

## 14 COMITÉS DE LIGNES

*Pour améliorer la qualité de services*



## Comité de lignes Étoile de Limoges

18 juin 2024



Angoulême – Limoges



Poitiers – Limoges



Limoges – Eymoutiers – Ussel

Vous trouverez dans ce compte-rendu **l'ensemble des propositions** déposées sur la [plateforme de concertation](#) et les réponses apportées par la Région.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, les vidéos replay avec les questions posées lors de la réunion publique du Comité de Lignes.

## **Questions plateforme de concertation**

<b><i>Confort</i></b>	<b><i>Réponses</i></b>
<p>« Pour que la régularité du trafic entre Saillat, Chassenon et Limoges soit amélioré en dotant la ligne du matériel de secours opérationnel et d'une organisation du remplacement du personnel d'exploitation ».</p>	<p>Une attention particulière est portée aux circulations sur la ligne entre Saillat-Chassenon et Limoges, qui a connu des niveaux de perturbations inacceptables.</p> <p>SNCF Voyageurs a mis en place plusieurs actions pour améliorer la fiabilité du matériel, notamment avec une maintenance préventive des problèmes récurrents constatés sur les trains.</p> <p>Une réflexion pour limiter l'impact des suppressions opérationnelles, et visant également à améliorer la communication aux voyageurs, est en cours.</p>
<p><b><i>Confort</i></b></p> <p>« Je suis ravi de voir que le nombre de passagers des TER augmente et nous voyons que vous savez l'anticiper avec vos messages "Jours de fortes affluences, pour votre confort nous vous invitons à essayer de privilégier un autre train".</p> <p>Je ne suis pas expert, mais si vous voyez pendant une année entière qu'un TER à un horaire déterminé est bondé, pourquoi ne pas rajouter un wagon plutôt que de demander au gens de ne pas le prendre ? Surtout que ça pénalise parfois tous les passagers si le chauffeur refuse de redémarrer pour des raisons de sécurité car le train est trop bondé ? ».</p>	<p><b><i>Réponses</i></b></p> <p>Le parc matériel disponible est limité et l'usage du TER de plus en plus courant. La Région Nouvelle-Aquitaine doit étudier finement chaque cas de figure. L'offre horaires a été retravaillée sur plusieurs lignes ces dernières années afin de mieux répartir les usagers aux différents horaires de trains, afin de décharger certains horaires.</p> <p>La Région portera une grande attention à l'évolution de la fréquentation afin de voir si le phénomène de suroccupation a baissé.</p> <p>SNCF est vigilante à la composition des trains lors des périodes de grande affluence et tente au maximum d'adapter le nombre de places disponibles à bord.</p> <p>Il n'a pas été identifié, sur le périmètre de ce comité de lignes (L18, L24 et L26) de trains en suroccupation ayant conduit à laisser des voyageurs à quai.</p>
<p><b><i>Confort</i></b></p> <p>« La ligne Angoulême Limoges doit rouvrir en incluant le fret. Les travaux de régénération vont remettre à niveau cette ligne pour les 40 ans à venir. Pour pouvoir décarboner le fret et les TER de cette ligne, il faut inclure dans ces travaux l'électrification de cette ligne pour ne pas avoir à faire les choses en deux fois ».</p>	<p><b><i>Réponses</i></b></p> <p>Des études sont actuellement menées pour la réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême. Dans le cadre de ces études, la circulation de trains de fret est prise en compte.</p> <p>L'électrification de cet axe n'est pas prévue à court terme, compte tenu des contraintes budgétaires impactant la Région et SNCF Réseau.</p> <p>La Région travaille cependant sur des solutions pour verdir ses trains en utilisant des énergies moins polluantes (GNV, biocarburant, trains à batteries...) permettant de répondre aux objectifs de dédieselisation fixés par la Région sans nécessairement électrifier toutes les lignes.</p>

<p><b>Confort</b></p> <p>« Les quais de la gare de Bugeat sont un peu à l'abandon et la signalétique sur sens de circulation est à améliorer (si l'on n'a pas l'habitude, on ne comprend rien). La commune accueille un centre sportif et des colonies, ainsi qu'un EHPAD. Une facilité de circulation pour les engins à roulette serait appréciée ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La halte de Bugeat a été modernisée cette année. Une nouvelle signalisation devrait être installée au plus tard en octobre. Un abri voyageur a été installé sur le quai central. Les quais ont été traités avec un enrobé.</p>
<p><b>Confort</b></p> <p>« Il manque des abris deux-roues dans les gares. Là où il n'y en a pas, comme à Montmorillon, le stationnement est anarchique (accrochés aux pieds des poteaux et clôtures), et les deux-roues sont exposés aux aléas climatiques. Si on veut encourager les déplacements écologiques, il faut équiper d'abris couverts les gares ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Un programme gares est en cours sur la ligne de Poitiers à Limoges, afin d'améliorer le confort des usagers (resurfacement des quais, modernisation de l'éclairage, remplacement de signalétique, installation d'abris / d'assises). Parallèlement, la Communauté de Communes Vienne et Gartempe étudie un projet de pôle d'échange incluant des stationnements deux-roues.</p>
<p><b>Confort</b></p> <p>« L'ascenseur au niveau du ciel est toujours en panne. La réparation est-elle prévue ? De plus, est-il possible de prévoir l'installation de bancs car les gens s'installent dans les escaliers ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Plusieurs interventions ont eu lieu sur cet appareil pour le maintenir en service, l'ascensoriste rencontrant des difficultés pour obtenir les pièces. Il est à nouveau en service depuis fin-juillet 2024. Cet ascenseur est réparé régulièrement, mais tombe souvent en panne en raison d'actes de vandalisme récurrents. Pour y pallier, des grilles ont été installées pour fermer l'accès la nuit après l'arrivée du dernier train, et limiter les dégradations qui conduisent à ces incidents. Des bancs équipent le site, un espace d'attente étant disponible sous l'escalier.</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Avant l'arrêt des trains entre Angoulême et Saillat-Chassenon il y avait 11 sillons sur 13 disponibles d'utilisés. A l'heure où l'on s'apprête à lancer les travaux de régénération, il faut inclure plus de voies de croisement pour pouvoir augmenter les fréquences des TER et accueillir plus de fret ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Des études sont actuellement menées pour la réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême. Dans le cadre de ces études, la circulation de trains de fret est prise en compte. Une attention particulière est portée sur les points de croisement, afin de disposer de suffisamment de capacité pour les différents trafic attendus (TER et fret).</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Toutes les gares entre Ruelle et Saillat souffrent d'un sérieux retard d'entretien depuis que les trains ne circulent plus. La gare d'Exideuil va bientôt disparaître sous les ronces. Laisserait-on l'église du village tomber en ruine ? Il faut d'urgence faire des travaux d'entretien de ces gares pour qu'elles soient pimpantes lorsque les trains circuleront à nouveau sans que cela nous coûte trop cher ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>SNCF Gares &amp; Connexions réalise une visite mensuelle dans chaque gare, afin d'en vérifier l'état général, et assurer la mise à jour de l'affichage. L'entretien des quais est réalisé toutes les 6 semaines entre avril et octobre. Concernant la gare d'Exideuil, votre remarque est transmise à Gares &amp; Connexions.</p>

<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Depuis 6 ans on attend la réouverture de la ligne 18 ! Vous avez les études ! Pendant que les nouvelles études pour la signalisation sont en cours, vous pouvez déjà commencer à mettre en état certaines parties ! Nous ne pouvons pas attendre encore et encore ! Sans transport public raisonnable, personne ne veut rester ici ! On perd les dentistes, les médecins, les hôpitaux, le commerce ! Voulez-vous que la Charente soit désertée ? Limoges est à 200km de la mer et il n'y a pas de train parce qu'il manque un bout de 60km ! Les jeunes qui veulent faire les études à Limoges (une ville d'étudiants !) n'ont pas de train ! Le bus est inaccessible pour chaises roulantes et de pas la place pour vélos ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Des études sont actuellement menées pour la réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême. Elles doivent prendre en compte un certain nombre de paramètres, et nécessitent des délais importants. Leur rendu final est indispensable pour planifier les opérations à venir, tant sur un volet technique que sur un volet financement.</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Cela fait plus de 6 ans que les trains ne circulent plus sur la portion charentaise de la ligne. AngouLim propose que l'avenant mobilité au CPER 2023 2027 sanctuarise l'intégralité du montant des travaux et qu'après les études de détail on puisse enchaîner avec le début des travaux avant 2028 et sans laisser le soin aux nouvelles majorités présidentielles et régionales de décider ou non de l'engagement des travaux. Les usagers et usagères ne peuvent plus vivre dans l'incertitude ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région intervient hors-compétence pour maintenir le réseau ferroviaire existant en Nouvelle-Aquitaine. Elle cherche des solutions pour avancer sur le dossier de la réouverture de la section entre Angoulême et Saillat-Chassenon. À ce titre, elle a obtenu un engagement de l'État au CPER 2023-2027, avec un montant total de 34 M€ pour réaliser les études et des premiers travaux. Le reste des travaux sera financé dans le CPER suivant. Il est à noter que la participation du « Bloc Région » est de 60%, et inclue les collectivités locales, la réussite de ce projet est en effet liée au soutien par les collectivités infrarégionales (Départements de la Charente et de la Haute-Vienne, Limoges Métropole et Grand Angoulême).</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Les usagers et usagères demandent que les travaux, qui seront faits pour plusieurs générations, permettent de répondre à la transition décarbonée du transport des personnes et des marchandises en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• développant des voies de croisement, permettant d'augmenter les sillons horaires,</li> <li>• maintenant toutes les gares pour assurer l'interconnectivité avec les mobilités douces et le service public aux passager.es, et qui servent pour assurer le croisement ».</li> </ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région est attentive au maintien des points de croisements indispensables au bon fonctionnement et au dimensionnement capacitaire d'une telle ligne à voie unique. Ces points sont d'autant plus importants qu'ils sont nécessaires à la robustesse de l'offre, pour limiter les conséquences d'un train en retard par exemple. De la même manière, une desserte fine du territoire est visée pour cette ligne, le maintien des points d'arrêts existants est donc un prérequis indispensable.</p>

<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« De nombreux élus et élues des territoires longeant la voie ferrée Angoulême-Limoges font part à AngouLim de leur difficulté à joindre des responsables de la SNCF Réseau ou SNCF Gares &amp; Connexions en cas de problèmes concernant le patrimoine ferroviaire.</p> <p>De plus, certains problèmes restent non résolus pendant des années menaçant la sécurité des administrés. Ces problèmes sont généralement liés à l'entretien des voies (végétation) et à la dégradation des bâtiments (toiture). La proposition consiste à créer un numéro unique à usage des élus et de doter les services d'entretien de capacité minimum pour traiter les problèmes remontés lorsqu'ils surviennent ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>SNCF Gares &amp; Connexions réalise une visite mensuelle dans chaque gare, afin d'en vérifier l'état général, et assurer la mise à jour de l'affichage. L'entretien des quais est réalisé toutes les 6 semaines lors de la saison d'avril à octobre.</p> <p>Nous transmettons vos remarques à SNCF Gares &amp; Connexions et SNCF Réseau.</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Les usagers et usagères demandent que le contrat de plan 2023 2027 sanctuarise l'intégralité du montant prévu pour la régénération</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour nous usager.es, il n'est pas question de remettre à fin 2027 la décision concernant le financement des travaux. Les études préliminaires sont terminées, il faut mettre en place le financement complet pour engager les travaux au plus vite !</li> <li>• Pour nous usager.es, il s'agit de réparer un patrimoine ferroviaire public avec de l'argent public. Ces histoires de « qui finance quoi » entre Etat, Région, collectivités territoriales ont assez duré. Il faut un accord de financement au plus vite !».</li> </ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région intervient hors-compétence pour maintenir le réseau ferroviaire existant en Nouvelle-Aquitaine. Elle cherche des solutions pour avancer sur le dossier de la réouverture de la section entre Angoulême et Saillat-Chassenon. A ce titre, elle a obtenu un engagement de l'État au CPER 2023-2027, avec un montant total de 34 M€ pour réaliser les études et des premiers travaux. Le reste des travaux sera financé dans le CPER suivant. Il est à noter que la participation du « Bloc Région » est de 60%, et inclue les collectivités locales, la réussite de ce projet est en effet liée au soutien par les collectivités infrarégionales (Départements de la Charente et de la Haute-Vienne, Limoges Métropole et Grand Angoulême).</p>
<p><b>Gares (offre de services)</b></p> <p>« Les grandes villes comme Montmorillon devraient bénéficier de navettes de remplacement lorsqu'il n'y a pas de trains. D'ailleurs, il serait aussi judicieux de prévoir des navettes partant des petits villages vers Montmorillon et Montmorillon-Poitiers ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Une offre de substitution partielle par autocar est mise en place par SNCF Voyageurs lorsque les trains sont supprimés, que ce soit planifié pour travaux ou de manière inopinée, la règle étant de desservir tous les arrêts. Les temps de parcours en autocar peuvent néanmoins conduire à des horaires décalés liés aux contraintes de circulation routière.</p> <p>Concernant les besoins de navettes, nous transmettons votre demande à la Direction des Transports Routiers de Voyageurs.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« Venant de Bordeaux, le trajet pour accéder à Bugeat est de plus de cinq heures contre environ trois en voiture. Serait-il possible de développer l'offre de transport pour les horaires de week-end ? Cela pourrait contribuer à redynamiser le tourisme local en conciliant les objectifs environnementaux de -90% de gaz à effet de serre en 2040 ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Il n'existe pas de correspondance efficace le vendredi soir à Limoges pour se rendre à Bugeat depuis Bordeaux. Un train arrive de Bordeaux à 20h16 et le train pour Bugeat part à 21h06. Il n'est pas possible de diminuer le temps de correspondance à court terme. Les horaires de la ligne 31 Limoges – Périgueux – Bordeaux et la ligne 26 Limoges – Ussel sont contraints par une exploitation en voie unique. D'une part, les trains circulent en voie unique entre Limoges et Périgueux. D'autre part, les trains circulent sur une voie unique entre Saint-Priest-Taurion et Ussel.</p> <p>Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Deux villes très importantes de Nouvelle-Aquitaine n'ont pas la desserte qu'elles méritent. Poitiers est une porte pour les TER vers Niort et La Rochelle, mais aussi pour les TGV Intersecteurs pour Lille et Strasbourg sans changement à Paris depuis Limoges. Peu de correspondances optimisées. Les horaires du week-end sont peu attractifs (1ere arrivée Limoges à 10h35 le samedi et 11h44 le dimanche). Pourquoi des dessertes partielles Limoges-Bellac ou Montmorillon-Poitiers alors que l'on pourrait les connecter et en faire des dessertes complémentaires Limoges-Poitiers directes ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La ligne Poitiers – Limoges répond à des besoins et des publics différents, et doit combiner, en tenant compte des contraintes d'infrastructure liées à la voie unique, des besoins de déplacements longue distance avec correspondances sur les nœuds de Limoges et Poitiers, et les attentes de voyageurs pendulaires (scolaires notamment), sur les secteurs de Montmorillon et Limoges notamment.</p> <p>Il n'est techniquement pas toujours possible de réaliser des trajets de bout en bout, les dessertes partielles permettant de répondre à des besoins identifiés sur les périmètres desservis.</p> <p>La Région reste attentive aux attentes exprimées, et travaille avec son exploitant SNCF Voyageurs à optimiser au mieux les grilles horaires. Des travaux sont prévus sur la ligne de Poitiers à Montmorillon, permettant à terme des gains de temps de parcours, qui devraient offrir une optimisation des correspondances.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Je n'ai pas accès aux horaires des TGV pour la période considérée, mais si je me base sur les horaires actuels, le car de remplacement 426215 ne permet pas une correspondance pour les voyageurs arrivant de Paris par le TGV 8437 (TGV arrivée Poitiers 11h37, départ du car 11h35, à deux minutes près c'est dommage...). Je suppose que le code Q signifie quotidien ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Concernant les travaux prévus à compter du 2 décembre 2024 entre Poitiers et Montmorillon, et l'offre de substitution qui sera mise en place sur cette période, avec report sur route des circulations ferroviaires entre Poitiers et le Dorat, une grille définitive sera communiquée à l'automne 2024.</p> <p>Faisant suite à votre remarque, des modifications ont été réalisées, permettant quand les conditions techniques sont réunies (contraintes liées à la circulation des trains entre Le Dorat et Limoges, avec impératifs horaires d'entrée/sortie en gare de Limoges), certaines correspondances TGV.</p> <p>Le sigle Q signifie bien quotidien.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« Les correspondances entre le TER (ligne 24) et le TGV au départ ou à l'arrivée à Poitiers sont peu nombreuses et sont très mal synchronisées, ce qui limite considérablement les choix au départ de Paris et ne favorise pas les déplacements ni des salariés ni des touristes ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La ligne Poitiers – Limoges répond à des besoins et des publics différents, et doit combiner, en tenant compte des contraintes d'infrastructure liées à la voie unique, des besoins de déplacements longue distance avec correspondances sur les nœuds de Limoges et Poitiers, et les attentes de voyageurs pendulaires (scolaires notamment), sur les secteurs de Montmorillon et Limoges notamment.</p> <p>La Région reste attentive aux attentes exprimées, et travaille avec son exploitant SNCF Voyageurs à optimiser au mieux les grilles horaires. Des travaux sont prévus sur la ligne de Poitiers à Montmorillon, permettant à terme des gains de temps de parcours, qui devraient offrir une optimisation des correspondances.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Depuis la reprise de la circulation des trains entre Limoges et Saillat-Chassenon suite aux travaux de l'automne 2023, les usagers et usagères sont soumis à de trop nombreux retards et annulations de trains. En cause, le manque d'équipement et de personnel de remplacement. Il faut absolument doter l'Etoile de Limoges de machines et de personnels supplémentaires afin de pouvoir assurer la continuité de service aux passagers et passagères en cas de défaillance du matériel ou d'indisponibilité des agents ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Une attention particulière est portée aux circulations sur la ligne entre Saillat-Chassenon et Limoges, qui a connu des niveaux de perturbations inacceptables.</p> <p>SNCF Voyageurs a mis en place plusieurs actions pour améliorer la fiabilité du matériel, notamment avec une maintenance préventive des problèmes récurrents constatés sur les trains.</p> <p>Une réflexion pour limiter l'impact des suppressions opérationnelles, et visant également à améliorer la communication aux voyageurs, est en cours.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Au départ de Limoges sur la ligne d'Ussel le dernier train de la matinée est à 12h45, le premier de l'après-midi à 15h37. Peut-être qu'un train entre les deux permettrait de desservir un peu mieux les communes alentours (Saint-Priest-Taurion, Saint-Léonard-de-Noblat...) ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Rajouter un train sur les créneaux que vous proposez n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et aussi techniques puisqu'il faut insérer ce train au milieu des autres circulations.</p> <p>Sachez cependant que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur l'étoile ferroviaire de Limoges dans les prochaines années, permettant de supprimer à terme certains creux d'offre comme ceux que vous mentionnez.</p> <p>Un renforcement de l'offre pourra également être envisagé si la Région obtient l'appui des partenaires locaux pour co-financer ces renforcements d'offre mais aussi envisager la modernisation de certains éléments d'infrastructures.</p> <p>Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« Sachant que la plupart des commerces du centre-ville ferment à 19h, afin que les commerçants (mais aussi les clients) puissent rentrer en train, il serait pratique de rétablir le train qui partait vers 19h30 de Limoges sur la ligne d'Ussel.</p> <p>Cela laisse le temps aux usagers de venir jusqu'à la gare, et permettrait de ne pas attendre trop longtemps le soir.</p> <p>Et cela la semaine, mais aussi le samedi ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Le train circulant cette année aux horaires Limoges 19h54 – Ussel 20h41 sera décalé aux horaires suivants en 2025 : Limoges 20h10 – Ussel 20h58 pour permettre une correspondance avec un Intercités Paris 16h28 – Limoges 19h53.</p> <p>En 2020, 2021 et 2022 ce train partait à 19h12 de Limoges. Il n'est pas prévu de rétablir ces horaires car un train part déjà de Limoges à 18h28.</p> <p>Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Démarrage le plus rapidement des travaux pour une réouverture au plus tôt, même partiellement par étapes.</p> <p>Des études à répétition, pas de visibilité sur ces dernières, des opérations surprenantes (des forages à Roumazières pour la faisabilité de passages souterrains par ex). 36 millions d'études pour un RVB. C'est plus rentable pour la SNCF que de faire rouler des trains. 242 millions d'euros pour régénérer la ligne. Ça fait cher l'automatisation afin de ne mettre aucun personnel dans les gares. 242 millions pour 72 kms entre Saillat et Angoulême, à comparer avec les 10 millions pour 10 kms de RVB entre Saillat et Limoges. Plus on attend plus ça sera cher. Quelle est la volonté de la SNCF ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région intervient hors-compétence pour maintenir le réseau ferroviaire existant en Nouvelle-Aquitaine. Elle cherche des solutions pour avancer sur le dossier de la réouverture de la section entre Angoulême et Saillat-Chassenon. À ce titre, elle a obtenu un engagement de l'État au CPER 2023-2027, avec un montant total de 34 M€ pour réaliser les études et des premiers travaux. Le reste des travaux sera financé dans le CPER suivant. Il est à noter que la participation du « Bloc Région » est de 60%, et inclue les collectivités locales, la réussite de ce projet est en effet liée au soutien par les collectivités infrarégionales (Départements de la Charente et de la Haute-Vienne, Limoges Métropole et Grand Angoulême).</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Au-delà des suppressions que les usagers subissent sur la ligne Limoges-Saillat-Chassenon, les usagers souhaiteraient être informés, au moins la veille surtout quand il y a un manque de matériel mais surtout comme l'ont indiqué certains des usagers ne plus subir de suppressions ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Une attention particulière est portée aux circulations sur la ligne entre Saillat-Chassenon et Limoges, qui a connu des niveaux de perturbations inacceptables.</p> <p>SNCF Voyageurs a mis en place plusieurs actions pour améliorer la fiabilité du matériel, notamment avec une maintenance préventive des problèmes récurrents constatés sur les trains.</p> <p>Une réflexion pour limiter l'impact des suppressions opérationnelles, et visant également à améliorer la communication aux voyageurs, est en cours.</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Les études préliminaires aux travaux de régénération de la ligne Angoulême-Limoges (qui ne sont toujours pas partagées) vont laisser place aux études de détail. Il faut absolument que les usagers et usagères de la ligne soient impliqués dans cette phase d'études. Cela leur permettra d'éclairer les décisions sur les choix du périmètre technique en prenant en compte l'avis des principaux intéressés ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>L'infrastructure n'étant pas de la compétence de la Région, cette dernière ne peut s'engager à tenir ce comité de suivi. Toutefois, elle relaie la demande à l'État, propriétaire de l'infrastructure, et à SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure. La mise en place de ce comité de suivi permettrait en effet une meilleure information et concertation des acteurs locaux.</p>



<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Compte tenu des ralentissements sur la partie Montmorillon/Poitiers (au niveau de Montmorillon, Lussac et avant Mignaloux), nous sommes passés d'un trajet de 45 minutes suite à la réfection des voies il y a quelques années, à 1h de trajet. Les travaux sont annoncés mais pouvez-vous nous communiquer le planning ? La durée ? la ligne va-t-elle être substituée par des cars ? trajet des cars (nous serons à 1h15 environ si passage par Mignaloux toujours sur la ligne Montmorillon/Poitiers) ? et donc réduction de l'abonnement pour les habitués (qui vont subir de nombreux désagréments sur plusieurs mois) ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Concernant les travaux prévus à compter du 2 décembre 2024 entre Poitiers et Montmorillon, et l'offre de substitution qui sera mise en place sur cette période, avec report sur route des circulations ferroviaires entre Poitiers et le Dorat, une grille définitive sera communiquée à l'automne 2024. Ces travaux se dérouleront du 2 décembre 2024 au 19 septembre 2025. Les circulations ferroviaires seront maintenues entre Limoges et le Dorat, en correspondance avec des autocars en gare du Dorat, pour aller et venir de Poitiers. L'ensemble des gares non desservies par le train pendant les travaux sera desservi par les autocars de substitution, le temps de trajet routier étant 40 minutes plus long que la desserte ferroviaire. Il n'est pas prévu de réduction du prix de l'abonnement, la Région prenant à sa charge 80% du coût du transport ferroviaire et ne pouvant consentir d'effort supplémentaire, intervenant hors compétence au financement de travaux d'infrastructure (à hauteur de 52,15% du montant total des travaux).</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Proposition de création d'un comité de suivi des études de détail et des travaux de régénération de la ligne Angoulême-Limoges incluant les élus des territoires, les organisations et associations concernées dont AngouLim à une fréquence serrée et à minima trimestrielle ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>L'infrastructure n'étant pas de la compétence de la Région, cette dernière ne peut s'engager à tenir ce comité de suivi. Toutefois, elle relaie la demande à l'État, propriétaire de l'infrastructure, et à SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure. La mise en place de ce comité de suivi permettrait en effet une meilleure information et concertation des acteurs locaux.</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« En gare de Limoges, problème d'information voyageurs quand le TER est remplacé par un car suite à des travaux (donc remplacement pas fait dans l'urgence, vécu pour la ligne 26) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pas d'affichage dans le hall sur le panneau départ des cars (ou au minimum, indication manuscrite)</li> <li>- pas d'indications au niveau du quai de départ des cars (et des chauffeurs qui ne se signalent pas) ». </li></ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Votre remarque a été transmise à SNCF Voyageurs pour traitement. Pour votre information, le panneau de départ des cars est probablement géré par le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Les usagers et usagères demandent que les travaux de régénération de la ligne Angoulême-Limoges qui seront faits pour plusieurs générations, permettent de répondre à la transition décarbonée du transport des personnes et des marchandises en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• maintenant le trafic fret pour assurer aux entreprises du bassin la possibilité de décarboner le transport de leurs produits (SCOPE3 de leur empreinte carbone) et d'assurer le développement du transport</li> </ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région soutient le report modal vers le fret ferroviaire, et convient que cette infrastructure doit permettre de telles circulations. Certaines collectivités infrarégionales ne se sont pas montrées favorables à l'inclusion d'un scénario fret afin de réduire les coûts du projet face à un enjeu paraissant limité. Pour autant, la Région souhaite que les industries existantes (notamment les papeteries de Saillat, la carrière de Verneuil) puissent disposer de</p>

<p>des marchandises sur l'axe Centre Europe Atlantique et jusqu'au nouveau Port de La Rochelle (6ème Grand Port Maritime français),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en restant compatibles avec une électrification future de la ligne.</li> </ul>	<p>cette ligne pour leurs besoins de transport. La possibilité de faire circuler des trains de fret est un atout majeur pour attirer des entreprises. Aussi la Région demande que soient prévues des dessertes fret dans les études pour la réouverture de cette ligne.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Tissage d'un réseau intercommunal de bus et cars sur la Charente Limousine, Poitevine, Haute-Vienne et Deux-Sèvres afin de pouvoir accéder aux différentes gares avec synchronisation par correspondances. Tarifs et abonnements accessibles et compatibles avec la carte Illico solidaire ou bien gratuité des navettes ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Votre demande concerne les services routiers, elle est transmise à la Direction des Transports Routiers de Voyageurs.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Les exigences environnementales ainsi que les nouvelles prochaines restrictions d'accès des véhicules aux grandes villes, dont Limoges, exigent une réflexion globale sur les transports en Haute-Vienne. L'étoile ferroviaire autour de Limoges répond parfaitement aux conditions de la mise en place d'un service tel que le SERM ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La démarche OptimTER mise en œuvre depuis deux ans a permis d'optimiser et développer l'offre sur les lignes de l'étoile de Limoges. La Région est vigilante à ce que l'offre TER soit la plus en adéquation possible avec les besoins des territoires, et veillera à son maintien et son développement.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Rendre possible les correspondances entre les TGV, venant de Paris et les TER vers Limoges et idem pour les retours ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La ligne Poitiers – Limoges répond à des besoins et des publics différents, et doit combiner, en tenant compte des contraintes d'infrastructure liées à la voie unique, des besoins de déplacements longue distance avec correspondances sur les nœuds de Limoges et Poitiers, et les attentes de voyageurs pendulaires (scolaires notamment), sur les secteurs de Montmorillon et Limoges notamment. La Région reste attentive aux attentes exprimées, et travaille avec son exploitant SNCF Voyageurs à optimiser au mieux les grilles horaires. Des travaux sont prévus sur la ligne de Poitiers à Montmorillon, permettant à terme des gains de temps de parcours, qui devraient offrir une optimisation des correspondances.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« De nombreuses personnes âgées sont obligées de se rendre à Limoges pour des soins. Les familles sont obligées d'utiliser la voiture pour les y amener. Il pourrait être intéressant de développer un service de transport combinant le TER. Cela pourrait être une combinaison tripartite entre Présence Verte Corrèze / Accès Plus SNCF / frais de transports médicaux CPAM. Un acheminement vers le professionnel de santé limougeaud depuis la gare assurerait une continuité de parcours et d'accès au soin. En effet, à ce jour les familles sont obligées de prendre des jours de congés et</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Nous vous remercions pour votre remarque et nous en prenons bonne note. Des services de rabattement (transports à la demande, vélo en libre-service) peuvent être mis en place dans le cadre des Contrat Opérationnel de Mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des</p>

<p>les voitures pour certains soins (urgence dentaire). Cela créerait de l'emploi local aussi ».</p>	<p>intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Six ans après l'arrêt de la circulation des trains, aucuns travaux de maintenance conservatoire n'a été effectué entre Le Queroy et Saillat. Notre patrimoine ferroviaire public n'a pas bénéficié d'une gestion en bon père de famille et ceci entraine des désordres qui vont coûter des millions d'euros à la collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- caniveaux non entretenus = eau et boue dans la structure</li> <li>- ouvrages métalliques non entretenus = rouille et perte des caractéristiques mécaniques</li> <li>- pas de défrichage= végétalisation de la structure</li> </ul> <p>Il faut reprendre d'urgence la maintenance conservatoire annuelle dès 2024 ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Cette demande de travaux de maintenance conservatoire est transmise à l'État et SNCF Réseau. Néanmoins, aucune convention de financement n'est engagée en ce sens.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Il faut engager les travaux sur la ligne Limoges-Angoulême. Je demande que la région construise une LGV entre Limoges et Angoulême pour arriver à un temps de parcours d'une heure entre Bordeaux et Limoges. La Région a mobilisé des sommes énormes sur la LGV Bordeaux-Toulouse, on attend la même chose sur Limoges-Angoulême au nom de l'aménagement du territoire et de l'égalité des chances entre tous les individus. Construire ce bout de ligne est construire la LGV Bordeaux-Lyon à long terme ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les phases d'études postérieures aux études préliminaires ne pourront être engagées qu'au-delà du rendu de celles-ci, après la validation du programme de la poursuite des études. La Région sera bien évidemment attentive au calendrier des études et à son respect. La Région Nouvelle-Aquitaine est pleinement mobilisée pour la sauvegarde de la ligne et sa réouverture complète. La construction de LGV n'est pas de la compétence de la Région, les TER n'ont pas vocation à se substituer aux TGV.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Différentes études ont été réalisées pour remettre en état la ligne Angoulême-Limoges indispensable au maillage régional. Les populations doivent avoir la capacité de connaître le contenu des travaux proposés. L'heure n'est plus aux études mais à la réalisation des travaux. Plus le temps passe plus le risque de la fermeture définitive de cette ligne se rapproche. A défaut d'engagement de l'état au prochain contrat de plan, la région Nouvelle-Aquitaine ne pourrait-elle pas s'engager comme sa voisine Occitanie dans le transfert de cette ligne du Réseau Ferré National à une propriété régionale propre ? C'est un choix politique. La majorité régionale est-elle prête à l'assumer ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région intervient hors-compétence pour maintenir le réseau ferroviaire existant en Nouvelle-Aquitaine, et cherche autant que possible à apporter des solutions pour avancer sur le dossier de la réouverture de la section entre Angoulême et Saillat-Chassenon. À ce titre, elle a obtenu un engagement de l'État au CPER 2023-2027, avec un montant total de 34 M€ pour réaliser les études et des premiers travaux. Le reste des travaux sera financé dans le CPER suivant. Il est à noter que la participation du « Bloc Région » est de 60%, et inclue les collectivités locales, la réussite de ce projet est en effet liée au soutien par les collectivités infrarégionales (Départements de la Charente et de la Haute-Vienne, Limoges Métropole et Grand Angoulême).</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Après 6 ans sans train sur la portion charentaise de la ligne Angoulême-Limoges, AngouLim propose que les études de détail démarrent sans délai et avec une garantie de moyens du maître</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les phases d'études postérieures aux études préliminaires ne pourront être engagées qu'au-delà du rendu de celles-ci, après la validation du programme de la poursuite des études. La Région sera bien évidemment attentive au calendrier des études et à son</p>

<p>d'œuvre pour que leur délai soit maîtrisé contrairement aux études préliminaires qui affichent plus d'un an de retard ».</p>	<p>respect. La Région Nouvelle-Aquitaine est pleinement mobilisée pour la sauvegarde de la ligne et sa réouverture complète.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« • Plus de 5 ans après la fermeture de la ligne, les usager.es sont toujours assigné.es à trouver d'autres alternatives de transport au train. Les bus de substitution n'offrent pas les mêmes dessertes et le rallongement des temps de trajet ne permet pas de couvrir leurs besoins.</p> <p>• A l'heure où la fréquentation des trains express régionaux est en forte progression (22% en 2023) du fait du renchérissement du prix des carburants et de la prise de conscience environnementale ; à l'heure où d'autres bassins de vie développent des solutions d'intermodalités douces autour du train ; les habitants et habitantes du bassin sont toujours contraints à emprunter la route elle-même sursaturée ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les phases d'études postérieures aux études préliminaires ne pourront être engagées qu'au-delà du rendu de celles-ci, après la validation du programme de la poursuite des études. La Région sera bien évidemment attentive au calendrier des études et à son respect. La Région Nouvelle-Aquitaine est pleinement mobilisée pour la sauvegarde de la ligne et sa réouverture complète.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Pour assurer la régénération de la signalisation de la ligne 26 Limoges-Ussel, les 20 millions d'euros promis par la Région seront-ils suffisants ?</p> <p>Plus les travaux tardent à démarrer, plus le montant des coûts augmente, plus nous risquons d'avoir une interruption de la circulation (très inquiétant au vu de ce qui s'est passé pour Limoges-Brive par Saint-Yrieix ou Limoges-Angoulême) ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les 20M€ prévus au CPER 2023-2027 serviront à réaliser des travaux en 2026-2027. Une seconde phase de travaux est prévue lors du prochain CPER soit 2028-2032. La Région Nouvelle-Aquitaine veille à ce que les circulations soient maintenues sur la ligne 26. Des pièces de la signalisation ont été changées pour qu'elle soit opérationnelle jusqu'en 2026.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« L'association BOPSYL s'étonne de ne pas voir traiter lors de ce comité de ligne, la partie Limoges Saint-Yrieix qui vient d'être rénovée. L'absence de discussion sur les horaires proposés signifie-t'elle que le Conseil Régional a définitivement abandonné l'idée d'une réouverture de la partie centrale ? Que deviennent les communes comme Coussac-Bonneval qui ont besoin de solutions alternatives au tout voiture ? Nous demandons comme pour la partie corrézienne, la création d'un comité de partenaires pour réfléchir au développement et à la modernisation de l'ensemble de la ligne, intégrant les solutions de comodalité pour tout ce territoire ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région a mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Depuis plus de 10 ans, cette ligne Bordeaux-Limoges-Montluçon-Roanne-Lyon a été abandonnée par la SNCF. Les alternatives proposées par la SNCF en TER passant par Vierzon ou par Ussel sont insuffisantes et irrégulières. Cette ligne doit être restaurée car il y a une demande des voyageurs, qu'elle parte de Bordeaux ou de Limoges, pour se rendre</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les relations interrégionales Bordeaux – Lyon ne sont pas de la compétence de la Région. Dans le cadre du projet de Railcoop, des sillons avaient été sollicités par cet opérateur, obligeant la Région à décaler des horaires de TER. Compte-tenu du retrait de Railcoop, une réflexion est en cours pour réorganiser l'offre afin d'améliorer la desserte entre Guéret et Montluçon, en tenant compte des</p>

<p>à Lyon en aller au retour. La route et l'avion ne sont pas des alternatives fiables ou sécurisées ».</p>	<p>possibilités de correspondances à Limoges et à Montluçon, en lien avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Le financement doit être trouver pour engager au plus vite les travaux et la réouverture de la ligne entre Saillat et Angoulême pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconnecter les deux préfectures de la Charente et de la Haute Vienne</li> <li>- Permettre la correspondance facilement avec les TGV d'interconnexion depuis Limoges</li> <li>- Améliorer l'accès à la façade Atlantique depuis Limoges</li> <li>- Que les habitants des villages intermédiaires retrouvent le train qui a été supprimé depuis plusieurs années</li> <li>- Proposer une alternative solide à la N141</li> <li>- Parfaire le réseau TER dans la région pour les activités culturelles, professionnelles ». </li></ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région intervient hors-compétence pour maintenir le réseau ferroviaire existant en Nouvelle-Aquitaine, et cherche autant que possible à apporter des solutions pour avancer sur le dossier de la réouverture de la section entre Angoulême et Saillat-Chassenon. À ce titre, elle a obtenu un engagement de l'État au CPER 2023-2027, avec un montant total de 34 M€ pour réaliser les études et des premiers travaux. Le reste des travaux sera financé dans le CPER suivant. Il est à noter que la participation du « Bloc Région » est de 60%, et inclue les collectivités locales, la réussite de ce projet est en effet liée au soutien par les collectivités infrarégionales (Départements de la Charente et de la Haute-Vienne, Limoges Métropole et Grand Angoulême).</p>
<p><b>Tarifs</b></p> <p>« Harmoniser les tarifications de façon incitative, réduire le tarif des billets pour rendre le train au même prix que les bus et transports urbains.</p> <p>Mettre en place un abonnement unique compatible et valable pour la totalité du réseau de Nouvelle-Aquitaine (TER, Bus, Trams, etc) ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Chaque Région applique sa propre tarification sur les services ferroviaires qu'elles proposent. En Nouvelle-Aquitaine, une large gamme tarifaire permet de voyager à bas coûts grâce notamment à la Carte + (qui permet d'acheter des billets à -50%), les billets jeunes, le tarif Tribu ou encore le Pass Escapades en juillet/août. Pour les usagers fréquents, la gamme d'abonnements très large proposée en Nouvelle-Aquitaine permet de bénéficier du tarif le plus avantageux sur un trajet choisi.</p> <p>Aujourd'hui, la Région subventionne à 80% le coût réel d'un déplacement en train. Pour chaque circulation, des péages sont versés à SNCF Réseau pour l'entretien des voies et de la signalisation, et à SNCF Gares et Connexions pour l'entretien des quais et des gares.</p> <p>Nouvelle-Aquitaine Mobilités porte la stratégie intermodale avec un outil intégré en cours de développement, Modalis devant permettre de disposer d'un seul support compatible train et autocar, mais également les réseaux urbains.</p>

## **2 : Questions usagers posées en comité de lignes**

<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« Montmorillon ne fait pas partie de cette étude ? ».	Les travaux réalisés en 2024 sont fait sur la ligne Limoges-Ussel. Des études sont réalisées cette année sur la ligne Poitiers-Limoges pour des travaux envisagés à moyen terme, et inclus dans les études la gare de Montmorillon.
<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« Est-il prévu de conduire cette démarche de modernisation sur la gare de Lathus-Saint-Rémy ? Nous vous avons sollicité à ce propos : information voyageurs + stationnement vélo ».	Les travaux réalisés en 2024 sont fait sur la ligne Limoges-Ussel. Des études sont réalisées cette année sur la ligne Poitiers-Limoges pour des travaux envisagés à moyen terme, et inclus dans les études la gare de Lathus-Saint-Rémy.
<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« Vous avez cité quelques gares de la ligne Poitiers-Limoges, mais ni celles de Montmorillon ni celle de Lathus Saint Rémy n'ont été évoquées. Confirmez-vous bien qu'elles soient prises en compte ? ».	Les études sont menées à l'échelle d'une ligne, une fois leur restitution des arbitrages sont pris en fonction des montants sollicités et des capacités de financement. Les gares ciblées pour la réalisation de travaux pourront être présentées au comité de lignes de l'an prochain. Les études inclus les gares de Montmorillon et Lathus-Saint-Rémy.
<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« Sur la ligne 24 peut-on savoir la proportion de voyageurs qui font le trajet complet ? ».	En moyenne, nous sommes à environ 50% d'usage de la ligne de bout-en-bout, et 25% pour chacun des deux bassins versants Poitiers – Montmorillon et Le Dorat – Limoges, avec de fortes variabilités en fonction du moment de la journée. Néanmoins, la démarche Optim'TER a notamment permis entre 2023 et 2024 d'améliorer l'offre sur les bassins versants, dans ce cadre un plus grand pourcentage d'usage dans les bassins versants devrait être observé.
<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« A ce moment-là, où en est-on de l'éventuelle mise en place de directs ? ».	A ce jour, il n'est pas prévu la mise en place de circulations directes, une remise à plat de l'offre pourra être envisagée à l'issue des travaux présentés. Néanmoins, sur voie unique, des croisements de circulations (et donc marquant un temps d'arrêt) resteront nécessaires pour assurer la desserte.
<b>Questions usagers comité de lignes</b>	<b>Réponses Région-SNCF</b>
« Il a fallu aussi une marche du rail de 73 km, une énorme mobilisation des cheminots, des associatifs, notamment d'Angoulim, des CRVF Aquitaine Poitou Charentes et Limousin, et d'un nombre de	Les phases d'études postérieures aux études préliminaires ne pourront être engagées qu'au-delà du rendu de celles-ci, après la validation du programme de la poursuite des études. La Région

<p>plus en plus important d'élus, en mars dernier, pour rappeler que cette ligne est un enjeu majeur, puisqu'il s'agit de relancer le trafic voyageurs, mais aussi fret. Angoulême Limoges était aussi et doit redevenir une ligne transversale, à l'heure où il y a de plus en plus de "trous" dans le maillage ferroviaire français, particulièrement dans le centre de la France ».</p>	<p>sera bien évidemment attentive au calendrier des études et à son respect. La Région Nouvelle-Aquitaine est pleinement mobilisée pour la sauvegarde de la ligne et sa réouverture complète.</p>
<p><b>Questions usagers comité de lignes</b></p> <p>« Et concernant la halte au Palais, Monsieur EMON n'a pas répondu. Limoges Métropole a sollicité la Région par courrier en janvier 24 pour confirmer son souhait de travailler collectivement sur le sujet et de participer financièrement à une étude de potentialité et de faisabilité afin d'avoir une estimation financière, sans réponse à ce jour ».</p>	<p><b>Réponses Région-SNCF</b></p> <p>La Région s'engage à répondre à ce courrier.</p>
<p><b>Questions usagers comité de lignes</b></p> <p>« Le résultat de ces études dites préliminaires, et d'avant-projet, doivent être rendues publiques. La somme en jeu est très importante, il n'y a pas de calendrier précis et pas de vision suffisante pour un démarrage effectif des travaux. Pas de perspective. D'où l'importance d'un comité de suivi. Il faut une transparence totale ».</p>	<p><b>Réponses Région-SNCF</b></p> <p>La livraison des études préliminaires (EP) est prévue pour l'été 2024. Une restitution aux territoires pourra être envisagée ensuite, sous réserve de l'accord de l'État et de SNCF Réseau. L'infrastructure n'étant pas de la compétence de la Région, cette dernière ne peut s'engager à tenir ce comité de suivi. Toutefois, elle relaie la demande à l'État, propriétaire de l'infrastructure, et à SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure. La mise en place de ce comité de suivi permettrait en effet une meilleure information et concertation des acteurs locaux</p>
<p><b>Questions usagers comité de lignes</b></p> <p>« Mais comment faisait-on sous Napoléon III ? Des années d'études ? Avec de telles sommes engagées, il faut une obligation de résultat, un calendrier sérieux. Monsieur Gary, nous avons fait toute la partie fermée de la ligne à pied en mars, plus on attend, plus la situation se dégrade. Je vous invite à venir marcher avec nous pour voir la réalité du terrain ! Plus on attend, plus la facture s'alourdit ! ».</p>	<p><b>Réponses Région-SNCF</b></p> <p>Les phases d'études postérieures aux études préliminaires ne pourront être engagées qu'au-delà du rendu de celles-ci, après la validation du programme de la poursuite des études. La Région sera bien évidemment attentive au calendrier des études et à son respect. La Région Nouvelle-Aquitaine est pleinement mobilisée pour la sauvegarde de la ligne et sa réouverture complète.</p>