



AUTOMNE 2020
18 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

Compte-rendu - Volet 3

Comité de lignes Vallée de la Dordogne

1 octobre 2020

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation** depuis la date d'ouverture jusqu'au comité de ligne ainsi que les **SMS envoyés lors de celui-ci**.

Questions plateforme de concertation / SMS



Questions posées sur la plateforme de concertation ou par SMS lors du comité de lignes

Infrastructures - travaux de maintenance	Réponses Région-SNCF
<p>« 1- Vous aviez annoncé 4 week-ends consécutifs d'interruption totale des trains pour travaux entre Libourne et Bordeaux. À ce jour, seulement 2 semaines ont été concernées. Allez-vous communiquer un nouveau calendrier ? 2- D'autres travaux sont prévus en novembre sur la ligne 33. Quelle est la nature de ces travaux ? »</p> <p>« Quels sont les travaux qui vont être réalisés sur les fenêtres génériques de la ligne Agen Périgueux ? »</p> <p>« Avant les cheminots travaillaient la nuit ou entre les circulations ferroviaires. Aujourd'hui, toutes les lignes subissent des fermetures en journée pendant plusieurs semaines par an même si aucun travaux ne se réalisent car prévision sont faites 2 à 3 ans en amont. »</p>	<p>Le calendrier présenté en comité de lignes en 2019 par SNCF Réseau a été revu. Seuls 2 week-ends d'interruption ont ainsi été programmés contre 4 initialement prévus.</p> <p>Toutefois, 4 week-ends d'interruption sont de nouveau prévus en novembre 2021. Plusieurs week-ends sont également programmés courant 2022. La ligne sera alors de nouveau interrompue du vendredi matin jusqu'au dimanche soir.</p> <p>Les travaux prévus durant les « fenêtres génériques » sur les lignes 33 et 34 sont de simples travaux de maintenance (vérification de la voie, travaux mineurs...) organisés chaque année sur des plages précises de plusieurs heures en journée. Ce sont ces travaux qui sont prévus en novembre sur la ligne 33.</p> <p>La durée et le positionnement de ces plages travaux sont définis par SNCF Réseau.</p>
Infrastructures - Rénovation de l'infrastructure	
<p>« D'abord, merci d'avoir maintenu ce moment d'échange. La ligne Périgueux - Agen bénéficiera-t-elle bien d'une rénovation en 2025/2026 ? Si oui, le sera-t-elle en pluri-annuel ? »</p> <p>« Dans le cadre du futur CPER, quelle priorité sera faite à la régénération de la ligne Périgueux - Agen ? CA Grand Périgueux »</p> <p>« Pour la ligne TER 33, pourquoi ne pas réduire la ligne Périgueux - Agen à un Périgueux - Le Buisson et Monsempron-Libos - Agen puis remplacer les trains entre Le-Buisson et Monsempron-Libos ? »</p> <p>« A quand de réels travaux sur cette ligne Agen - Périgueux ? »</p>	<p>Dans le cadre d'un avenant au CPER actuel 2015-2020, la Région a négocié avec l'Etat la réalisation de travaux d'urgence entre Agen et Niversac. 1,44M€ ont ainsi été financés avec l'Etat pour la réalisation de travaux effectués à l'été 2020 (remplacement de traverses et assainissement d'une partie de la voie). D'autres travaux d'urgence doivent être réalisés en 2021 et 2022.</p> <p>De plus, des études préliminaires à une régénération de la ligne doivent être lancées au cours du 2nd semestre 2021 pour un coût total de 6,5M€, financés à hauteur de 4,875M€ par la Région.</p> <p>L'objectif de la Région est clair : la ligne Agen-Périgueux doit être maintenue dans son entièreté, il n'est pas question de fermer la partie centrale, d'où ces investissements importants.</p> <p>Les études préliminaires permettront d'établir un calendrier de travaux. Un scénario de travaux pluriannuel est envisageable mais pas confirmé à ce jour.</p>
Infrastructures - Fret	
<p>« Où en est la réouverture de la ligne Agen - Auch pour le fret (céréales et maïs) et éventuellement pour le service voyageurs ? » (Twitter)</p>	<p>Un dispositif innovant devrait bientôt se mettre en place en vue de la réouverture de la ligne Agen-Auch. Un syndicat mixte regroupant les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie devrait prochainement être créé avant la création d'une Société d'Economie Mixte à Opération Unique qui sera chargée des travaux. La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà délibéré sur la création du syndicat mixte. La Région Occitanie devrait en faire de même prochainement.</p>

Mise en accessibilité des gares

« D'autres gares vont-elle bénéficier d'une rénovation des quais ? Nous pensons à Monsempron-Libos et Penne au sud, qui sont un peu lésés par rapport au nord. CODELIAPP. »

La mise en accessibilité des quais d'une gare dépend de son inscription au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (Sd'AP). La gare du Buisson y figure dans une logique de maillage du réseau. Les gares de Monsempron-Libos et de Penne ne sont pas inscrites, en revanche, au Sd'AP. Il n'y a donc pas de travaux prévus, d'ici à 2024, dans ces deux gares.

Présence d'un agent de circulation aux Eyzies

« La gare des Eyzies va-t-elle être fermée ? La suppression de l'agent va rigidifier l'exploitation de la ligne ! CODELIAPP »

A la suite de la refonte horaires OPTIM'TER, SNCF Réseau a indiqué à la Région qu'elle allait diminuer la présence d'un agent de circulation en gare des Eyzies à compter de janvier 2021, compte tenu de la diminution du nombre de croisements des trains en gare (plus qu'un seul sera maintenu le vendredi soir). L'agent SNCF Réseau sera donc toujours présent le vendredi soir, mais pas le reste de la semaine.

Cette décision n'est pas du fait de la Région qui a demandé à SNCF Voyageurs de faire le nécessaire pour qu'un agent soit présent pour la vente au guichet, ce qui sera bien effectif en 2021, conformément au Schéma de Distribution négocié dans le cadre de la Convention Ter 2019-2024.

Concernant la gestion des circulations, notamment en cas de situation perturbée, la Région sera particulièrement vigilante à la bonne régularité de la ligne. En cas d'aléas trop fréquents, remettant en cause l'absence d'un agent de circulation en gare des Eyzies, la Région demandera à SNCF Réseau de prendre ses responsabilités pour remédier à la situation.

Fréquentation – sur-occupation à bord

« Est-il envisageable que les trains du week-end notamment celui du dimanche entre Périgueux et Agen soit renforcé ? Celui partant du Buisson à 15h40 en ce moment est réellement rempli à 110%, en cette période de distanciation sociale c'est très délicat, des personnes voyagent debout... Un double X73500 serait souhaitable. »

Concernant le train que vous évoquez entre Périgueux et Agen le dimanche, la Région n'a pas eu de remontées particulières sur des problèmes de fréquentation. Les derniers comptages réalisés à l'automne 2019 font état de 8 personnes à bord au Buisson et d'une occupation maximale de 25.

Cependant, il a pu arriver, pour différentes raisons, que ce train soit davantage fréquenté un dimanche donné et que la composition théorique de ce train ne soit pas respectée. C'est en effet un double X73500 qui doit circuler sur cette mission. Si une seule rame était en circulation, ce n'était effectivement pas conforme aux documents contractuels passés entre SNCF et la Région.

« De nouvelles propositions, c'est bien, mais les anciennes sont sans effet depuis plus de 15 ans...

TOUS les vendredis soirs, le train est totalement bondé, il est fréquent de ne pas pouvoir monter dans la rame, et quand on y arrive, on voyage debout, tassé, compressé contre les autres voyageurs. Et cela fait des années que ça dure.

Ferez-vous quelque chose un jour ? »

Sur la ligne 33, des problèmes de sur-occupation à bord ont en effet été constatés depuis cet été, comme par exemple sur le départ de 16h11 de Bordeaux vers Sarlat. La composition de ce train sera revue à compter du 13 décembre prochain avec une unité multiple de matériel BGC (320 places assises environ). La Région a également demandé que ce train soit doublé certains vendredis de forte fréquentation, notamment pour le départ des vacances de la Toussaint.

Convention TER – Présence des contrôleurs à bord

« Une information sera-t-elle donnée aux usagers que les trains en péri-urbain de Bordeaux, notamment Bordeaux – Libourne, seront dépourvu de contrôleur à partir de dimanche ? La SNCF s'engage-t-elle qu'au-delà de ces péri-urbains, 100% des trains auront un contrôleur à bord ce qui n'est pas le cas aujourd'hui malheureusement et cela n'est pas qu'à cause du Covid. »

La convention Ter 2019-2024 prévoit qu'un agent de contrôle soit systématiquement présent à bord des Ter de Nouvelle-Aquitaine, à l'exception de certaines lignes de l'étoile de Bordeaux (trains du futur RER Métropolitain) sur lesquels les contrôles en brigade sont autorisés.

Pour toutes les autres lignes, dont les lignes 33 et 34, un agent de contrôle doit toujours être présent à bord. Cependant, en cas d'absence inopinée d'un agent de contrôle et si le matériel roulant est adapté, la conduite en « agent seul » peut être exceptionnellement admise. Sur les lignes 33 et 34, il a donc pu arriver fréquemment qu'un contrôleur soit absent à bord, notamment en raison de la crise sanitaire.

La Région demande toutefois à SNCF de respecter les clauses de la convention prévoyant la présence de contrôleurs à bord et de ne pas abuser des exceptions admises comme cela pourrait être ressenti par certains usagers aujourd'hui.

Convention TER – Ouverture des guichets

« Quand est ce que la Région et la SNCF se rendront compte que l'absence de personnel dans les gares et aux guichets est totalement contre-productif.

Qui se sent en sécurité dans une gare déserte ?

En cas de retard de trains, les usagers sont livrés à eux-même au milieu d'un quai en ruine. Ça ne donne pas envie de prendre le train. Des clients sont perdus.

L'activité dans les gares doit absolument être conservée d'une manière ou d'une autre. »

Dans le cadre de la convention Ter passée entre la Région et SNCF Voyageurs, un schéma de distribution a été acté, prévoyant la fermeture d'aucun guichet relevant de cette convention. La Région veille à ce que ce Schéma de Distribution soit respecté, dans le respect des horaires d'ouverture mis en place ces deux dernières années sur l'ensemble de la Région.

Offre – Correspondances TGV

« Ligne 34: horaire du matin 7h50 vers Agen = 1h10 de correspondance avec TGV Paris, très bien le dimanche seulement. Puis arrivée 10h35, donc à moins de 10' ratage de la correspondance avec Bordeaux. Arrivée ensuite à 14h20(?), dommage le TGV est parti à 13h53, et aucune correspondance vers Bordeaux avant 16h20. Pourquoi ne pas arriver plus tôt 13h45 ? »

« Correspondance à Agen uniquement le vendredi soir avec quasi une heure d'attente (21h06) après l'arrivée du TGV de Paris du soir (20h15), alors que précédemment 20h32 vers Monsempron. Est-ce cela l'amélioration des connexions TGV/TER ? »

Depuis Monsempron-Libos, un Ter arrivera à Agen à 7h28, permettant la correspondance avec le TGV partant pour Paris à 7h55 (arrivée Paris 11h08) en moins de 30 min. Le dimanche, une arrivée à Agen est proposée à 9h36, permettant la correspondance avec le TGV de 9h55 (arrivée Paris 13h08). Il est également possible d'arriver à 17h44 pour prendre le TGV de 17h52 (arrivée Paris 21h13). Il n'y a pas de TGV prévu à 13h53 vers Paris au Service Annuel 2021 et il ne serait pas possible, de toute façon, d'avancer l'arrivée à Agen depuis Monsempron en raison des contraintes de la voie unique et du nombre de trains disponibles.

Dans le sens retour, en semaine, un Ouigo arrive à 12h05 à Agen, en correspondance avec le Ter pour Monsempron de 12h39. Un autre Ouigo arrive à 15h50 offrant une correspondance avec le Ter de 16h30. D'autres correspondances sont possibles aussi avec changements à Bordeaux en Ter.

De nombreuses possibilités sont donc proposées pour rejoindre ou repartir de Paris. A noter aussi que les souhaits de correspondances majoritaires exprimés en concertation à Agen étaient pour rejoindre Bordeaux ou Toulouse. L'offre OPTIM'TER propose ainsi +19% de correspondances vers/depuis Bordeaux et +14% vers/depuis Toulouse, sur l'ensemble de la semaine.

Offre – Dessertes de substitution

« Nous voyons passer les trains sur notre joli pont. Nous aimerions qu'ils continuent à s'arrêter à Mauzac : au moins un le matin et un le soir dans chaque sens. Les TAD sont une fausse solution. »

« 93 personnes ont répondu à un sondage à Mauzac. Souhaits majoritaires : pouvoir faire un aller-retour dans la journée vers Bordeaux ; dans la demi-journée vers Bergerac et Sarlat. »

« Suppression d'arrêts TER (notamment Mauzac): trouvez-vous acceptable de creuser les inégalités des territoires alors même que l'infrastructure ferroviaire existe ? »

« La fermeture définitive de la gare de Pont-du-Casse et la substitution par la desserte (actuellement famélique) de ligne 9 du réseau urbain agenais Tempo obligera les usagers à devoir passer par Agen pour ensuite repartir vers le nord (Monsempron, Penne, Le Buisson, Périgueux...). »

La desserte de Mauzac sera maintenue à raison d'1 aller-retour par jour, en milieu de journée. Le matin et le soir, un service de TAD sera proposé, permettant de rejoindre Sarlat ou Bordeaux en récupérant le Ter à Lalinde. Ce TAD partira du bourg de Mauzac et desservira le centre de détention.

La fréquentation de la halte de Mauzac ne justifie pas en effet le maintien d'une desserte Ter tout au long de la journée. Seules 3 montées, sur une semaine, du lundi au vendredi, ont été constatées lors des derniers comptages réalisés à l'automne 2019 (alors que la desserte de Mauzac était plus étoffée). Une vigilance particulière sera portée sur la fréquentation de Mauzac (TER+TAD) pour une éventuelle revoyure au bout d'un an.

Concernant Pont-du-Casse, seules 2 montées et 3 descentes ont été relevées à l'automne 2019, sur toute une semaine, du lundi au dimanche, ne justifiant pas le maintien d'une desserte ferroviaire. 8 allers-retours quotidiens sont proposés par la ligne 9 du réseau Tempo contre 4 en Ter. Les quelques passagers qui empruntaient le train rejoignaient majoritairement Agen.

Offre – Transports à la Demande

« Comment va s'organiser la desserte de Villefranche-du-Périgord et des autres gares fermées et converties au TAD? (Achat de billet vers/depuis cette gare, horaires des TAD) CODELIAPP. »

« Comment les lycéens et étudiants de Villefranche et Belvès font pour aller étudier à Périgueux ? »

L'achat des billets depuis/vers un point d'arrêt desservi par un TAD se fera par les mêmes canaux de vente qu'habituellement. Les horaires seront indiqués dans les fiches horaires de chacune des lignes concernées. La Région souhaite également travailler avec les communes concernées pour valoriser ce nouveau service et en faisant en sorte que les points d'arrêt soient clairement identifiés.

Pour les lycéens et étudiants de ces 2 communes, un service de TAD spécifique sera mis en œuvre les lundis matins. Il partira de Villefranche, proposera une desserte de Belvès et permettra de récupérer le Ter au Buisson pour arriver à Périgueux à 8h12. Les vendredis soirs, le départ en Ter de Périgueux de 18h22 desservira Belvès et Villefranche-du-Périgord. Ces horaires s'adressent essentiellement aux élèves internes, majoritaires sur ce trajet. (Post comité de lignes : depuis le 4 janvier 2021, un départ plus matinal du TAD sera également proposé, permettant une arrivée avant 8h à Périgueux).

Offre – Horaires ligne 33

« Je suis un nouvel usager de la ligne TER 33 sur le tronçon Gardonne - Bordeaux. La ligne est plutôt bien desservie sauf aux heures de pointe du soir. Le train de 19h11 au départ de Bordeaux ne s'arrête

A compter du 13 décembre 2020, le départ de Bordeaux de 19h07 sera omnibus jusqu'à Bergerac. Il desservira Gardonne à 20h21.

pas à la gare de Gardonne. Est-ce qu'il sera envisageable d'avoir un arrêt de ce train à la gare de Gardonne vers 20h15 ? Merci. Abella »

« Est-il possible de mettre en place deux Omnibus entre Bergerac et Bordeaux le samedi ? Un le matin et un le midi ?
Le samedi soir c'est déjà prévu et le train retour Bordeaux - Bergerac est également prévu. »

« N'était-il pas prévu d'avoir des horaires " express " entre Sarlat et Bordeaux ? »

« Des possibilités de trains "semi-express" entre Bergerac et Bordeaux, avec des arrêts uniquement à Sainte-Foy la Grande, Castillon, Libourne, Cenon et Bordeaux, et des horaires en début de matinée et début de soirée pour les personnes qui travaillent ou étudient sur la métropole bordelaise ? »

Offre – Amplitude horaires

« Pour être une alternative à la route, l'offre ferroviaire doit répondre aux besoins tout au long de la journée.
La métropole est le lieu de travail et d'étude, mais aussi de manifestations sportives et culturelles d'envergure.
Le train permet d'aller à ces manifestations... mais pas d'en revenir !
A l'heure de la transition énergétique, la Région doit prendre cette question en considération.
Nous souhaitons :
- 1) une position de principe
- 2) un calendrier »

Offre – Horaires ligne 34

« Pas de trajet Monsempron - Agen en matinée avec une arrivée vers 9h, pour soit aller en Préfecture sans se lever comme les poules, et pouvoir aller ainsi vers Bordeaux, TLS et TGV Paris dans l'heure qui suit.
Plus de retours Agen/ Monsempron en soirée (tenir compte des "commuters"(rien entre 17h20/18h30 et 20h 30). »

« Les 4 allers-retours quotidien de bout en bout doivent être assurés. S'il faut renforcer l'offre péri-urbaine, il faut ajouter des trains en plus de ceux existant. »

« 2 A/R entre Périgueux et Agen par jour pour favoriser les déplacements touristiques. Comment font les habitants qui sont là toute l'année et ne peuvent se déplacer à des horaires conçus pour le tourisme ? »

Les samedis, 3 allers-retours omnibus seront désormais proposés entre Bordeaux et Bergerac (départs Bordeaux 6h05, 12h09 et 16h09 ; départs de Bergerac 6h28, 12h29 et 16h29).

Depuis le début du service annuel 2020, les temps de parcours entre Bordeaux et Sarlat ont été accélérés d'environ 20 à 25 minutes. Les meilleurs temps de parcours sont aujourd'hui de l'ordre de 2h15 contre environ 2h40 avant travaux de régénération. La mise en place de liaisons express entre Bordeaux et Sarlat n'est en revanche pas prévue, car elle priverait de dessertes les nombreuses gares intermédiaires qui représentent près de 82% des flux.

Il en est de même pour les trains « semi express » qui priveraient de dessertes les arrêts de St-Emilion, Vélines et Gardonne. En heures de pointe, ces points d'arrêt, pourtant bien fréquentés, seraient pénalisés.

La ligne 33 bénéficie aujourd'hui d'un des départs les plus tardifs de la Région avec le Ter Bordeaux 22h14 – Bergerac 23h35 qui circulera toute la semaine à compter du 13 décembre 2020. Il n'est pas prévu, à court terme, de proposer des départs plus tardifs sur cette ligne même si la question pourra être requestionnée à l'avenir. Pour la desserte entre Bordeaux et Libourne, ce sujet pourrait notamment être abordé dans le cadre des réflexions portant sur le RER métropolitain.

Depuis Monsempron, il sera possible d'arriver à Agen à 7h28 et 8h38. Ces horaires doivent permettre aux élèves, étudiants et actifs de rejoindre leurs établissements pour 8h00 ou 9h00, conformément à de nombreuses demandes remontées à la Région. Proposer une arrivée vers 9h00 serait trop tardif.

En fin de journée, des départs d'Agen seront proposés à 16h30, 17h46 et 19h16 ainsi que 21h06 le vendredi.

Le maintien de 4 allers-retours Agen-Périgueux n'était pas compatible avec la volonté d'améliorer les horaires de départs et d'arrivées sur Périgueux et Agen en heures de pointe. Les contraintes dues à la voie unique et à l'état de l'infrastructure ne permettent pas en effet de rajouter des trains supplémentaires, à n'importe quel moment.

Il a ainsi été étudié la possibilité de maintenir un 3^{ème} aller-retour de bout en bout. Il était techniquement réalisable mais contraignait fortement les

« Pourquoi n'avez-vous pas pris en compte pour le SA2021 les horaires proposés par le CODELIAPP ? Nous avons l'impression de ne pas être entendus, ni même écoutés. Souhaitez-vous réellement conserver la ligne 34 ? »

horaires en heures de pointe ainsi que les correspondances à Agen, Le Buisson et Périgueux. Il a donc été décidé de ne pas mettre en œuvre cette offre à 3 allers-retours.

La Région a pris connaissance avec intérêt des propositions du CODELIAPP pour le SA 2021 et en a demandé une expertise à SNCF. Les horaires proposés étaient pertinents mais la grille ne s'avère pas réalisable en l'état. Elle nécessiterait en effet l'utilisation de rames supplémentaires dont ne dispose pas la Région et le surcoût d'exploitation annuel serait de l'ordre de 1 million d'euros, somme trop importante pour bénéficier d'une prise en charge par la Région.

En revanche, comme indiqué par le Président de la Région, il n'est pas question de fermer la ligne.

Offre – Trains tardifs Ligne 34

Vous parlez d'une optimisation des horaires mais il est question d'une suppression du train tardif du vendredi soir au départ d'Agen vers Périgueux, comment les étudiants notamment de Toulouse pourront rentrer le week-end ? Pour avoir emprunté ce train pendant 7 ans, il est utile... »

« Pourquoi n'y a-t-il plus de trains tardifs Périgueux - Agen les vendredis et dimanche (865827, 865814) ainsi que les lundis matins ? L'amplitude horaire se réduit ! CODELIAPP »

« Pourquoi ne pas mettre le train Agen - Monsempron de 21:06 tous les jours, plutôt qu'à 06h17 qui est beaucoup trop tôt. »

Les trains tardifs du vendredi et du dimanche soirs ne seront pas maintenus de bout en bout, car leur fréquentation ne justifiait pas leur maintien au-delà du Buisson pour le 865827 et de Monsempron pour le 865814. Le dimanche, seules 10 personnes ont été comptabilisées entre Périgueux et Agen dont seulement 3 restaient à bord au-delà du Buisson. Ce train sera donc limité au Buisson à compter du 13 décembre 2020.

Les lundis matins, le 865820 partant de Monsempron est surtout fréquenté à partir du Buisson. Il partira désormais de Sarlat et desservira les mêmes arrêts entre Siorac et Périgueux (sauf Mauzens-Miremont). Quant au 865881 partant de Périgueux à 5h35, il était très faiblement fréquenté entre Périgueux et Monsempron (9 personnes au maximum). Une desserte sera toujours proposée entre Monsempron et Agen avec un meilleur horaire d'arrivée à Agen.

La Région a bien sollicité SNCF pour intervertir les trains de 6h17 et de 21h06 mais cette interversion entraînait un surcoût en raison des modifications de roulement des conducteurs. Le sujet pourrait être réétudié pour le SA 2022.

Offre – Correspondances et trains directs

« Pourquoi n'y a-t-il plus le direct Agen - Limoges, qui fonctionne bien notamment le week-end, et qui avait été instauré à notre demande il y a quelques années ! B BRACHET, CODELIAPP. »

« Pensez-vous que supprimer des trains directs et de créer des correspondances va résoudre les retards aux points de croisement ?

Il n'existe rien de facile pour aller de Bergerac vers le sud-est Toulouse, Marseille ; il faut toujours passer par Bordeaux avec des correspondances longues.

Les liaisons directes Agen-Limoges ne seront plus proposées au regard du faible nombre de voyageurs de bout en bout (0,5% des ventes de billets au départ d'Agen soit une moyenne de 6 voyages par jour) et des contraintes de production observées sur cette longue liaison en voie unique pouvant générer d'importants retards sur les trains de l'axe Limoges-Bordeaux et de l'axe Agen-Périgueux. Des correspondances seront toutefois proposées en plus grand nombre à Périgueux pour rejoindre ou repartir de Limoges (+15% de correspondances).

Avec les nouvelles propositions du gouvernement de favoriser les déplacements en train, il serait judicieux de mettre en place une liaison facile de Bergerac - le Buisson - Agen.

Merci de retenir cette proposition »

« J'effectue le trajet Bergerac - Arcachon A/R 20 fois par an le samedi. Avant la mise en service de la LGV, les délais de correspondance à Bordeaux étaient de 10 mn. Ils sont ensuite passés à 45 mn. Comme rien n'a changé, un délai d'attente de 45 mn a fini par me dégoûter de prendre le train et m'a décidé à utiliser ma voiture. De plus, les trains Bordeaux - Bergerac l'après-midi étaient souvent en surcharge jusqu'à Castillon avec un TER seulement toutes les 2 h. »

La mise en place de liaisons directes Bergerac-Agen n'est pas prévue à court terme. Le potentiel de cette liaison n'a pas été démontré à ce stade et les fortes contraintes de construction horaires sur les voies uniques Bergerac-Le Buisson et Siorac-Agen ne permettent pas aujourd'hui de rajouter des trains supplémentaires.

L'arrivée de la LGV a entraîné une refonte complète des horaires sur le réseau Ter pour sécuriser les arrivées sur Bordeaux et proposer un grand nombre de correspondances Ter+TGV. La ligne 33 bénéficie ainsi d'un grand nombre de correspondances rapides pour rejoindre Paris. Cependant, il n'est pas possible à Bordeaux de proposer des correspondances vers toutes les lignes partant de la gare St-Jean. Les correspondances vers Arcachon peuvent ainsi s'avérer plus décevantes depuis Bergerac. Le développement des fréquences annoncées à l'avenir entre Libourne et Arcachon dans le cadre du projet de RER Métropolitain permettra sûrement, à terme, de réduire ces délais d'attente.

Quant à la question des surcharges, elle fait l'objet d'une vigilance particulière de la Région et de SNCF

Desserte routière Lalinde-Bergerac

« Pourquoi favoriser des dessertes routières le long de la ligne n°33 (Lalinde - Bergerac) ? N'est-ce pas couler l'usage du TER ? Merci pour la planète. »

La liaison routière Lalinde-Bergerac (ligne 5 du réseau routier régional) et la liaison ferroviaire sont totalement distinctes. La liaison routière a une vocation plutôt scolaire, avec desserte fine des territoires intermédiaires et des établissements scolaires de Bergerac tandis que la liaison ferroviaire est directe. Ces 2 liaisons cohabitent depuis plusieurs années, ce n'est donc pas une nouveauté apparaissant cette année. La Région propose simplement aux quelques usagers de la halte de Couze, qui ne sera plus desservie en Ter, d'utiliser cette ligne routière qui se trouve à proximité. Il est aussi possible pour eux de rejoindre la gare de Lalinde, très proche, pour rejoindre Bergerac ou Sarlat en Ter. Il n'y a donc absolument pas de concurrence ferroviaire/routier sur cette liaison ni de contradiction d'ordre environnemental.

Production – Performances de la ligne

« Malgré la réhabilitation de la ligne, le constat, en dehors du fait d'avoir « des rails neufs », l'offre de service n'a pas évolué : en terme de fréquence, de rapidité, de capacité de transport et de problématiques de retard...

la nécessité de l'offre de train à la demi-heure pendant les heures de pointe ;

les trains doivent être doublés aux heures de pointe sinon surpopulation ! »

« Les objectifs d'amélioration, fréquence, rapidité ...seront atteints à quelle échéance ?

Isabelle Fernandes

La Région partage ce constat : les résultats de production de la ligne Bordeaux-Sarlat ne sont pas à la hauteur des attentes, après les importants investissements réalisés ces dernières années. Le taux de régularité cumulé depuis de l'année est de seulement 84,3%. Le mois de septembre 2020 a été l'un des plus mauvais jamais enregistrés ces dernières années : seulement 74,5% des trains étaient à l'heure et 3,5% ont été supprimés.

Les causes de ces irrégularités sont multiples : matériel roulant défectueux (X72500), pannes de signalisation, de passages à niveau, limitation de vitesse sur le Viaduc des 100 arches à l'entrée de Libourne en raison de travaux...

Il a été demandé à SNCF de rapidement remédier à la situation. Des solutions sont déjà envisagées. A compter du 13 décembre 2020, le matériel X72500

<p>Auterbs »</p> <p>« Les suppressions de trains sont bien trop fréquentes sur la ligne Sarlat - Bordeaux. Encore une fois, vouloir des propositions et des projets, c'est bien, mais simplement faire que les trains circulent tous, et soient à l'heure, c'est mieux. »</p> <p>« Quand pouvons-nous espérer un bon fonctionnement durable pour l'ensemble des usagers de Sarlat - Bordeaux après tous ces investissements financiers ? »</p>	<p>ne circulera plus sur cette ligne. Les trains BGC qui circuleront en lieu et place seront plus fiables. SNCF Réseau doit réaliser un diagnostic de la signalisation pour vérifier le bon fonctionnement de toutes les installations. La Région sera particulièrement attentive aux résultats de ces investigations et demandera au gestionnaire des infrastructures de faire tout le nécessaire pour améliorer la régularité de la ligne.</p>
<p>Offre – Liaison Sarlat-Périgueux</p>	
<p>« Si la Région souhaite développer les déplacements verts, la liaison Sarlat - Périgueux combinant navettes plus train devrait être la priorité des priorités ! Cet axe est aussi stratégique en matière d'emploi et de formation pour les habitants. Le nombre de voitures sur la route en témoigne tous les jours. »</p>	<p>La Région partage ce point de vue sur l'intérêt de l'axe Sarlat-Périgueux. A compter du 13 décembre 2020, une liaison directe entre ces 2 villes sera ainsi rétablie à raison d'un aller-retour du lundi au jeudi (1 aller simple le vendredi) en 1h22. L'offre en correspondance au Buisson sera également améliorée tout au long de la semaine, offrant des parcours en 1h30/1h40 et des possibilités pour rejoindre Sarlat, depuis Périgueux, afin de passer une journée de visites.</p>
<p>Offre – Poursuite de la démarche OPTIM'TER</p>	
<p>« Le lot concerné fait partie de la démarche Optim'TER. Le lot 1 Poitou-Charentes n'est pas désigné Optim'TER. Cela veut-il dire que la convention TER finira en 2024 et ne sera pas prolongée automatiquement comme prévu jusqu'en 2026 puisque tous les lots ne sont pas Optim'TER. Cela augure t'il l'arrivée des appels d'offre sur la région Nouvelle Aquitaine ? »</p>	<p>La démarche OPTIM'TER est amenée à se reproduire sur l'ensemble de lots de la convention Ter d'ici 2024. Le lot 4 « Etoile de Bordeaux » verra la refonte de l'offre opérée en 2022 et les lots 5 « Sud-Aquitaine » et 2 « Limousin » en 2023. Le lot 1 devrait être traité ensuite. Il n'y a pas de reconduction automatique de la convention prévue entre 2024 et 2026.</p>
<p>Concertations – OPTIM'TER et contrat de mobilité</p>	
<p>« En 2019, plusieurs réunions ont été consacrées aux orientations d'avenir pour les TER et les mobilités en général (Optim'TER, contrat de mobilité). Quelles conclusions en a tiré le Conseil Régional, des orientations, des projets, des engagements seront-ils présentés prochainement ? Ou n'était-ce que de la poudre aux yeux ? »</p>	<p>La démarche OPTIM'TER aboutit aux modifications horaires détaillées lors de ce comité de lignes avec une amélioration de l'offre de 11,5% sur l'ensemble du lot 3, ce qui apparaît globalement satisfaisant. La démarche de Contrat de Mobilité de la Vallée de la Dordogne a effectivement été lancée en avril 2019 et a été mise en pause depuis. Ce temps de pause est nécessaire pour intégrer de nouvelles obligations imposées par la Loi d'Orientation sur les Mobilités. Elles devraient reprendre prochainement sous une forme revue. Toutefois, si des communes souhaitent travailler avec la Région sur des projets de réaménagement d'abord de gares, de pôles d'échanges multimodaux ou tout autre sujet favorisant l'intermodalité, elles pourront être soutenues par la Région.</p>
<p>Matériel roulant – Avenir des X72500 et X73500</p>	
<p>« Aujourd'hui, comment prévoir de se passer des X72500 et X73500 sans commande de trains supplémentaires.</p>	<p>Il n'est pas prévu de se passer de ces matériels tant que d'autres solutions ne sont pas envisagées. Les X72500 continueront de circuler sur les lignes autour</p>

<p> Pourquoi ne pas rénover ces Engins moteurs dans les technicentres de Saintes ou Périgueux ? »</p>	<p> de Limoges à compter du Service Annuel 2021 et les X73500 continueront de circuler sur les mêmes lignes qu'actuellement. Des réflexions sont en cours pour acquérir du matériel utilisant des énergies plus propres que le diesel mais elles ne sont pas suffisamment avancées pour envisager une radiation des matériels roulants actuels.</p>
<p>Matériel roulant – Verdissement de la flotte</p>	
<p>« Les cheminots SNCF seront-ils associés aux protocoles Batterie / Hydrogène / Hybrides, dans la conception, les études et montage / maintenance. Nous avons la chance sur la région d'avoir 2 sites technicentres industriels et 4 sites maintenance TER. Ces dernières années malheureusement beaucoup de perte d'emploi sur ces sites. La capacité de formation, de recherche et de technicité est élevée au sein de la SNCF et souhaite le rester. »</p>	<p>Les réflexions sur le verdissement de la flotte sont en cours. L'utilisation des ressources existantes dans la Région pourra être effectivement envisagée pour accroître l'activité des sites industriels locaux.</p>
<p>Alertes en cas de situation perturbée</p>	
<p>« L'usager peut-il mettre en place une alerte pour un train spécifique à un horaire précis même s'il n'a pas d'abonnement (annoncé comme réservé aux abonnements uniquement) ? Quand des jeunes sont déposés dans une gare et que les parents repartent en suivant, ils n'ont aucun moyen de se rendre au lycée en cas d'annulation du train et sont parfois obligés de rester seuls sur le quai. Si une alerte est communiquée à l'heure à laquelle le train aurait dû partir, cela laisse le temps aux parents de s'organiser. En moins de 3 semaines de classe, ce cas s'est déjà produit... » « Par ailleurs, MERCI pour les nouveaux horaires prévus et permettant (enfin) de relier la campagne aux grandes villes la semaine ET le week-end ! En espérant qu'ils puissent VRAIMENT se mettre en place. »</p>	<p>Vous pouvez télécharger l'application « Assistant SNCF » et y renseigner le trajet que vous souhaitez réaliser en Ter. Des alertes vous seront alors communiquées, en temps réel, en cas d'aléas sur le trajet (retards, suppressions). Si vous enregistrez votre trajet en amont (par exemple la veille), vous serez ainsi alerté suffisamment tôt pour prendre vos dispositions. Le service Ter Flash Trafic est en revanche bien réservé aux abonnés.</p>
<p>Situations perturbées – ruptures de correspondances</p>	
<p>« Pour un trajet de Sainte-Foy la Grande à Paris, je n'ai pas trouvé sympathique que le TGV n'ait pas pu être mis en attente 5 minutes pour permettre la correspondance, entraînant l'arrivée à Paris 2 heures plus tard, même si ce n'était rien par rapport à d'autres voyageurs, par exemple ceux montés à Sarlat ou ayant une correspondance grandes lignes à Paris. »</p>	<p>Cette situation est en effet regrettable mais il n'est malheureusement pas toujours possible de retenir un TGV en gare. Le retarder lui aussi peut entraîner des conflits avec d'autres trains à la sortie de Bordeaux ou sur la ligne à grande vitesse, entraînant des retards plus conséquents. Votre TGV était peut-être dans ce cas de figure.</p>
<p>Tarifcation – Coût 1ère classe trajet TER-TGV</p>	
<p>« Quand on achète un billet Bergerac – Paris, on ne peut dissocier la classe TER-TGV. Or, il arrive qu'il n'y ait pas de 1ère sur la ligne 33 : bien sûr on peut demander le remboursement, mais ce n'est pas logique !</p>	<p>Aujourd'hui, l'achat d'un trajet TGV + TER ou inversement ne peut effectivement se faire que sur une même classe, de bout en bout (2^{nde} ou 1^{ère}). Si lors de votre trajet en Ter, le train n'est pas équipé d'espace 1^{ère} classe, vous pouvez demander au contrôleur qu'il annote votre billet pour ensuite</p>

De plus, il est préférable de n'acheter qu'un seul billet car en cas d'annulation du TER on ne rembourse pas le TGV si on a pris 2 billets. »

réclamer un remboursement de la différence par rapport au prix de la 2nde classe.

A compter de janvier 2021, il sera possible d'acheter pour un trajet de bout en bout un billet TGV avec un billet Ter au tarif régional (et non plus au barème kilométrique national comme c'était encore le cas jusqu'à présent). Le voyageur devrait donc pouvoir choisir des conditions de voyage différentes pour TGV et pour Ter, y compris la classe de voyage.

Politique vélo à bord et en gare

« Qu'en est-il de la politique vélo !! Plus de place dans les rames ? Des garages vélos sécurisés en gare Thiébaud AUTERBS »

Il est malheureusement parfois difficile de concilier transport des vélos à bord et manque de places pour les usagers lorsque les trains sont parfois trop remplis. La Région travaille avec SNCF sur des solutions, provisoires ou pérennes, afin de faciliter le transport des 2 roues à bord. Depuis l'été 2019, une expérimentation a par exemple été menée sur certaines lignes littorales pour dédier des places supplémentaires pour les vélos au niveau des sièges. Ce dispositif pourrait, à l'avenir, être étendu.

« Souvent le train est plein, il y a certains trains qui n'ont pas d'espace vélo. Pour ceux qui nous rendons à Bordeaux c'est dommage car amener le vélo facilite la mobilité en ville.

Il n'y a pas assez de trains, j'habite près de Castillon et il y a des heures creuses sans train, l'attente est trop longue puis ensuite le train est souvent plein. Il y a beaucoup de retards aussi sur cette ligne ou simplement annulation des trains. »

Lorsque la Région finance des réaménagements d'abord de points d'arrêt TER ou des Pôles d'Echanges Multimodaux, elle souhaite valoriser les aménagements cyclables et notamment l'aménagement d'abris vélos sécurisés ou de box vélos. Ces investissements pourraient être, à l'avenir, davantage soutenus par la Région dans le cadre d'un nouveau Règlement d'Intervention sur les gares et pôles d'échanges.

Il faut repenser l'organisation des rames pour les adapter aux "2 roues" (vélos, trottinettes, skate...) par exemple trains avec un niveau garage à vélos.

Réhabiliter les garages à vélos en gare. »



Retrouvez l'ensemble des actualités, questions et propositions concernant les lignes 33 et 34 ainsi que leurs réponses dans les volets 1 et 3

