

14 COMITÉS DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services



Comité de lignes de la Creuse

2 mai 2024



Châteauroux – La Souterraine – Limoges



Montluçon/Felletin – Guéret – Limoges

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

	Réponses
« A quoi servent les comités de ligne vu qu'il n'en sort jamais rien de positif sur la portion La Souterraine/Saint-Sébastien/Argenton ? Idem pour les demandes envoyées par mail qui ne reçoivent jamais de réponse positive ! ».	Tous les usagers ne font pas nécessairement la démarche de contacter eux-mêmes la Région pour faire part de leurs remarques. Les comités de lignes ont pour vocation de donner la parole à tous, afin de recueillir les propositions. Ces propositions sont étudiées, et donnent lieu à des ajustements, des modifications, et des améliorations, quand c'est possible. Toutefois, il convient de souligner que les modifications doivent répondre à de multiples impératifs : - Possibilité technique, capacité des infrastructures, - Ne pas dégrader les services existants, TER, Intercités mais également Fret, - Être intégrés dans une logique de gestion des coûts. La gestion des ressources financières est indispensable pour assurer la pérennité du modèle existant, et toutes les demandes ne peuvent être satisfaites si les coûts qu'elles engendrent sont disproportionnés au regard de ce qu'elles apportent. Cette obligation de rationalité, si elle peut être perçue comme frustrante par les usagers concernés, est malheureusement nécessaire pour conserver l'existant. La Région est attentive aux attentes du territoire, et cherche à solutionner le maximum de problèmes pour faciliter la vie de ses habitants, y compris en intégrant dans les schémas de déplacements d'autres modes que le ferroviaire, comme l'autocar ou encore le covoiturage.
Confort	Réponses
« Je propose qu'une rampe vélo/valise soit installée dans les escaliers de la gare de Saint Sulpice Laurière. C'est très contraignant de porter son vélo chaque jour ».	Cette demande est transmise à SNCF Gares et Connexions. S'agissant d'une première demande, une étude est nécessaire pour déterminer si la configuration de l'escalier permet techniquement de répondre à la demande. La largeur doit permettre à deux voyageurs de se croiser en présence de la rampe, par exemple pour aider quelqu'un à franchir les escaliers. La pente de l'escalier doit aussi être analysée, elle ne doit pas être trop importante pour éviter les chutes de vélos.
Confort	Réponses
« Le dimanche, le trajet Montluçon 15h30 / Guéret 16h30 est assuré en autocar. Il s'agit d'un car scolaire. La clim ne fonctionne pas (ou n'existe pas), il n'y aucune protection contre le soleil qui tape dans les vitres (stores, rideaux,...). Dès qu'il fait chaud l'été, ce trajet est un enfer.	Nous faisons remonter vos remarques concernant le véhicule affecté au service entre Montluçon et Guéret, afin que le nécessaire soit fait auprès du transporteur, qui est tenu de mettre à disposition un matériel conforme au cahier des charges de l'appel d'offres.

- A minima, mettez à disposition un véritable car confortable pour avoir un "minimum" de confort. - Ou idéalement, ce trajet pourrait être effectué en train : au lieu de faire démarrer le TER de 16h38 pour Limoges depuis Guéret, faites-le démarrer à Montluçon (15h30 ?) ».	Compte-tenu du retrait de Railcoop, pour lequel des sillons horaires avaient été affectés, impactant l'offre TER (redéployée par ailleurs entre Guéret et Felletin), une réorganisation de l'offre est à l'étude pour améliorer la desserte entre Guéret et Montluçon.
Confort « Les trains à destination de Limoges le lundi matin et ceux qui en repartent en fin d'après-midi le vendredi sont très souvent bondés, impossible de s'asseoir, d'autant qu'il y a très peu de rangements pour les valises volumineuses des jeunes qui les posent sur des places assises sans se préoccuper des personnes debout. Deux choses seraient souhaitables : 1- que le contrôleur demande à ces personnes de libérer les banquettes (en présentiel ou au micro) ainsi que l'espace réservé aux vélos 2- ajouter un wagon supplémentaire uniquement pour ces trains-ci, ce qui permettrait à presque tout le monde d'être assis Merci d'avance de votre compréhension ! ».	Réponses Sur le premier départ de La Souterraine le lundi matin, le train le plus chargé ne fait pas apparaître de suroccupation au niveau des comptages réalisés, mais une occupation se rapprochant de la capacité assise maxi, il s'agit effectivement d'un sujet de bagages sur lequel il convient de faire les messages adaptés à bord. Une sensibilisation du personnel de bord sur ce point est réalisée. Compte tenu des difficultés d'emports sur les pointes hebdomadaires, le forçement des compositions est priorisé sur les trains en forte suroccupation.
Confort « En 2029, les voies de chemin de fer encore équipées de rails à double champignon seront interdites à la circulation. La ligne de Busseau sur Creuse - Felletin en est largement pourvue. Commence-t-on à budgétiser de futurs travaux ? Vu leur coût, la région n'arrivera pas à tout financer ! Si rien n'est prévu, ni une participation de l'Etat, peut-on craindre à terme une fermeture de la ligne ? ».	Réponses Des études sont en cours concernant l'avenir de la ligne de Busseau à Felletin, et les manières d'en assurer la pérennité. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau et l'État pour avancer sur ce sujet, d'un point de vue technique et économique.
Gares (offre de services) « Malgré des discussions à ce sujet l'an passé, à ce jour, il n'y a toujours pas d'abri voyageur en gare de Felletin. Difficile de convaincre les usagers de prendre le train si ces derniers doivent patienter sous les intempéries avec leurs valises... La p'tite ligne ».	Réponses L'importance d'un abri voyageurs en gare de Felletin est connue, le sujet ayant en effet été porté l'an passé. La municipalité porte un projet de revalorisation des espaces alentours de la gare, et à ce titre, a fait acquisition de l'ancienne lampisterie, sur le quai, située à proximité immédiate du bâtiment-voyageurs. Ce bâtiment sera prochainement aménagé pour permettre d'offrir un espace d'attente aux voyageurs, en lien avec les services de la Région.
Gares (offre de services) « Quel est le mode de gestion du végétal utilisé sur la section Busseau-Felletin ? En effet malgré un entretien récent avec changement de traverses et regarnissage aléatoire de ballast, certaines portions de voies sont envahies par les adventices et plus aucun traitement même "écologique" par acide pélargonique n'est réalisé. Par endroits, la voie est quasiment plus perceptible avec les	Réponses Dans un souci de développement durable, le traitement de la végétation a évolué ces dernières années, avec la sortie du glyphosate depuis 2021. SNCF Réseau a défini de nouveaux standards vers une acceptabilité de la végétation, variable selon les catégories de voie. Une

conséquences connues de l'enherbement des voies : humidité persistante, durée de vie des traverses bois réduites, réduction de la perméabilité du ballast, ... La p'tite ligne ».	attention particulière est portée à la ligne Busseau – Felletin, pour un traitement au « juste besoin, au bon endroit ».
Gares (offre de services)	Réponses
« Afin que le niveau de service en TER sur la ligne POLT puisse faire l'objet d'une discussion qui soit véritablement politique, incluant une vision globale sur les besoins de la population et la contribution du ferroviaire à l'aménagement du territoire, nous souhaitons que M. Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, puisse se rendre disponible pour avoir un échange direct avec les usagers et les élus qui feront l'effort de se déplacer à La Souterraine le 2 mai pour la prochaine réunion de concertation. Les élus adhérents et soutiens du comité de défense de la gare d'Argenton-sur-Creuse ».	Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, attache une véritable importance à la desserte ferroviaires des territoires, y compris dans les milieux ruraux. Son emploi du temps ne lui permet pas d'assister aux comités de lignes, pour lesquels des conseillers régionaux sont chargés de le représenter. Pour autant, il est attentif aux remarques formulées, et confirme la position de la Région qui tient à maintenir une offre ferroviaire de qualité. La demande de rendez-vous est remontée par les services au cabinet du Président.
Gares (offre de services)	Réponses
« Réouverture de la Ligne Limoges vers Ahun (CFPPA métiers de la gestion de l'eau et agricoles) puis Ahun vers Felletin/Lacourtine/Sornac – Ussel ».	Votre demande concerne une ligne routière, elle est transmise à la Direction des Transports Routiers de Voyageurs.
Gares (offre de services)	Réponses
« Réouverture de la ligne allant de Montluçon vers Ussel avec un tarif spécifique Paris Evaux les Bains Thermaux pour les curistes allant à l'Evaux les Bains. 4 trains le matin arrivant dans les 2 sens entre 7h30 et 9h25 6 trains le soir arrivant entre 18h00 et 21h30 => trains pour les travailleurs, les personnes âgées, les étudiants ».	Le réseau ferré est propriété de l'État, et il est géré par SNCF Réseau. Dans le cadre du protocole de Lignes de Dessertes Fines du Territoires (LDFT), la Région contribue au financement de l'entretien des lignes du réseau existant. Aujourd'hui, la priorité est donnée à l'entretien du réseau existant, à la régénération et à la modernisation des lignes pour pérenniser les circulations actuelles.
Gares (offre de services)	Réponses
« Réouverture des voies rails SNCF avec la unie-rame de TER entre Felletin - Courtine et Ussel. TER Direct sans changement de rame entre guéret (préfecture de Creuse) et Ussel ».	Le réseau ferré est propriété de l'État, et est géré par SNCF Réseau. Dans le cadre du protocole de Lignes de Dessertes Fines du Territoires (LDFT), la Région contribue au financement de l'entretien des lignes du réseau existant. Aujourd'hui, la priorité est donnée à l'entretien du réseau existant, à la régénération et à la modernisation des lignes pour pérenniser les circulations actuelles.
Gares (offre de services)	Réponses
« Réouverture des lignes : - Felletin - Ussel (TER vers Brive et Limoges TER et Corail Intercités) - Eygurandes – Merline - Lageuille	Le réseau ferré est propriété de l'État, et est géré par SNCF Réseau. Dans le cadre du protocole de Lignes de Dessertes Fines du Territoires (LDFT), la Région contribue au financement de l'entretien des lignes du réseau existant.

- Bourg Lastic Messeix - Rochefort en Montagne - Clermont-Ferrand TGV-Corail (Paris / Montpellier) Tarif solidaire à étendre à plus de population ».	Aujourd'hui, la priorité est donnée à l'entretien du réseau existant, à la régénération et à la modernisation des lignes pour pérenniser les circulations actuelles. La Région finance 80% du coût réel du transport, et propose une offre solidaire destinée aux usagers domiciliés en Nouvelle-Aquitaine, ayant un quotient familial fiscal mensuel inférieur à 960€, ou bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés, ou bénéficiaires de l'allocation pour demandeurs d'asile. Cette carte permet de bénéficier d'une réduction de 80% qui s'applique sur le billet au tarif normal.
<i>Horaires</i> « La grille givre a impacté les dessertes durant 4 mois alors qu'il n'y a eu que deux semaines de givre (perte de la correspondance TER 86422 / IC 3614). La grille travaux durant deux mois (TER 61452 retardé de 30 mn) a obligé les abonnés de St Sébastien + Eguzon à faire du covoiturage jusqu'à Argenton pour prendre l'IC 3624. Avec un surcout de 15€ pour prendre l'Intercités. Ces dégradations ne sont plus acceptables et doivent être mieux gérées au niveau des travaux et du givre en limitant l'impact ! ».	<i>Réponses</i> Le givre présent sur la caténaire en période hivernale nécessite, avant d'engager les premières circulations sous caténaire, le passage d'un train racleur équipé d'un pantographe spécifique. Cette circulation a pour conséquence la mise en place de cette grille givre, qui est en vigueur pour toute la saison hivernale. Il n'est pas possible de prévoir finement les périodes de givre, et donc d'adapter une offre différente selon les conditions météorologiques constatées, tant pour l'organisation du travail des agents que pour la communication aux voyageurs.
<i>Horaires</i> « La desserte est squelettique (2 A/R en semaine, 1 seul les week-end)... La desserte Bordeaux-Montluçon a été supprimée peu de temps après sa création. Aucune perspective d'avoir une desserte Lyon-Bordeaux pérenne à moyen terme. Quand la région Nouvelle Aquitaine se mettra d'accord avec la région Auvergne-Rhône Alpes pour mettre leur TER en correspondance à Montluçon pour éviter des limites de régions qui nuisent à la fréquentation de la ligne ? 1 seul A/R permet une correspondance acceptable sur un TER pour/de Clermont-Ferrand du lundi au vendredi sur les 2 proposés, rien les samedis et dimanches. La régionalisation a créé des situations perverses quand les régions ne s'entendent pas ».	<i>Réponses</i> Compte-tenu du retrait de Railcoop, pour lequel des sillons horaires avaient été affectés, impactant l'offre TER (redéployée par ailleurs entre Guéret et Felletin), une réorganisation de l'offre est à l'étude pour améliorer la desserte entre Guéret et Montluçon. Des échanges ont lieu avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, afin de repenser la desserte de Montluçon, et permettre de meilleures correspondances. Il faut toutefois garder à l'esprit qu'agir sur l'horaire d'arrivée ou de départ à Montluçon induit des modifications à Limoges, pouvant entraîner la perte de correspondances vers d'autres destinations. En outre, la faisabilité technique n'est pas toujours possible, des conflits de sillons sur l'axe POLT pouvant survenir. De la même manière, AURA connaît les mêmes contraintes sur son secteur, ce qui ne simplifie pas la tâche. Dans la mesure du possible, la Région est attentive à optimiser au mieux l'offre, en conciliant au mieux les intérêts de tous les usagers.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je propose que les trains arrivant de Guéret/Montluçon en direction de Limoges s'arrêtent systématiquement à La Jonchère Saint Maurice. C'est dommage de voir le train passer sans s'arrêter alors que l'horaire pourrait être très intéressant ».	La gare de La Jonchère Saint-Maurice est située sur l'axe POLT, où circulent les trains TER de la ligne 21 Limoges <> Châteauroux, et ceux de la ligne 25 Limoges <> Guéret <> Montluçon / Felletin. Dans un souci de lisibilité, seuls les trains de la ligne 21 assurent la desserte de la gare de La Jonchère. Ce choix est également motivé par la nécessité d'optimiser les temps de parcours entre Limoges et Guéret, en optimisant le nombre d'arrêts entre Limoges et Saint-Sulpice-Laurière, en évitant les doublons, et ce d'autant plus que le potentiel de voyageurs sur ce point d'arrêt ne le justifie pas aujourd'hui.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Serait-il possible d'aménager les horaires des lignes au départ de Limoges entre 17h et 18h afin qu'il y ait un peu plus d'écart entre les départs avec des créneaux vers 17h30 et 18h30 ? Pour exemple, actuellement pour Ambazac, il y a un départ à 17h04 et 17h18 et à 18h17 et 18h21, soit seulement 14 et 4 minutes d'écart entre les 2 trains sur ces tranches horaires. Pour les personnes qui quittent l'école ou le travail à 17h ou 18h, ça peut être un peu juste de rejoindre la gare en 1/4 heure. Merci pour votre retour ».	Ambazac étant desservie par les trains des lignes vers Châteauroux (21) et Guéret (25), elle bénéficie d'une offre plus étoffée que d'autres gares, ce qui explique les trains se suivant à intervalle rapproché. Nous prenons note de votre demande de retarder les départs de Limoges, afin de faciliter l'accès aux trains pour les personnes scolarisées ou travaillant dans Limoges. Cependant, les horaires sont conçus en tenant compte de nombreux impératifs, liés à la densité de trafic empruntant des portions de voies communes au nord de la gare de Limoges (lignes vers Paris, Poitiers, Ussel), et mélangeant différents types de trafics : TER, Intercités, Fret.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le dimanche après-midi, le trajet Montluçon / Guéret / Limoges n'est plus proposé à la vente sur vos canaux (que ce soit sur le site TER nouvelle aquitaine ou sur sncf connect) : - Bus TER Montluçon 15h30 / Guéret 16h30 - TER Guéret 16h38 / Limoges 17h49 Comme la correspondance n'est que de 8 minutes à Guéret, ce trajet Montluçon / Limoges n'est plus proposé à la vente depuis des mois. Donc impossible à acheter. Or ensuite, ce train permet de poursuivre vers Bordeaux (correspondance à Limoges à 18h14. Rétablissez la vente de cette correspondance ».	Cette correspondance est remise en vente depuis le 30 avril 2024. Entre un autocar et un TER, il faut 10 min de battement pour le proposer à la vente. L'autocar arrivera donc à Guéret à 15h28. L'affiche de la L 25 est rectifiée sur le site TER, les outils de ventes sont à jour.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les trajets Montluçon <> Limoges <> Bordeaux sont fréquemment impossibles, à quelques minutes près. Exemples : - Le vendredi : L25 Limoges 18h17 / Montluçon 20h28. Or le Ter en provenance de Bordeaux arrive à Limoges à 18h27. Il faudrait retarder le départ de la L25 de 15mn environ pour assurer la correspondance.	Compte-tenu du retrait de Railcoop, pour lequel des sillons horaires avaient été affectés, péjorant l'offre TER (redéployée par ailleurs entre Guéret et Felletin), une réorganisation de l'offre est à l'étude pour améliorer la desserte entre Guéret et Montluçon.

- Le dimanche matin : L25 Montluçon 8h41 / Limoges 10h55. Or le TER pour Bordeaux part ensuite à 10h58. Il faudrait avancer la L25 de 10 minutes pour assurer la correspondance. Rappelons que quand vous avez supprimé le TER direct Bordeaux/Montluçon, vous aviez promis d'assurer les correspondances, parlant même de les assurer sur le même quai à Limoges. On en est loin ! ».	Des échanges ont lieu avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, afin de repenser la desserte de Montluçon, et permettre de meilleures correspondances. Il faut toutefois garder à l'esprit qu'agir sur l'horaire d'arrivée ou de départ à Montluçon induit des modifications à Limoges, pouvant entraîner la perte de correspondances vers d'autres destinations. En outre, la faisabilité technique n'est pas toujours possible, des conflits de sillons sur l'axe POLT pouvant survenir. La voie unique entre Saint-Sulpice-Laurière et Guéret induit également des contraintes de croisement contraignant les horaires. De la même manière, AURA connaît les mêmes contraintes sur son secteur, ce qui ne simplifie pas la tâche. Dans la mesure du possible, la Région est attentive à optimiser au mieux l'offre, en conciliant au mieux les intérêts de tous les usagers.
<i>Horaires</i> « Les usagers de la ligne 21 déplorent un trou de desserte entre Limoges et Châteauroux : l'accès à ces deux villes est indispensable pour une population rurale qui a besoin de s'y rendre régulièrement pour travailler, étudier, se faire soigner, faire des démarches administratives etc. Pour assurer cette mobilité du quotidien et encourager les citoyens à privilégier le train, l'offre actuelle de TER aux heures de pointe, se révèle très insuffisante. Ces mesures ont un coût, mais doivent être envisagées de façon volontariste comme un investissement en faveur de la transition écologique et du désenclavement de nos territoires. En somme, il s'agit de faire un véritable choix politique. Merci ! ».	<i>Réponses</i> Différentes réunions de concertation organisées en 2022 ont permis d'échanger avec les associations sur l'évolution de la desserte TER de la ligne Châteauroux – Limoges. En conséquence, des études ont été menées avec la Région Centre-Val-de-Loire pour proposer davantage de desserte interrégionale, notamment en pointe du matin dans les deux sens. Comme évoqué lors du comité de lignes de 2023, ces études n'ont pu aboutir au prolongement de circulations existantes ou en la création de nouvelles au vu de difficultés techniques (roulement matériel et agents) et au devis important demandé (environ 800 000€ par an pour un aller/retour Limoges – Châteauroux du mardi au vendredi) pour réaliser ces développements de desserte, en regard du potentiel de voyageurs extrêmement faible. Il apparaît en effet que la majorité des flux d'Argenton-sur-Creuse se dirigent vers Châteauroux et sont assurés par la desserte de la Région Centre-Val-de-Loire, la majorité de ceux de La Souterraine étant tournés vers Limoges. Autant que possible l'offre de la ligne est élaborée de sorte à proposer une complémentarité entre dessertes Intercités et TER.
<i>Horaires</i> « A-t-on un recul sur la fréquentation des TER depuis leur ajout en Déc 2023 pour le service des samedis et dimanches ? Est-il possible de créer un 3ème Aller/Retour en semaine ? ».	<i>Réponses</i> Sur les créations, la fréquentation varie entre 10 et 40 voyageurs, plutôt orientés sur la journée du dimanche. Une étude pour un troisième aller/retour peut s'envisager selon les résultats de fréquentation des trajets créés au SA2024. Les résultats des premiers mois doivent cependant être interprétés

	avec précaution, un certain temps étant nécessaire pour que les usagers s'habituent à ces services nouvellement créés.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Sur la ligne 25, possibilité ou non de modifier l'horaire du train de 15h48 au départ de Limoges en semaine pour un départ entre 16h10 et 16h20 du fait de la libération des sillons horaires réservés au projet Railcoop maintenant abandonné ? Cette modification permettrait aux usagers habituels d'honorer diverses démarches à leur arrivée sur Guéret vers 17h30 (ce qui est impossible en prenant le train qui arrive à 18h15) et de plus, leur amplitude horaire sur la journée serait moins importante quand ils prennent régulièrement le train du matin au départ de Guéret à 6h20 ».	Compte-tenu du retrait de Railcoop, pour lequel des sillons horaires avaient été affectés, une réorganisation de l'offre est à l'étude pour améliorer la desserte sur la ligne. Nous prenons note de votre demande de retarder le départ de Limoges de 15h51, et allons étudier la faisabilité technique de votre demande, sachant que s'appliquent d'une part les contraintes de circulation en voie unique entre Saint-Sulpice-Laurière et Guéret, et d'autre part la capacité de l'axe POLT entre Limoges et Saint-Sulpice-Laurière. Le départ de 15h51 permet de proposer une offre en début de pointe du soir, le départ précédent étant à 13h00, le suivant à 17h07.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il faudra que l'on m'explique les horaires aussi indécents mis en place depuis le service d'hiver 2022/2023. Abonné sur la liaison Guéret - Montluçon (qui par ailleurs est loin d'être saturée en sillons - 2 trains et 1 autocar dans chaque sens). Pour rentrer chez moi le soir à Montluçon (à 20h40 au mieux en étant à 5 mn à pied de la gare), le seul train, qui auparavant circulait à plein dans un créneau 17h07 - 17h37 est passé à 19h16. Puis 19h28 depuis le 7 décembre 2023 ! J'ai renoncé à emprunter les transports. Les trains quasiment vides n'offrent plus de correspondance vers Clermont-Ferrand. Et des retards trop fréquents. Enfin, Montluçon et Felletin sont 2 destinations distinctes... ».	Dans le cadre du projet de desserte Railcoop, des sillons horaires ont été réservés par la société Railcoop. Un horaire Guéret 17h37 – Montluçon 18h30 devant être assuré par cette entreprise, et compte-tenu des contraintes de circulations liées à la voie unique, la Région n'a pu maintenir cette circulation, et a donc mis en place un horaire plus tardif au départ de Guéret à 19h19, arrivant à Montluçon à 20h19 (offre de base au service annuel, pouvant être modifiée ponctuellement par des plans de transports adaptés dans le cadre de travaux, avec par exemple un départ de Guéret retardé à 19h28 du 22 avril au 5 mai 2024). En parallèle, l'offre TER a également été étoffée vers Felletin. Compte-tenu du retrait de Railcoop, une réorganisation de l'offre pourra être étudiée concernant la desserte entre Guéret et Montluçon. Des échanges ont lieu avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, afin de repenser la desserte de Montluçon, et permettre de meilleures correspondances. Il faut toutefois garder à l'esprit qu'agir sur l'horaire d'arrivée ou de départ à Montluçon induit des modifications à Limoges, pouvant entraîner la perte de correspondances vers d'autres destinations. En outre, la faisabilité technique n'est pas toujours possible, des conflits de sillons sur l'axe POLT pouvant survenir. La voie unique entre Saint-Sulpice-Laurière et Guéret induit également des contraintes de croisement contraignant les horaires.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les 3 associations de la ligne Châteauroux-Limoges ont formulé des demandes légitimes qui doivent recevoir une réponse positive : - Prolonger le TER Limoges – La Souterraine 869000 en le fusionnant avec le TER Argenton Orléans 861422 du mardi au vendredi afin de retrouver une desserte de bout en bout comme c’est le cas le lundi. - Prolonger le TER Limoges – La Souterraine 869002 afin de permettre une arrivée pour 8h le matin. - Prolonger le TER 86421 Orléans - Argenton pour une arrivée à Limoges vers 10h. Il n'est pas acceptable que des TER fassent demi-tour à La Souterraine en heure de pointe abandonnant un territoire de la région !».	Différentes réunions de concertation organisées en 2022 ont permis d’échanger avec les associations sur l’évolution de la desserte TER de la ligne Châteauroux-Limoges. En conséquence, des études ont été menées avec la Région Centre-Val-de-Loire pour proposer davantage de desserte interrégionale, notamment en pointe du matin dans les deux sens. Comme évoqué lors du comité de lignes de 2023, ces études n’ont pu aboutir au prolongement de circulations existantes ou en la création de nouvelles au vu de difficultés techniques (roulement matériel et agents) et au devis important demandé (plus de 500 000€ pour un aller/retour) pour réaliser ces développements de desserte, en regard du potentiel de voyageurs extrêmement faible. Il apparaît en effet que la majorité des flux d’Argenton-sur-Creuse se dirigent vers Châteauroux et sont assurés par la desserte de la Région Centre-Val-de-Loire, la majorité de ceux de La Souterraine étant tournés vers Limoges. Autant que possible SNCF Voyageurs travaille à proposer des correspondances adaptées entre les dessertes Intercités et TER.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je propose qu'un trajet soit rajouté plus tard que le dernier départ actuel, dans le sens Limoges -> La Souterraine. Le dernier TER vers Châteauroux part à 18h21 de Limoges. Cela est tôt pour ceux qui travaillent. Je propose donc qu'il y en ait 1 supplémentaire qui partirait vers 19h30 / 20h de Limoges. Cela aurait pour effet de permettre à davantage de personnes de travailler sur Limoges, tout en habitant dans la Creuse et serait plus écologique que se déplacer en voiture ».	Différentes réunions de concertation organisées en 2022 ont permis d’échanger avec les associations sur l’évolution de la desserte TER de la ligne Châteauroux-Limoges. En conséquence, des études ont été menées avec la Région Centre-Val-de-Loire pour proposer davantage de desserte interrégionale, notamment en pointe du matin dans les deux sens. Comme évoqué lors du comité de lignes de 2023, ces études n’ont pu aboutir au prolongement de circulations existantes ou en la création de nouvelles au vu de difficultés techniques (roulement matériel et agents) et au devis important demandé pour réaliser ces développements de desserte, en regard du potentiel de voyageurs extrêmement faible. Il apparaît en effet que la majorité des flux d’Argenton-sur-Creuse se dirigent vers Châteauroux et sont assurés par la desserte de la Région Centre-Val-de-Loire, la majorité de ceux de La Souterraine étant tournés vers Limoges. Autant que possible SNCF Voyageurs travaille à proposer des correspondances adaptées entre les dessertes Intercités et TER. La desserte de La Souterraine au départ de Limoges en pointe du soir est aussi couverte par une partie de l’offre Intercités (19h04 et 20h04, du lundi au vendredi).

Intermodalités	Réponses
« Qu'en est-il de la modernisation Limoges-Châteauroux ? Je propose de relever les vitesses à 200 km /h entre Limoges et Saint-Sulpice-Laurière en passant sur une ligne à 25000 volts. Ne serait-il pas possible de mettre en place un Châteauroux-Bordeaux direct en passant par les gares principales ? ».	L'infrastructure ferroviaire entre Limoges et Châteauroux relève de la compétence de SNCF Réseau, au titre du réseau structurant. La ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse fait l'objet d'importants travaux de modernisation sur l'ensemble de l'axe, pour un montant de 1,6 milliard d'euros, les travaux se déroulant entre 2018 et 2026. L'électrification en 25 kV de cet axe n'est pas prévue, compte-tenu de l'existence d'une caténaire 1500 V et des contraintes budgétaires impactant la Région et SNCF Réseau.
Intermodalités	Réponses
« Je propose qu'un remboursement des abonnements mensuel ou annuel non utilisé ou utilisé. J'ai eu un accident de travail après avoir utilisé mon abonnement mensuel Poitiers-Angoulême pendant deux jours seulement, et là je n'arrive même pas à me faire rembourser. C'est triste. 146,50€ dépensés inutilement. Je veux mon remboursement s'il vous plaît. Merci pour le privilège que vous nous faites de pouvoir donner nos avis ».	Ci-dessous les conditions d'après-vente de l'abonnement mensuel : Remboursement avec retenue de 10% si présentation au plus tard la veille du 1er jour de validité. 50% en cas de maladie (certificat médical), vol (justificatif), avec dépôt de la demande dans les 48h (coupon hebdo) ou dans les 10 jours (coupon mensuel) qui suivent le 1er jour de validité. Pas de remboursement pour tout achat sur les canaux digitaux.
Tarifs	Réponses
« Le prix des billets est en total décalage avec la politique de mode de déplacement actuelle. Le transport routier par car est à un prix plus que réduit et se place en concurrent direct avec le train. Malgré les réductions possibles avec abonnement comme vous l'évoquez dans votre réponse de l'an dernier, les tarifs sont bien trop élevés (même avec abonnement) et surtout pour un trajet occasionnel. Par exemple, un Felletin Limoges est actuellement affiché à 25 €. Si le prix du billet baisse, les usagers seront davantage sur les rails ! La p'tite ligne ».	Le transport ferroviaire est plus coûteux que le transport routier, ne serait-ce que par les coûts d'infrastructures, qui contrairement aux routes, représentent une part non négligeable du coût de circulation des trains. 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. 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. Pour rappel, la Région subventionne près de 80% du coût réel du billet TER. Aujourd'hui, la Région subventionne à 80% le coût réel d'un déplacement en train.

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Les résidents de l'Indre font aussi la vie économique de Limoges. Trop peu de potentiel de voyageurs ? Pourtant, on sait que plus on augmente l'offre, plus la demande augmente. Est-ce qu'une période de test pourrait être faisable ? ».	Les contraintes de commande des sillons ne permettent pas de période test de ce type.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Je n'ai pas eu de réponse au renouvellement du rail double champignon présent sur la section Busseau-Felletin qui permettrait de pérenniser cette section ».	Des études sont en cours concernant l'avenir de la ligne de Busseau à Felletin, et les manières d'en assurer la pérennité. Des discussions sont en cours avec SNCF Réseau et l'État pour avancer sur ce sujet, d'un point de vue technique et financier.