



Comités de Lignes – 2025 Secteur Lot-et-Garonne Ligne 44

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE *En date du 06/10/2025*



Introduction

Le comité de ligne du secteur du Lot-et-Garonne s'est tenu le 2 juin 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 quarantaine de personnes comprenant 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, tels que les travaux de voies entre Bordeaux et Langon dans le cadre des AFSB. Les travaux d'Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) ont été engagés en 2025. Ils permettront d'augmenter la capacité de la ligne via la mise en place d'une troisième voie entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans, ainsi que d'une quatrième voie dans les gares traversées, la suppression de passages à niveau et le réaménagement de gares. Projet d'un montant de 900 M€ financé dans le cadre de GPSO (46 M€ en 2024 et 100 M€ en 2025).

Des travaux de voies ont lieu également entre Langon et Agen consistant au remplacement des rails. Ils se prolongeront en 2026.

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, comme le soir depuis Agen direction Bordeaux ou encore le matin de La Réole à Bordeaux entre 8h00 et 9h00 et pour le retour le soir entre 18h30 et 19h30. Des raisons techniques et financières ne permettent pas la création d'un train supplémentaire sur la ligne 44 tôt le matin ou tard le soir, à ce jour.

Des usagers ont regretté une disparité entre les TER Bordeaux-Langon et Bordeaux-Agen et ceux de Langon-Agen. Langon est à l'intérieur du SERM,



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte



démarré en 2018 entre la Région et Bordeaux-Métropole. En raison de la diamétralisation, il y a davantage de trains entre Bordeaux et Langon, car il y a un co-financement avec Bordeaux-Métropole. Il y a 3 ans, la Région a rajouté de l'offre sur l'ensemble de la ligne afin qu'il y ait autant de directs que d'omnibus. Mais il est vrai que cela ne suffit pas. La construction de l'offre TER repose sur l'analyse de la fréquentation, de la disponibilité des moyens humains (notamment conducteurs) et de la viabilité économique.

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. La ligne 44 a connu une augmentation de fréquentation de 9,3 % en 2024 par rapport à 2023. Cette dynamique se traduit parfois par une suroccupation des trains aux heures de pointe, notamment le soir, celui de 16h34. Les nouvelles rames attendues courant 2026 devraient apporter des solutions, en augmentant la capacité et en améliorant le confort.

En matière de régularité, les situations varient selon les lignes. Sur cet axe, les problèmes tiennent parfois au matériel ou à des causes extérieures, tels que les aléas climatiques ou des vols de câbles. La ligne 44 a subi les aléas climatiques (inondations à Tonneins au mois de mai) ainsi que le manque de fiabilité des infrastructures ferroviaires. A cela, s'ajoute les ralentissements dus aux travaux des AFSB. Cependant, la qualité de service est en amélioration sur la ligne 44 : 90,7 % de trains à l'heure en 2024 contre 89,2 % en 2023 et 7,1 % de trains supprimés en 2024 contre 14,6 % en 2023.

La Région et SNCF Voyageurs rappellent que l'ouverture de deux écoles de conducteurs va contribuer à résorber les tensions de personnel et à stabiliser l'offre.

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 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.



Les gares font également l'objet de nombreuses attentes. Les usagers expriment aussi un besoin de services de base, comme l'installation de toilettes ou de locaux sécurisés pour les vélos. Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) des abris vélos sécurisés ont été installés dans les gares de Cérons, Langon et La Réole. La Région a rappelé que des financements existent pour accompagner les collectivités sur ces projets, jusqu'à 70 % pour les stationnements vélos. La grande halle voyageurs de la gare d'Agen, inaugurée fin 2024, a été totalement rénovée et en 2025, des travaux de remplacement et modernisation de la vidéoprotection ont été effectués et la centrale incendie a été remplacée. La gare de Port-Sainte-Marie a elle aussi été modernisée avec la mise en place d'un abri voyageurs sur le quai 2 ainsi que le changement de la signalétique. Les travaux du PEM de Tonneins se sont achevés et ont permis d'aménager un parvis sécurisé, 40 places vélos, une piste cyclable, un parking de 77 places et la végétalisation du site.

La question du vélo et des trottinettes, en particulier, reste sensible. La capacité des trains est jugée insuffisante ce qui génère des tensions avec les voyageurs. En gare, 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

Au-delà des ajustements immédiats, plusieurs enjeux ont été évoqués. Les travaux des AFSB permettront d'augmenter la capacité de la ligne via la mise en place d'une troisième voie entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans, ainsi que d'une quatrième voie dans les gares traversées, la suppression de passages à niveau et le réaménagement de gares.

Les travaux AFSB induisent un rallongement de temps de parcours de 10 min sur toutes les circulations. Ces travaux sont prévus jusqu'en 2032. Les développements d'offre seront contraints. De plus, la robustesse de la ligne sera dégradée du fait de ces travaux.

Un Plan de Transport Adapté a dû être mis en place pour maintenir le même niveau de circulations malgré les ralentissements. Cela génère un surcoût d'exploitation de +2,2M€ chaque année.

Les horaires seront reconduits en décembre 2025 et outre l'arrivée de Régio2N courant 2026, des travaux de mise en accessibilité sont envisagés à Langon en 2027.