confort « Près de 100 fois, j'ai dû emprunter cette ligne. Rares ont été les occasions où j'ai pu m'asseoir. J'ai assisté à des scènes que je n'aurais jamais pu imaginer, même dans un métro parisien. Des enfants étouffés entre les corps des adultes. Des personnes âgées qui font des malaises. Des valises écrasées dans les côtes des gens. Des personnes installées au milieu d'un "carré", sur la tablette centrale. Ce trajet épouvantable d'une heure et demie, interminable heure et demie, entre Bordeaux et Bergerac. Dont on ressort épuisé, usé, comme après une séance de sport... Ou de torture. Ce trajet qui dégoûte de prendre le train. Et qu'on paie 20 euros. Un aller simple pour l'enfer...».	Réponses Conscients de ce problème, la Région demande à SNCF Voyageurs de monitorer la fréquentation des trains et d'adapter la composition des rames (en ajoutant des voitures) dès que nécessaire, ce qui n'est pas toujours possible, le parc de trains étant limité sur l'ensemble de la Région. Néanmoins, la Région a commandé 18 nouvelles rames afin de palier notamment à ces sujets de surfréquentation. Celles-ci seront livrées à partir de 2025.
Confort « Quand des bus sont mis en place, il est très fréquent qu'ils sont remplis en gare de Sainte-Foy-la-Grande et que personne ne descende avant Libourne, et de même dans le sens inverse. Quid des personnes qui se présentent dans l'une des gares intermédiaires ? Ils se retrouvent sans moyen de transport. La capacité d'un bus n'est pas la même que celle d'un train ».	Réponses Lors de situations perturbées, SNCF Voyageurs fait appel à des compagnies d'autocaristes afin de proposer un transport de substitution, en essayant au mieux d'adapter ces moyens au nombre de voyageurs qui empruntent la ligne. Cependant il n'est pas toujours possible de disposer de suffisamment de cars pour des questions de disponibilité de matériel et de chauffeurs.
Gares (offre de services) « Proposition de 2-3 A/R directs par jour entre les plus grosses villes de Dordogne (Bergerac, Sarlat +/- Libourne et le Buisson) et Bordeaux. Ceci aiderait à redynamiser, et rendrait d'avantage attractive la ligne	Réponses Il existe déjà des trains qui effectuent moins d'arrêts, intitulés Direct'R (23 trains par jour). Cependant, afin de conserver une desserte cohérente des territoires, il n'est pas envisagé pour le

(actuellement : même durée en voiture et en train entre Bergerac et Bordeaux du fait des multiples arrêts). Je pense notamment au désert médical et à certains jeunes médecins (ou autres) vivant à Bordeaux qui viendraient travailler à Bergerac en train (actuellement Impossible !) ».	moment de supprimer d'autres arrêts au profit de plus de trains directs. A noter que l'infrastructure à voie unique limite également la possibilité d'ajouter des trains sur cette ligne.
Gares (offre de services)	Réponses
« En l'absence de guichet, il serait souhaitable d'installer des distributeurs automatiques de titres dans les gares de Saint-Emilion et d'autres. En effet, les seules solutions s'offrant aux usagers sont d'acheter les billets en ligne (peu évident pour les personnes âgées, pour les jeunes qui pour une certaine partie n'ont pas de carte bancaire, ou pour qui la carte bancaire ne permet pas de faire des paiements en ligne, ni pour les touristes qui ne connaissent pas forcément bien le système/SNCF CONNECT), ou le tarif de bord avec majoration... il serait donc souhaitable d'étudier cette proposition... ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF travaillent actuellement à un plan de déploiement de distributeurs de billets régionaux. La gare de Saint Emilion avait été identifiée comme prioritaire, un distributeur y a donc été installé le 27 septembre.
Gares (offre de services)	Réponses
« 20 kilomètres entre Lalinde et Bergerac, c'est trop. Surtout quand on habite en plein milieu. La réouverture de cette gare permettrait aux habitant.e.s des communes de Creysse et Mouleydier, mais également de Saint-Sauveur, Lamonzie-Montastruc ou encore Saint-Germain en Mons d'éviter de faire plus de 10 km en voiture pour rejoindre une gare. Et comme à Trémolat, un stop suffirait, pas besoin de réouvrir un bâtiment, aujourd'hui transformé en habitation d'ailleurs ».	La Région a augmenté le nombre de trains entre Bergerac et Sarlat, à la faveur de l'optimisation du temps de parcours, avec des temps courts de retournement à Sarlat. Rajouter un arrêt supplémentaire aurait pour conséquence de devoir diminuer le nombre de trains, compte-tenu de la configuration de cette ligne à voie unique.
Gares (offre de services)	Réponses
« 1- prévoir des trains plus longs ou plus fréquents les vendredis et dimanches soir ; trains bondés, pas de places assises, nous sommes collés les uns aux autres dans les allées et plateformes (et même dans les toilettes), souvent impossibles de monter dans les wagons... et contraints d'attendre le train suivant 1 heure après... 2- avoir des distributeurs qui fonctionnent ou permettre l'achat du billet dans le train sans être pénalisé ».	Les vendredis et dimanches soir, le réseau TER connaît un pic de fréquentation, provoquant des surcharges dans les trains. Pour répondre à ce problème, la Région et SNCF Voyageurs adaptent la composition des rames (en ajoutant des voitures) autant que possible, dans la limite du parc disponible. La Région a commandé 18 nouvelles rames afin de palier notamment à ces sujets de surfréquentation. Celles-ci seront livrées à partir de 2025. Des distributeurs de billets régionaux sont déjà disponibles dans certaines gares de la ligne. Pour les gares manquantes, la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF travaillent actuellement à un plan de déploiement, dont les lieux et le calendrier devraient être déterminés dans les prochains mois.
Gares (offre de services)	Réponses
« Et avec un cadencement régulier. J'ai été surprise - et après avoir vécu dans de nombreuses villes pour le travail - de retrouver la Dordogne avec moins de transports en communs	En ce qui concerne les TER Nouvelle-Aquitaine, vous avez possibilité de charger votre vélo dans le train, dans la limite des places disponibles (6 en général).

que dans ma jeunesse. A plus forte raison, à deux pas de Bergerac et de la voix verte, il est impossible de se rendre en centre-ville ou de charger son vélo dans un transport en commun. Cela rend peu attractif ce centre-ville de Bergerac accessible seulement en voiture. C'est dommage, personne ne pense aux jeunes et aux publics éloignés des services et de l'emploi, ni à nos anciens en diminution d'autonomie automobile. C'est la seule ville que je connaisse sans alternative à la voiture dans son agglomération ».	Les transports en commun de Bergerac sont gérés par la Communauté d'Agglomération Bergeracoise. La CAB propose 2 lignes de bus reliant différents quartiers de la ville à la gare et au centre-ville.
Gares (offre de services) « Il est très surprenant qu'à ce jour une politique de remise en service des arrêts de train ou de lignes de bus avec un cadencement régulier ne soit pas mise en place dans une agglomération telle que celle de Bergerac. Cela rendrait les choses plus vivables pour certaines populations et améliorerait d'autres problématiques : - Plus de cohérence voie verte / transports en commun des individus et des vélos - Accessibilité aux services de la ville et au monde du travail pour les jeunes et les personnes éloignées de l'emploi - Réponse à la perte d'autonomie automobile de nos anciens ».	Réponses En ce qui concerne les TER Nouvelle-Aquitaine, Bergerac dispose aujourd'hui de 33 circulations par jour, réparties entre 5h30 et 23h. En 2021, la démarche Optim'TER avait d'ailleurs permis d'ajouter 5 trains supplémentaires, permettant d'augmenter l'offre de trains de 15,8%. Cette offre est assez conséquente, compte-tenu du fait que l'infrastructure ferroviaire est à voie unique, ce qui limite en théorie les possibilités de développement d'offre. Les transports en commun de Bergerac relèvent de la Communauté d'Agglomération Bergeracoise, et ne sont pas l'objet de ce comité de ligne TER.
Horaires « Le trajet de la ligne 33 depuis Libourne vers Bordeaux du matin (6h53) est excessivement long et l'heure d'arrivée annoncée est presque systématiquement dépassée. L'après-midi vers Libourne depuis Bordeaux est plus court et ponctuel. Est-ce qu'un petit changement d'horaire pourrait permettre à cette ligne 33 d'être plus fiable ? ».	Réponses Plus l'on approche du nœud ferroviaire bordelais, plus le nombre de trains est conséquent et plus il y a des risques concernant la régularité des circulations, notamment aux heures de pointe. Un changement horaire aurait peu d'impact sur la fiabilité des circulations.
Horaires « L'offre de trains à destination ou au départ du Buisson s'est encore réduite. La plupart des trains depuis Bordeaux ont leur terminus à Bergerac (ligne 33), et aussi de moins en moins de trains (voire de cars) circulent sur la ligne 34 (Périgueux Agen). Pourquoi avoir rénové la gare du Buisson ainsi que les voies si c'est pour diminuer le nombre de trains quotidiens ? ».	Réponses La section entre Bergerac et Sarlat dispose d'une signalisation ancienne qui impose une limite du nombre de trains par jour, et ce d'autant plus qu'il y a peu de points de croisement. C'est pourquoi la plupart des trains ont pour terminus Bergerac. Néanmoins, des travaux sont à l'étude afin de moderniser cette section, et pouvoir développer l'offre de trains au-delà de Bergerac. Sur les 2 dernières années, l'offre ferroviaire n'a pas diminué sur les lignes 33 et 34. Il n'est d'ailleurs pas prévu de diminuer l'offre sur ces 2 lignes dans les prochaines années. Sur la ligne 34, des soucis d'infrastructure ont pu cependant impacter ponctuellement le nombre de trains. Des travaux de régénération sont à l'étude afin de rétablir les performances de la ligne, afin qu'elle gagne en fiabilité.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Depuis la refonte des horaires TGV, beaucoup de correspondances laissent à désirer : - aucune correspondance avec TGV Paris en moins de 55mn à Bordeaux entre les départs de Bergerac de 13h59 et de 19h05 (sauf week-end où le 16h22 est avancé à 16h, ce qui est parfait) - aucune correspondance à Bordeaux avec les trains vers Toulouse, Hendaye et Tarbes en moins d'une heure (voire 2 heures dans certains cas) ; 8h30 pour aller de Bergerac à Perpignan avec 2 heures à Bordeaux puis ...5mn à Narbonne. - les trains pour Périgueux partent de Libourne lorsque le TER de Bergerac entre en gare ».	La Région demande à la SNCF de construire une offre permettant d'offrir le plus de correspondances entre le TER et le TGV, ainsi qu'avec les Intercités. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être optimisées pour des raisons techniques.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« En heure de pointe du soir, il y a très peu d'horaires disponibles de Bordeaux à Bergerac/Sarlat. En effet, à l'heure actuelle, il y a un train vers 17h40 et un autre vers 18h20. Il serait intéressant d'avoir un train supplémentaire entre les deux, sachant que le train de 17h40 est souvent bondé et très peu de places assises sont disponibles ».	A compter de décembre 2023, le train de 18h20 va être décalé à 17h16 afin de proposer 2 trains entre 17h et 18h au départ de Bordeaux et non plus entre 18h et 19h, horaire jugé trop tardif. Ce train de 17h16 permettra de décharger celui de 17h41. Il y aura ainsi des trains vers Bergerac/Sarlat à 17h16 / 17h41 / 18h41 au départ de Bordeaux.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je propose que l'été, un aller-retour par jour soit prolongé de Bordeaux à Arcachon depuis Bergerac ou Sarlat. Cela permettrait d'une part de proposer une offre directe aux habitants de la vallée de la Dordogne vers une station balnéaire qui a en plus un enjeu touristique, et cela permettrait en prime de renforcer l'offre Libourne-Bordeaux-Arcachon avec un train plus direct avec moins d'arrêts, quitte à l'exploiter en unité multiple de Regiolis B84500 par exemple. Ou a minima proposer une correspondance pas trop longue et garantie vers Arcachon à Bordeaux. Cette même offre pourrait aussi être étudiée depuis Angoulême, Périgueux, Limoges... ».	Il n'est pas prévu de création d'une desserte directe entre Bergerac/Sarlat et Arcachon, qui compliquerait excessivement l'exploitation des TER. En outre il existe déjà de nombreuses possibilités de se rendre à Arcachon via une correspondance de plus ou moins 15 minutes en gare de Libourne ou de Bordeaux.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Etant donné la fréquentation importante en gare de Libourne, pourquoi ne pas créer des navettes qui effectueraient des trajets aller-retour directs (sans arrêts supplémentaires) entre Libourne/Cenon/Bordeaux (voir pour Coutras) ? Cela délesterait l'influence des autres trains où les personnes voyagent avec leurs valises et n'utilisent le train que ponctuellement et qui ont réservé une place et s'attendent à pouvoir s'asseoir aussi ! Les seules navettes qui existent entre ces destinations ne sont pas directes et donc pas intéressantes	Pour répondre à ce problème, la Région et SNCF Voyageurs adaptent la composition des rames (en ajoutant des voitures) autant que possible, dans la limite du parc disponible. La Région a commandé 18 nouvelles rames afin de palier notamment à ces sujets de surfréquentation. Celles-ci seront livrées à partir de fin 2025. Néanmoins, cette surfréquentation se produit uniquement dans les trains directs longue distance et qui ont vocation à transporter en

d'un point de vue durée du trajet pour les personnes qui descendent à Libourne, Cenon, Bordeaux (Coutras) ».	priorité les voyageurs qui vont au-delà de Libourne. Il y a des places disponibles dans les trains du RER Métropolitain (ligne 41+), qui certes, mettent un peu plus de temps, mais permettent de voyager dans des conditions plus confortables. Le nombre de trains RER ira d'ailleurs en augmentant dans les prochaines années, et ont vocation à transporter les voyageurs qui font le trajet Libourne-Bordeaux. Cela permettrait de décharger les lignes 13/31/32/33 qui ont pour mission de desservir des territoires plus lointains.
Horaires	Réponses
« Mauzac : pour assurer effectivement les trajets quotidiens les plus courants (vers Bergerac ou Bordeaux), il serait nécessaire d'ajouter en semaine l'arrêt du 865740 (Mauzac 7h04 - Bordeaux 8h44) et pour le retour l'arrêt du 865732 (Bordeaux 17h41-Mauzac 19h21), tout en maintenant le service existant ».	Le nombre de trains ayant été optimisé au maximum sur la ligne 33, cela rend très difficile l'ajout d'arrêts, sans risquer d'importants problèmes d'exploitation qui sont difficiles à gérer sur une voie unique. Pour pouvoir modifier les dessertes existantes, et rajouter des arrêts, il faudrait à <i>minima</i> disposer d'une nouvelle signalisation. La Région a demandé à ce que des études puissent être inscrites dans le futur Contrat de Plan Etat-Région.
Horaires	Réponses
« - Le TER 865883 arrive à Agen à 14h11, alors que le train pour Bordeaux est parti à 14h07. Peut-on créer une correspondance entre ces 2 trains ? Les correspondances à Agen vers Toulouse pourraient apparaître sur cette fiche. - L'ensemble des TER devrait marquer l'arrêt en gare de Villefranche du Périgord. La desserte est déséquilibrée, vers Agen tous les trains s'arrêtent mais que la moitié vers Périgueux. - Enfin au départ du Buisson, il est impossible d'arriver à Agen avant 12h02 et d'en partir après 14h35, ce qui est inadapté. Pourrait-on amorcer un TER Monsempron-Agen au Buisson en matinée, et en prolonger un au Buisson en soirée ? La desserte serait un peu plus pertinente et attractive ».	La Région privilégie, dans la mesure du possible, les correspondances du TER avec les autres dessertes TER, les TGV et les Intercités. Il n'a malheureusement pas été possible de pouvoir proposer cette correspondance à cet horaire, toutefois nous la gardons comme priorité à étudier aux prochains changements de service. La configuration de la ligne (voie unique et position des croisements) ne permet pas, à court terme, de rajouter des arrêts supplémentaires. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. En l'état actuel de l'infrastructure, il n'est pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.
Horaires	Réponses
« Beaucoup de gens commencent leur travail autour de 9h et ont au moins 30 minutes de correspondance à l'arrivée à Bordeaux. Les trains de 7h55 et 8h07 arrivent en même temps quand ils ne sont pas en retard. Aussi il serait utile d'ajouter un train vers 8h direct entre Libourne et Cenon.	Plus l'on approche du nœud ferroviaire bordelais, plus le nombre de trains est conséquent et plus il y a des risques concernant la régularité des circulations, notamment aux heures de pointe. Le trafic étant très chargé, il n'est à l'heure actuelle pas possible d'ajouter la circulation demandée.

Avec 2 voitures les lundis matin pour tenir compte de l'influence des lundis matin (étudiants). Je pense que c'est le même raisonnement pour les personnes qui commencent à 8h : ils doivent partir à 7h00 pour commencer à 8h00 ».	Le développement du RER Métropolitain dans les prochaines années a justement pour but d'améliorer les fréquences de passage des trains (sur Libourne et Cenon notamment), notamment aux heures de pointe. Dans le cadre de la feuille de route du RER M, un cadencement à la demi-heure (dans chaque sens) est prévu sur l'axe Libourne-Arcachon en semaine, avec pour cible 2028. Dans ce cadre, des améliorations de desserte en heures de pointe sont notamment prévues pour répondre aux besoins de déplacement entre Libourne et Bordeaux. Dès 2024, +6 circulations seront proposées entre Libourne et Bordeaux (en semaine). Cela vient compléter l'offre régionale également proposée entre Bordeaux et Libourne (en direction de Périgueux, Bergerac ou Angoulême), permettant notamment un volume important de desserte avec dès à présent des circulations toutes les 15min entre 7h30 et 9h. Afin de proposer davantage de places sur ces circulations, la Région a effectué une commande de 18 rames supplémentaires, livrées à partir de 2025.
Horaires	Réponses
« Au vu du contexte actuel de volonté de réduction des moyens de transports individuels et polluants, il serait fortement souhaitable qu'un train soit rajouté en fin de journée au départ de Périgueux et à destination de Agen/Sarlat, entre celui de 17h30 et celui de 20h. En effet, nombre d'employés ne sont pas en mesure de finir à 17h et ne peuvent se permettre d'attendre 20h, d'où le recours à la voiture. Un train aux alentours de 18h30/19h permettrait à plus de personnes d'emprunter un moyen de transport plus durable. Beaucoup d'usagers sont frustrés de ne pas pouvoir profiter de cette solution avantageuse tant sur le plan écologique qu'économique, du fait de cette carence en train à cet horaire ».	La création d'un train supplémentaire doit être regardée d'un point de vue technique (possibilité de créer un horaire, disponibilité du matériel roulant) et financier (la création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles). Aussi doit-il être évalué en premier lieu le potentiel voyageur, qui doit pouvoir justifier cette création. Nous prenons néanmoins en compte votre demande pour l'étudier.
Horaires	Réponses
« Sur le TER 33, nous avons actuellement un cadencement presque à un train toutes les heures dans chaque sens voire un peu plus en heure de pointe. Cependant, il y a un trou dans chaque sens. Pas de train entre 14h et 16h en direction de Bordeaux depuis Bergerac et pas de train entre 13h38 et 15h55 depuis Bordeaux. L'ajout d'un train aux alentours de 14h30/45 depuis Bordeaux et aux alentours de 15h00 depuis Bergerac pourrait être souhaitable afin de proposer une offre cadencée en continu et ainsi de pouvoir mieux répartir la charge de transport ».	Des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur cette ligne dans les prochaines années, à la faveur d'une future modernisation de la signalisation, permettant de supprimer à terme le creux d'offre que vous mentionnez.
Horaires	Réponses

« Désenclaver Sarlat :prévoir des trains directs (sans arrêt) Sarlat-Le Buisson, puis omnibus Bordeaux, ainsi que des omnibus Sarlat-Le Buisson puis direct Le Buisson-Lalinde, ce qui permettrait de raccourcir le temps de trajet depuis Sarlat, comme cela se fait depuis longtemps en région parisienne.Prévoir des trains directs Sarlat-Périgueux, ou des correspondances vraiment rapides au Buisson. Réajuster les correspondances train/car (puisque hélas il n'y a plus de train) Sarlat -Souillac pour relier les trains Bordeaux-Sarlat à la ligne Toulouse-Paris (arrivées et départs) ».	L'infrastructure ferroviaire ne permet pas aujourd'hui suffisamment de souplesse dans l'organisation des circulations. Toutefois, lorsque la signalisation aura été modernisée, celle-ci sera revue et la diminution du temps de trajet depuis et vers Sarlat, ainsi que la création de trains directs de/vers Périgueux seront des axes de travail. Dans le cas de la ligne Sarlat-Souillac, gérée par la Région Nouvelle-Aquitaine, la majorité des horaires de car sont adaptés aux heures de départ des trains, à Sarlat ou à Souillac. Mais il n'est toujours possible de faire de bonnes correspondances sur une même circulation, à la fois à Sarlat et à Souillac.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je souhaiterais que les horaires Bergerac/Bordeaux aller/retour permettent des correspondances aisées avec les TGV pour Paris, ce qui n'est pas le cas actuellement. Entre autres : après une attente d'environ 1h à Bordeaux, je perds ainsi le bénéfice du trajet en 2h Bordeaux/Paris. Par ailleurs, comment se fait-il que chaque année sur la période de mars/avril, la ligne TER soit interrompue entre Libourne et Bergerac et remplacée par des bus qui mettent 1,5 fois plus de temps à effectuer le trajet ? Y a-t-il encore des travaux sur la ligne ?... Ou bien est-ce une question de remplissage insuffisant des rames ? ».	Dans la mesure du possible, la Région et SNCF visent à instaurer de bonnes correspondances TER/TGV ainsi qu'une complémentarité entre les deux offres. Dans le cas des circulations Bergerac/Bordeaux A/R, les correspondances vers et depuis Paris sont assurées dans 75% des cas. Il arrive donc dans 25% des circulations proposées les correspondances ne soient pas possibles pour des raisons techniques. Il y a effectivement eu des travaux de maintenance de mi-mars à début avril sur la section Libourne-Bergerac. Cependant, la plupart des cars de substitution qui ont été mis en place à cette période étaient dus aux grèves liées à la réforme des retraites.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« De nombreux lycéens habitent entre Sainte-Foy et Libourne et sont scolarisés à Libourne. Les horaires peuvent-ils être adaptés pour qu'ils puissent aller en cours à 8h sans avoir à déambuler devant Max Linder ou Montesquieu pendant presque 1 heure ? Merci pour eux ».	Le nombre de trains a évolué à la hausse sur la ligne 33 ces dernières années, avec une grille horaire optimisée, permettant de nombreuses correspondances à Bordeaux. Il est difficile de modifier cette grille sur les heures de pointe sans bouleverser l'ensemble des horaires, voire diminuer le nombre de trains, ce qui serait regrettable, à cause de son infrastructure en voie unique et les contraintes de croisement de trains. Nous prenons toutefois en compte votre demande de reculer l'heure d'arrivée dans le cadre de futures études horaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le train de 17h30 a été supprimé à Libourne. Beaucoup de collégiens/lycéens attendent 1h sur le quai. Cela permettrait de répartir les voyageurs sur plusieurs horaires comme avant depuis Bordeaux (horaires de pointe) ».	En direction de Bergerac les horaires des trains n'ont pas changé (17h06 et 18h06), il n'y a pas de train à 17h30 en effet mais ce n'est pas récent. Cependant, en direction de Bordeaux il existe plusieurs trains entre 17h et 18h (17h08, 17h22, 17h25, 17h56).

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Bonjour. Dans le cadre d'un accord entre le ministère de la culture et la SNCF, les scolaires de (surtout périgueux) pourraient emprunter le train gratuitement pour se rendre au musée national de préhistoire... (il n'y a que 3 musées nationaux en Nouvelle-Aquitaine, dont 1 aux Eyzies). Cependant, cela ne fonctionne pas pour les horaires dit "de pointe". Or, entre la ligne Périgueux et Les Eyzies, vu le nombre de train, il serait bien d'intégrer le train 865810 qui passe aux Eyzies à 16h27 comme exception (16h = début heure de pointe). En effet, le train précédent (14h est beaucoup trop tôt et le 19h beaucoup trop tard...) les scolaires viennent tous en cars ».	La règle interdisant les groupes scolaires sur les horaires de pointe s'applique sur toutes les lignes en Nouvelle-Aquitaine, afin de ne pas obérer la capacité des trains à transporter les usagers du quotidien, qui sont nombreux à ces horaires. Nous prenons note de votre demande, et nous étudierons avec la SNCF s'il est possible d'utiliser ce train pour les voyages scolaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je travaille aux Eyzies et j'habite à côté de Niversac. Considérez-vous cette ligne comme ligne exclusivement touristique pour ne proposer aucun horaire aux heures de pointe ? Le premier train du matin part de Périgueux à 8h40... Le soir aucun train entre 15h34 et 19h35 en arrivée sur Niversac.	La ligne 34 n'est pas une ligne exclusivement touristique car 26% des voyageurs disposent d'un abonnement TER, soit pour des trajets quotidiens domicile-travail ou des trajets domicile-études (scolaires). La Région aimerait pouvoir offrir plus d'horaires pour les trajets du quotidien, mais l'infrastructure ferroviaire à voie unique limite les possibilités de croisement des trains, ce qui enlève de facto de la flexibilité sur les horaires.
De même, vous avez investi pour la rénovation de la gare de Niversac. Pourquoi avoir changé de gare le train 865810 (16h) pour le faire s'arrêter à Boulazac plutôt qu'à Niversac (il paraît que c'est lié à une pression politique locale...). Quelle gare mettez-vous en avant ? En tout cas, suite à ce changement, j'ai arrêté le train ».	Le train 865810 part d'Agen à 14h35 pour arriver à Périgueux à 16h55 que vous mentionnez ne s'arrête ni à Boulazac ni à Niversac, et va directement des Eyzies à Périgueux. Nous prenons en compte votre demande d'étudier s'il est possible de l'arrêter à Niversac.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Aujourd'hui, lors de l'achat en ligne d'un abonnement TER+TBM Libourne-Bordeaux, je ne reçois qu'une "confirmation de commande" que l'employeur ne reconnaît pas comme justificatif d'achat. Pour avoir cette facture je dois passer par le service client TER, ce qui est long et pénible ».	Votre demande d'amélioration a été transmise à SNCF Voyageurs.
<i>Intermodalités</i>	<i>Réponses</i>
« Vouloir se déplacer avec son vélo nécessite parfois d'être équipé de remorque (c'est mon cas pour mes 2 enfants), de tricycle (personne ayant des problèmes d'équilibre), tandem type vélo pino hase (pour les personnes ayant un handicap) ... Ces vélos spéciaux ne sont pas autorisés aujourd'hui sur la ligne TER Bordeaux-Sarlat. Certaines lignes comme la Loire à Vélo ou la région Bretagne l'autorise en période estivale. Je propose de l'autoriser sur certaines périodes à certaines conditions. C'est se priver de client/remplissage de rame que de ne pas l'autoriser sur certaine période ».	Effectivement le matériel roulant n'a pas été conçu pour pouvoir transporter en toute sécurité ce type de vélos ou des remorques, car ceux-ci bloqueraient le passage. Pour accueillir les vélos plus volumineux, la Région Pays de Loire dégage chaque été un espace spécifique à bord d'un train électrique de grande capacité à 2 niveaux, en enlevant une centaine de places assises (sur 500) pour mettre une quarantaine d'emplacements vélo. Cette organisation serait difficile à mettre en place sur la ligne 33 qui dispose d'un train moins capacitaire, et où la demande de places assises est forte.

Intermodalités	Réponses
« A quand une liaison directe en train entre Bergerac et Agen pour ne plus être obligé de passer par Bordeaux pour aller à Toulouse ou Marseille ? Le car Bergerac-Marmande est très lent. Cordialement ».	La création de cette liaison directe complexifierait l'exploitation. En revanche, il sera étudié l'amélioration de la correspondance au Buisson entre les lignes 33 et 34.
Intermodalités	Réponses
« Bonjour. Je fais 10 aller /retour par mois entre Saint-Loubès et Sarlat quelle que soit la période de l'année depuis 7 ans. Au fil des années depuis 3 ans, des modifications d'horaires sur cette ligne L33 pour les trains de l'après-midi du lundi au vendredi, n'ont pas cessé d'être décalées. Ex : Le train qui arrive actuellement pour 18h24 à Sarlat ne correspond plus avec la possibilité de prendre le bus ligne 6 qui repart de la gare à 18h22. Crochet négatif. Hélas ! Autre suggestion: Les dimanches au départ de Sarlat train 17h27 pas de bus de cette ligne arrivant 30 minutes avant le départ. Beaucoup d'étudiants prennent ce train : les parents les posent en gare en voiture ».	Dans le cas de la ligne Sarlat-Souillac (335), gérée par la Région Nouvelle-Aquitaine, la majorité des horaires de car sont adaptés aux heures de départ des trains, à Sarlat ou à Souillac. Mais il n'est toujours possible de faire de bonnes correspondances sur une même circulation, à la fois à Sarlat et à Souillac. Nous allons réétudier s'il est possible d'établir une correspondance à cet horaire, ainsi que pour le départ du dimanche.
Intermodalités	Réponses
« Je souhaite que les arrêts à la gare de Gardonne soient plus nombreux. Cette gare située à 16Km de Bergerac présente un parking où l'on peut facilement trouver des places. Elle concentre les voyageurs situés à l'ouest de Bergerac, La force-Ginestet, Lamonzie-Saint Martin et le Bergeracois résidants au Sud de Bergerac qui cherchent à éviter les ralentissements du centre-ville de Bergerac et trouver facilement une place pour se garer ».	Le nombre de trains ayant évolué à la hausse sur la ligne 33 ces dernières années, l'exploitation de cette ligne, qui est à voie unique, a été optimisée, à la fois en nombre de trains et en temps de parcours. Rajouter des arrêts supplémentaires n'est pas possible pour des raisons techniques (de croisement de trains), sauf à diminuer le nombre de trains, ce qui serait regrettable. Toutefois, nous prenons note de votre demande
Tarifs	Réponses
« Je propose que la carte avantages jeunes soit davantage prise en compte sur cette ligne. En effet, à 17 ans et avec une carte de réduction, un trajet Saint-Emilion - Bordeaux Saint-Jean me coûte 7€ soit 14€ l'aller-retour, seulement 1€ d'économie par rapport au prix sans carte. Pourquoi malgré la carte de réduction, le tarif est si cher pour seulement 46km là où en Ile de France le prix est plafonné à 4€ en tarif standard. Et pourquoi 3,50€ de supplément pour à peine 6km de plus par rapport à Libourne. Sachant que ne bénéficiant pas de cars régionaux ni de Calibus, je n'ai pas d'autre choix que de me rendre en gare de Saint-Emilion ».	Un trajet Saint-Emilion/Bordeaux coûte 10,40€ au plein tarif (peu importe le sens). Pour les voyageurs de moins de 28 ans, le tarif billet jeunes est de 7,5 € (sans avoir besoin d'acheter une carte Avantages jeune qui donne le même tarif). Par simplification, le billet jeune fonctionne par paliers kilométriques, mais cela produit des « effets frontières », car le tarif n'est pas strictement proportionnel au nombre de kilomètres.
Tarifs	Réponses
« J'effectue ponctuellement le trajet Monsempron-Montpellier. Auparavant, je pouvais bénéficier de la réduction de ma carte Avantage adulte sur l'intégralité du trajet et n'acheter qu'un billet unique, qui garantissait une prise en charge en cas de rupture de correspondance. Cette possibilité est désormais supprimée, la carte Avantage est refusée	En accord avec la liberté tarifaire des Régions sur les TER, nous proposons notre propre gamme de billets avec réduction et de cartes de réduction. Il n'a pas été possible, pour des questions financières, de pouvoir accepter la carte avantage adulte SNCF dans les TER Nouvelle-Aquitaine.

sur les TER Nouvelle-Aquitaine et il faut prendre 2 billets distincts, sans garantie de correspondance. Je ne comprends pas que la carte Avantage adulte soit refusée dans les TER pour les voyageurs en correspondance d'un TGV ou d'un Intercités. Un retour à la situation antérieure serait souhaitable et favoriserait l'utilisation du train ».	La Région a fait le choix de mettre en place une carte de réduction très avantageuse, la Carte +, qui vous permet de bénéficier de 50% de réduction tous les jours de l'année sur les billets TER Nouvelle-Aquitaine.
Tarifs	Réponses
« Personnellement, je trouve que l'abonnement annuel est trop cher surtout que c'est pour un trajet défini entre 2 gares précises (non en rapport avec un périmètre circulaire autour de Bordeaux par exemple). Ne pourrait-on pas au moins avoir le droit de voyager pour le même tarif (avec notre carte d'abonnement) à 40 km autour de Bordeaux ? Ce qui fait que les personnes habitant Libourne par exemple pourraient voyager avec leur carte d'abonnement aussi bien à Bordeaux qu'à 40 km au sud de Bordeaux, qu'à 40km à l'est de Bordeaux, etc. (en un cercle concentrique de 40km autour de Bordeaux). »	Le prix d'un abonnement annuel entre Bordeaux et Libourne revient à 76€ par mois, soit environ 3,6€ par jour. Si vous pouvez bénéficier de la prime employeur, cela revient à 1,8€ par jour, ce qui est extrêmement compétitif par rapport à une voiture. De plus, les détenteurs d'un abonnement annuel bénéficient de 50% de réduction sur tous les trajets en Nouvelle-Aquitaine. Sachez que l'usager ne paie que 20% du coût réel, le reste est pris en charge par la Région. Concernant votre souhait d'avoir un abonnement zonal, celui-ci est actuellement à l'étude dans le cadre du RER métropolitain.
Tarifs	Réponses
« Chaque citoyen paie un certain montant par mois ou par an pour les transports en commun et peut ensuite voyager gratuitement. Le montant doit être calculé de manière à ce que les pertes des entreprises de transport n'augmentent pas ou même qu'il n'y ait plus de pertes au fil du temps ».	Des discussions sur ce projet de Pass Rail ont récemment été lancées par le gouvernement, cependant nous ne connaissons pas pour le moment les modalités de compensation des Régions d'un tel abonnement, si jamais il était mis en place.
Tarifs	Réponses
« Bonjour. Je voyage souvent avec ma famille sur la ligne Bordeaux-Sarlat. Malgré le confort indéniable, le prix des billets est rédhibitoire pour beaucoup et absolument pas compétitif avec la voiture. La Région et l'Etat doivent investir plus dans les lignes de train ».	Le prix payé par les usagers ne représente que 20% du coût réel du trajet, les 80% restants étant pris en charge par la Région Nouvelle-Aquitaine. Par ailleurs, vous pouvez bénéficier de réductions tarifaires quand vous voyagez à plusieurs. Des discussions entre la Région et l'Etat sont en cours afin d'investir dans la modernisation de la section Bergerac-Sarlat, et ainsi en améliorer les performances.