

CONCERTATIONS TER 2025

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de service

Questions/Réponses



Comité de lignes du Bassin de Brive

26 mai 2025



Limoges – Uzerche – Brive



Limoges – Saint-Yrieix – Brive



Ussel – Tulle – Brive

Vous trouverez dans ce document, **les réponses aux questions et contributions déposées lors de la concertation** sur la plateforme en ligne, dans les formulaires d'inscription ou pendant des réunions publiques.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, la vidéo replay de la réunion publique.

Toutes les infos sur

transports.nouvelle-aquitaine.fr

1 : Questions posées sur la plateforme de concertation

Confort	Réponses
« Pourquoi utilise-t-on régulièrement des TER diesel sur la ligne 23 Limoges-Brive, pourtant entièrement électrifiée ? Alors qu'on cherche des alternatives pour les lignes non électrifiées, il semble aberrant de faire circuler des trains diesel là où une alimentation électrique existe déjà. Cela va à l'encontre des objectifs de transition écologique et interroge sur la cohérence de l'exploitation de cette ligne ».	Le matériel régional est alloué sur les lignes en fonction de la motorisation mais aussi en fonction d'autres critères comme la fréquentation et des contraintes d'exploitation. A l'heure actuelle, la Région ne dispose pas d'assez de rames bimodes pour circuler en traction électrique sur les lignes 21 et 22, même si elles sont électrifiées. Il est prévu de corriger cette anomalie dans le cadre de l'évolution du parc de matériel roulant avec l'allocation de rames bimodes sur POLT, pouvant rouler en traction électrique sous caténaire. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés. Des trains Régiolis électrique-diesel B84500 sont aussi utilisés le samedi et dimanche.
Confort	Réponses
« La salle d'attente de la gare de La Porcherie a été fermée du jour au lendemain sans aucune solution d'abri alternative. Une fois de plus les voyageurs ne sont pas pris en considération. A quand un abri voyageur et un banc dans le sens Brive-Limoges ? A quand un écran d'information horaires en temps réel ? D'autres gares bien moins fréquentées en sont équipés ! ».	Le bâtiment voyageur de la halte de La Porcherie a été fermé car il était fortement dégradé. Des échanges sont en cours avec SNCF Gares & Connexions pour étudier la possibilité d'ajouter un abri sur le quai dans le sens Brive – Limoges. Il n'est pas prévu d'installer un écran d'information voyageur avec un financement régional, ceci relevant des missions de SNCF Gares & Connexions.
Correspondances trains	Réponses
« Dans le cadre d'une offre ferroviaire qui réponde aux besoins des usagers, il avait été étudié de réaliser des liaisons Objat/Tulle. En effet, actuellement le changement de train à Brive sans forcément une correspondance adaptée n'incite pas à prendre le train pour relier les bassins de vie et d'emplois. Pour l'efficacité du ferroviaire sur l'étoile de Brive, il faudrait que la gare de Brive ne soit pas systématiquement une origine/destination ».	La création d'une ligne directe entre Objat et Tulle a fait l'objet d'études par les services de la Région Nouvelle-Aquitaine. Malheureusement, ce choix n'a pas été retenu au profit d'une augmentation de la desserte entre Brive et Tulle. La faisabilité de cette desserte sera néanmoins de nouveau étudiée pour un horizon à moyen terme.

Correspondances trains « Pourquoi ne pas faire de correspondance à Périgueux entre le train qui arrive de Brive et le dernier train pour Bordeaux ? Le train 865436 départ de Brive à 19h38 arrivée Périgueux à 20h38 et le train 865331 départ de Périgueux à 20h36 arrivée Bordeaux à 22h21. Pour seulement 2 minutes les usagers du train Brive- Périgueux ne peuvent pas se rendre à Bordeaux ».	Réponses Le train 865436 propose les horaires suivants Brive 19h40 – Périgueux 20h42. Le train 865331 Périgueux 20h36 – Bordeaux 22h02 a déjà été décalé au départ de Périgueux de 19 minutes. Son départ en 2024 était à 20h07 et son arrivée à Bordeaux à 21h34. Il a été décalé pour des raisons d’insertion à Bordeaux vis-à-vis de conflits avec des trains de fret. Ce train propose initialement une correspondance avec le train Limoges 18h39 – Périgueux 20h00. Proposer une correspondance avec le train au départ de Brive reviendrait à décaler encore le TER 865331 d’au moins 14 minutes pour proposer un départ à 20h50. Pour éviter de dégrader encore la correspondance depuis Limoges, il a été décidé de ne pas décaler ce train. De plus, il existe aussi des contraintes comme l’insertion à Bordeaux, les contraintes agents et matériels qui pourraient empêcher ce décalage. Il existe une deuxième option qui est actuellement à l’étude, celle d’avancer le train 865436 au départ de Brive de 15 à 20 minutes. Si cette option est envisageable techniquement, le conseil régional modifiera les horaires en ce sens.
Correspondances trains « Pourquoi ne pas mettre de correspondance entre le nord et le sud de Limoges ? Départ de Limoges du train 869113 pour Brive à 12h30 mais arrivée du 868613 en provenance de Ussel à 12h32 et arrivée du 861457 en provenance de Vierzon à 12h38. Pour quelques minutes qui pourraient être légèrement décalées, cela permettrait aux usagers de ces 2 trains du nord de Limoges de pouvoir joindre les gares du sud desservies par le TER. Le TER suivant n’est qu’à 16h44 ».	Réponses Après étude par les services de la Région, il n’est pas prévu de retarder le train 869113 qui part de Limoges à 12h30 en direction de Brive, il permet aux personnes du nord de Brive de pouvoir prendre le train en direction de Paris, qui part de Brive à 13h57. La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Chaque ligne respectant des sillons horaires différents, il n’est en effet pas toujours possible de les modifier pour proposer une correspondance.
Gares « Alors qu'un agent de circulation est apte à vendre des billets et est présent sur la totalité de la journée à la gare d'Objat, mais ne peux vendre que sur une très courte amplitude, met l'usager face à une guichet fermé, alors qu'un agent SNCF est présent. L'incohérence va-t-elle persister encore longtemps ? ».	Réponses La Région prend bonne note de votre remarque. Cependant, il n’est pas prévu d’étendre l’amplitude du guichet d’Objat, pour des raisons de contraintes financières. L’agent-circulation assure également des missions non commerciales auxquelles il doit se consacrer en dehors des horaires de tenue du guichet. De plus, dans une logique d’optimisation du service pour prendre en compte la nouvelle donne numérique, de prise en compte d’une

	diminution des ressources financières des collectivités et de constat d'une diminution de l'usage des guichets, une démarche de révision du schéma de distribution a été initiée.
Gares	Réponses
« Dans de nombreuses gares, en ville comme à la campagne, la signalétique pour les piétons est inexistante ou inadaptée. En tant qu'utilisateur régulier du train, y compris pour le tourisme, je constate qu'une fois sur le parvis, il est souvent impossible de s'orienter : aucun panneau vers le centre-ville, les sites touristiques ou les villages proches. Quand ils existent, les panneaux visent surtout les automobilistes. Pour encourager l'intermodalité, il est urgent d'installer une signalétique piétonne claire et accessible autour de toutes les gares ».	La Région Nouvelle-Aquitaine prend bonne note de votre contribution. La signalétique est une compétence communale et départementale, des échanges vont avoir lieu entre collectivités pour mieux indiquer les lieux importants depuis les gares.
Gares	Réponses
« La réservation de groupes (scolaires, associatifs, entreprises) est devenue un véritable parcours du combattant : démarches en ligne complexes, plateforme téléphonique inefficace, interlocuteurs qui ne connaissent pas les gares demandées. Cette usine à gaz décourage l'usage du train collectif. Si l'on veut que les écoles, les clubs ou les entreprises choisissent le train plutôt que le car, il faut impérativement rétablir la possibilité de réserver facilement au guichet, avec des agents compétents. Aujourd'hui, le train est loin d'être aussi accessible que le bus pour les groupes, ce qui freine son développement ».	La Région échange avec SNCF pour faire évoluer le processus pour que les billets groupe soient accessibles depuis les guichets. Actuellement, le délai minimum de réponse est d'un mois, mais SNCF s'efforce de répondre dans les meilleurs délais possibles, en tenant compte des impératifs de la production ferroviaire (horaires, disponibilité des places assises selon le matériel, travaux, substitution routière...). Pour la préparation budgétaire, les devis peuvent être réalisés directement en ligne sur le site TER Nouvelle-Aquitaine. Si vous rencontrez des difficultés, vous pouvez être accompagné par un conseiller TER au 0 800 872 872 (appel gratuit) : du lundi au vendredi de 6h30 à 19h30, le samedi de 8h30 à 18h30, le dimanche et les jours fériés de 13h30 à 19h30.
Horaires	Réponses
« Impossible de se rendre à Egletons d'Ussel ou Meymac pour se rendre en cours, les deux trains du matin arrivent à 06h12 ou 06h41 Puis 13h22.... ».	La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 la desserte s'est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte

	toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Une offre complémentaire est assurée sur cette ligne par une desserte routière venant combler les creux d'offre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« De nombreux événements (professionnels, culturels et sociaux) se déroulent à Tulle, la préfecture de Corrèze. En matinée, pas un seul train ne circule entre Ussel et Tulle. Le premier train part à 05h42, on arrive donc de nuit : tout est fermé à la descente du train. Le second train part après 12h, on arrive donc bien après le début des événements. Seule solution : voiture individuelle ! Un train au départ d'Ussel vers Tulle entre 07h et 08h est indispensable pour rendre accessible aux Haut-Corréziens leur Préfecture de département. Cela permettrait aussi de se rendre au travail ou en formation pour arriver à l'heure à Meymac, Egletons et Brive. Pour les usagers jeunes et les salariés c'est vital ! ».	La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 la desserte s'est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Une offre complémentaire est assurée sur cette ligne par une desserte routière venant combler les creux d'offre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le dernier train en semaine sur la ligne 32 part actuellement à 19h12, ce qui est trop tôt pour les usagers en correspondance avec le train du soir en provenance de Paris ou pour ceux souhaitant assister à une sortie (théâtre, cinéma, etc.) à Brive. Deux liaisons supplémentaires en soirée seraient très utiles pour améliorer l'attractivité de la ligne (aux alentours de 21h et de 23h par exemple) ».	La Région est consciente du besoin d'amélioration de l'amplitude horaire sur la ligne 32 mais créer un train supplémentaire représente un investissement financier important. Compte tenu de contraintes budgétaires fortes, il n'est donc pas prévu de rajouter deux trains supplémentaires à 21h et à 23h à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous n'avons pas de solution autre que la voiture personnelle pour que nos enfants rejoignent leur lycée à Limoges les lundis pour les cours à 8h et rentrent le vendredi en sortant à 17h. Il serait opportun de proposer une solution en TAD ou élargir les horaires pour tenir comptes des clients scolaires qui sont nombreux je pense ».	Créer un train supplémentaire ou un TAD représente un investissement financier important pour la Région. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« En semaine, il n'y aucune circulation entre Ussel et Tulle entre 05h51 et 12h51, soit un creux de desserte de 7h. Peut-on envisager au moins une circulation supplémentaire pour combler ce vide ? »	La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 la desserte s'est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Une offre complémentaire est assurée sur cette ligne par une desserte routière venant combler les creux d'offre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« En complément des avis qui mentionnent déjà l'impossibilité de se rendre à Tulle depuis Ussel le matin, j'aimerais souligner à quel point cette répartition des fréquences n'a aucun sens. Le train part à 5h42 et le bus de substitution à 5h51 puis plus rien jusqu'à 12h51. Pourquoi ne pas décaler le train ou le bus existant ? A noter également qu'il y a 6 A/R en semaine (lundi-jeudi) dont 2 le matin et 4 l'après-midi. Même sans mobiliser plus de rames ou de cars, vous pouvez régler cette situation en répartissant les fréquences. Cela fait déjà plusieurs années que les collectivités locales l'ont souligné, nous avons besoin d'explications sur ce qui vous bloque aujourd'hui concrètement pour agir ».	La Région va étudier la possibilité de modifier l'horaire du car au départ d'Ussel à 5h51 au regard de la fréquentation et de l'usage. A noter, ce car est en correspondance à Tulle avec un TER qui permet de se rendre à Brive et d'arriver à 8h02. La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 la desserte s'est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Une offre complémentaire est assurée sur cette ligne par une desserte routière venant combler les creux d'offre.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Pas de circulation entre 7h49 et 11h13. Merci de rajouter une ou plusieurs circulations entre ces horaires. De Brive à Périgueux et de Périgueux à Brive. Merci d'avance bonne journée ».	La Région est consciente du besoin d'amélioration de la fréquence des circulations sur la ligne 32 mais créer un train supplémentaire représente un investissement financier important. Compte tenu de contraintes budgétaires fortes, il n'est donc pas prévu de rajouter une ou plusieurs circulations. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous souhaitons tous que le segment LGV entre Captieux et Toulouse (des secteurs 4 à 10) soit abandonné. L'affaire est en bonne voie : avec les usagers, les clients et le peuple, des élus concernés s'élèvent de plus en plus contre ce projet, des décideurs européens aussi. Position renforcée par la non-réalisation de l'A62 dont nous espérons que le recours déposé par l'Etat soit rejeté définitivement. Les budgets d'investissements libérés pourraient être ainsi fléchés sur la remise à niveau de la ligne POLT. Le 27 septembre 1970, le train Le Capitole mettait 5h56 pour relier Paris à Toulouse avec les technologies de l'époque. Aujourd'hui, au mieux, il faut 7h05 (avec un nombre d'arrêts très limité ».	Votre contribution a été entendue par les élus du conseil régional. La ligne POLT connaît actuellement un renouvellement important de la voie, à hauteur de 1,6 milliards d'euros financé par l'Etat et SNCF Réseau. Avec l'arrivée des nouvelles rames Oxygène et la mise en accessibilité des quais sur les dessertes de la ligne POLT, le temps de parcours ne sera considérablement réduit de bout en bout. Le conseil régional veille aux bonnes correspondances avec les trains régionaux.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Cette remise à niveau surprime tous les dysfonctionnements subséquents que nous subissons actuellement : durée d'acheminement trop lente, pannes techniques du réseau et du matériel, sécurité, nombre de départs insuffisants... Les Toulousains, les Parisiens, les Orléanais, les Limougeauds, les Brivistes, les Cadurciens, les Montalbanais valent mieux que ça. Alors, renoncez à prendre une voie de garage avec la LGV Bordeaux Toulouse et prenez la bonne voie avec la remise à niveau de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Jeux de mains, jeux de Toulousains. Devant ! ».	La ligne POLT connaît actuellement un renouvellement important de la voie, à hauteur de 1,6 milliards d'euros financé par l'Etat et SNCF Réseau. Avec l'arrivée des nouvelles rames Oxygène et la mise en accessibilité des quais sur les dessertes de la ligne POLT, le temps de parcours ne sera considérablement réduit de bout en bout. Le conseil régional veille aux bonnes correspondances avec les trains régionaux.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les substitutions routières en cas de travaux sont pénibles mais en plus, elles ne reprennent pas la desserte de toutes les gares du train ce qui équivaut à une suppression pure et simple d'horaires pour certaines gares. Pourquoi ne pas desservir toutes les gares, au besoin en mettant un principe de réservation à H-2 comme une sorte de TAD ? ».	Le système que vous proposez serait complexe à mettre en place car en cas de desserte de toutes les gares le temps de parcours pourrait varier du simple au double engendrant des complications pour effectuer la suite du service de substitution.

Information voyageurs	Réponses
« La récente annonce de fermeture de guichets par la SNCF et notamment les gares d'Objat et Pompadour puis le moratoire annoncé sur ce sujet sont à questionner en regard au schéma de l'intermodalité régional. Il y a là une opportunité pour sauvegarder ces guichets en développant dans ces gares des guichets dédiés à l'information sur l'offre régionale et locale de mobilités douces et alternatives et à la vente de billets uniques intermodaux, du moins si cette option de tarification unique voit le jour ».	Dans une logique d'optimisation du service pour prendre en compte la nouvelle donne numérique, de prise en compte d'une diminution des ressources financières des collectivités et de constat d'une diminution de l'usage des guichets, une démarche de révision du schéma de distribution a été initiée. Le Président de Région a pris la décision de surseoir à toute fermeture de guichet, privilégiant la concertation avec les territoires, et les acteurs tiers, pour assurer un maintien de l'offre de distribution adéquate en Nouvelle-Aquitaine.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Sur les derniers comités de lignes, il était envisagé l'installation de haltes ferroviaires. Où en est-on sur la halte ferroviaire de la Marquisie, de Malemort, zone commerciale Carrefour, Ussac afin d'éviter les difficultés d'accès et de stationnement au cœur de ville de Brive ? ».	Les projets de haltes ferroviaires sont étudiés finement par la Région en concertation avec l'Agglo de Brive et au regard de contraintes financières importantes dues à la conjoncture nationale entre autres.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Il paraît aberrant que des travaux effectués sur la ligne entre Brive et Objat, aient surtout permis de réduire encore la vitesse de 60km/h à 40km/h, sur une partie de ce parcours. Un affront de plus pour des usagers qui demandent d'aller plus vite qu'à vélo. Pour quand la remise à niveau de cette partie de ligne ? De plus, une partie du territoire corrèzien n'a plus de desserte ferroviaire entre Objat et Lubersac depuis des années. Bien que beaucoup de citoyens vivent et travaillent sur cette partie du territoire, l'Etat et la Région ont abandonné la desserte ferroviaire depuis des années. Quelle date est prévue pour des investissements permettant aux trains de circuler de nouveaux à des vitesses correctes ? ».	Une première phase de travaux a été effectuée en 2024 permettant d'éviter que toute la ligne ait une vitesse limitée à 60 km/h. Aujourd'hui seule la moitié de la ligne est limitée à 40 km/h. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Cela fait 7 ans que le train ne circule plus entre Saint-Yrieix et Objat ! Les travaux annoncés n'ont jamais été effectués ! Quand est-ce que ce chantier démarrera-t-il enfin ? Le TAD mis en place "provisoirement" ne remplace pas le train, surtout pour ceux qui travaillent à Limoges/Brive : il faut réserver son TAD minimum trois semaines à l'avance, sinon plus de créneaux et encore... il pourrait être un complément d'intermodalité autour de la ligne. Débroussailler la voie pour la préserver, ainsi que les ouvrages d'art, est impératif. En outre, le service sur les portions encore desservies se dégrade : récurrence insupportable de trains annulés pour défaut/panne de matériel ».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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. Le service sur les portions encore desservies, soit Limoges – Saint-Yrieix et Objat – Brive est le meilleur de la Région avec un taux de train à l'heure de 97,5%.

Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« L'actualité autour des financements de la mobilité, 100 milliards toujours attendus du plan Borne et conférence nationale de financement des mobilités, est peut-être l'occasion d'évoquer avec l'État la nécessité d'un financement plus conséquent de nos petites lignes en déshérence et notamment Limoges Brive via Saint Yrieix. Le Comité de Vigilance ferroviaire nous annonce une enveloppe de 80 millions d'euros nécessaire pour sa réouverture et sa modernisation. Que fera le Conseil Régional pour porter nos besoins dans ce cadre ? ».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Lors de la séance plénière du Conseil Régional du 19 décembre 2024, Renaud Lagrave a expliqué que Pau – Canfranc est la première des lignes à rouvrir en Nouvelle-Aquitaine en raison de la politique d'aménagement du territoire. Les Néo-Aquitains, et les Limousins en particulier qui voient année après année leurs lignes ferroviaires fermées, ne comprennent pas vraiment cette politique d'aménagement du territoire. La Région peut-elle expliciter sa stratégie et expliquer pourquoi le Limousin à moins de considération que le Béarn ? La Région envisage-t-elle de faire émigrer les Brivistes vers la vallée d'Aspe pour que les trains Pau – Oloron – Bedous ne circulent plus vides de voyageurs ? ».	Chaque projet ferroviaire a ses spécificités, tant sur le plan technique que territorial. La ligne Oloron-Bedous s'inscrit dans une logique transfrontalière, avec un fort enjeu européen et pyrénéen, ce qui justifie une mobilisation régionale exceptionnelle. Sur la ligne Limoges – Brive via Saint-Yrieix, la Région a mis la priorité sur le sauvetage de la partie Nexon – Saint-Yrieix. Elle a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Limoges et agglomération : 186 000 habitants Objat : 3 700 habitants Saint-Yrieix : 7 000 habitants Brive et agglomération : 76 000 habitants Haute vallée d'Aspe de Bedous aux Forges-d'Abel : 2 000 habitants La Région peut-elle expliquer pourquoi elle saura trouver plus d'un milliard d'euros pour desservir 2 000 habitants en haute vallée d'Aspe, alors qu'elle est incapable de trouver 80 millions d'euros pour régénérer Limoges - Saint-Yrieix - Brive qui pourrait desservir jusqu'à 280 000 habitants ? La Région peut-elle expliquer sa politique d'aménagement du territoire ? ».	Chaque projet ferroviaire a ses spécificités, tant sur le plan technique que territorial. La ligne Oloron-Bedous s'inscrit dans une logique transfrontalière, avec un fort enjeu européen et pyrénéen, ce qui justifie une mobilisation régionale exceptionnelle. Sur la ligne Limoges – Brive via Saint-Yrieix, la Région a mis la priorité sur le sauvetage de la partie Nexon – Saint-Yrieix. Elle a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« La Région a dépensé 25 millions d'euros côté France dans les études 2016-EU-TA-0210-S, 2019-EU-TA-0040-M et 22-EU-TG-PCZ 2022 pour la réouverture de Pau – Canfranc – Saragosse. Ces études ont été mises à la poubelle pour la réalisation d'un autre projet de ferroutage à l'international entre Artix et Saragosse	Chaque projet ferroviaire a ses spécificités, tant sur le plan technique que territorial. La ligne Oloron-Bedous s'inscrit dans une logique transfrontalière, avec un fort enjeu européen et pyrénéen, ce qui justifie une mobilisation régionale exceptionnelle.

développé par la société Territoires Mobiles. N'aurait-il pas été plus intelligent de ne pas faire ces 3 études et de consacrer ces 25 millions d'euros à la régénération de la ligne Limoges - Saint-Yrieix - Brive, ce qui correspond à 31% du total nécessaire ? ».	Sur la ligne Limoges – Brive via Saint-Yrieix, la Région a mis la priorité sur le sauvetage de la partie Nexon – Saint-Yrieix. Elle a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures (voies, réseau) « La liste des terribles travaux du pont polygonal de Gelos en sortie de gare de Pau vient d'être publiée et cette liste fait froid dans le dos. C'est plié : le budget de 25M€ prévu dans le CPER sera bien insuffisant pour reconstruire ce pont et il ne faudrait pas s'étonner que le coût final avoisine les 50M€, soit 63% du coût nécessaire pour rénover Limoges - Saint-Yrieix - Brive. La Région peut-elle expliquer pourquoi elle préfère rénover un seul pont sur Pau – Oloron – Bedous plutôt que de rénover la ligne entière Limoges - Saint-Yrieix - Brive ? ».	Réponses Chaque projet ferroviaire a ses spécificités, tant sur le plan technique que territorial. La ligne Oloron–Bedous s'inscrit dans une logique transfrontalière, avec un fort enjeu européen et pyrénéen, ce qui justifie une mobilisation régionale exceptionnelle. Sur la ligne Limoges – Brive via Saint-Yrieix, la Région a mis la priorité sur le sauvetage de la partie Nexon – Saint-Yrieix. Elle a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures (voies, réseau) « Depuis des années sur cette ligne électrifiée, circule du matériel diesel. Ne serait-il pas possible d'envisager du matériel électrique sur une ligne électrifiée ? En montrant la volonté de faire, car actuellement 100% des dessertes TER étant diesel on voit surtout une volonté de ne pas prendre en compte un point de bon sens écologique. En vous remerciant de l'attention portée ».	Réponses Le matériel régional est alloué sur les lignes en fonction de la motorisation mais aussi en fonction d'autres critères comme la fréquentation et des contraintes d'exploitation. A l'heure actuelle, la Région ne dispose pas d'assez de rames bimodes pour circuler en traction électrique sur les lignes 21 et 22, même si elles sont électrifiées. Il est prévu de corriger cette anomalie dans le cadre de l'évolution du parc de matériel roulant avec l'allocation de rames bimodes sur POLT, pouvant rouler en traction électrique sous caténaire. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés. Des trains Régiolis électrique-diesel B84500 sont aussi utilisés le samedi et dimanche.
Infrastructures (voies, réseau) « Pour la réouverture de la ligne Clermont-Ussel-Tulle, seuls 20km sont à régénérer entre Merlines et Laqueuille. Cette ligne est d'intérêt national, car le tronçon faisait partie de l'Intercités Lyon-Bordeaux. L'axe est aussi structurant localement en matière de déplacement avec des bassins d'emplois dynamiques, des établissements du supérieur dont certains de portée nationale (EATP d'Egletons, Ecole Forestière de Meymac), etc. Même si la réouverture dépend aussi de la région AURA, La Région NA peut prouver son intérêt pour la réouverture de la ligne en rejoignant, comme d'autres acteurs privés et collectivités, la Fédération Agir pour la ligne Clermont - Le Mont Dore - Ussel – Tulle ».	Réponses La Région comprend pleinement votre intérêt pour la desserte ferroviaire Bordeaux – Lyon via la Corrèze, toutefois il apparaît aujourd'hui difficile de promouvoir la réouverture de la section Ussel – Clermont-Ferrand au regard de l'absence de mobilisation tant de l'Etat que de la Région AURA. L'Etat est en effet compétent pour investir dans le réseau ferroviaire, la Région ne pouvant intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence et ce d'autant plus dans le contexte actuel sensible des finances publiques.

Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Dans le journal la Montagne (en février dernier), il était précisé que la région est prête à mettre 15 millions d'euros pour rouvrir la section Ussel - Eygurande-Merlines, et travailler avec la région AURA pour la continuité sur Laqueuille. Tant mieux, mais pourquoi y-a-t-il de l'argent pour certaines lignes, et pas pour d'autres ? Qu'attendez-vous pour rouvrir la section fermée en 2018 ? Plus vous allez attendre, plus la note sera salée ! Et plus la voie va se dégrader ... On ne peut pas obtenir des aides Européennes comme dans la vallée d'Aspe ? M. Rousset a l'air de se battre en ce sens, mais preuve est que les lignes de dessertes fines du territoire n'intéressent personne ! ».	La Région comprend pleinement votre intérêt pour cette ligne, toutefois il apparaît aujourd'hui difficile de promouvoir la réouverture de la section Ussel – Clermont-Ferrand au regard de l'absence de mobilisation tant de l'Etat que de la Région AURA. L'Etat est en effet compétent pour investir dans le réseau ferroviaire, la Région ne pouvant intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence et ce d'autant plus dans le contexte actuel sensible des finances publiques.
Intermodalité – vélo + train	Réponses
« Deux boxes à vélos installés par Gare et Connexions et réservés aux titulaires de la carte Modalis ne semblent pas répondre aux besoins des usagers.... Ils sont sous-utilisés. En conséquence, il a été réduit les places de stationnement utilisées par les deux-roues motorisés et les vélos à côté du parking EFFIA côté ville, qui lui n'est plus dimensionné à l'utilisation et aux besoins. Nécessaire de créer un nouvel aménagement en libre-service ».	La Région s'efforce de diversifier les solutions vélo. Des aménagements complémentaires en libre accès et mieux dimensionnés seront étudiés pour répondre aux usages réels, tout en garantissant sécurité et simplicité. Des échanges se tiendront avec SNCF Gares & Connexions pour connaître l'usage de ces abris vélos sécurisés.
Tarifs	Réponses
« Vu que les nombres de TER sont limités (en fréquence, pas mal de suppressions) ou même en places (1"wagon" sur 2) pourquoi ne pas remettre en place le Pass Intercités au mois ? En effet cela permettrait plus de souplesse aux voyageurs. Le pass au trajet est trop contraignant car souvent les machines ou le monde au guichet ne permettent pas de le prendre. Les suppressions de TER sont souvent à la dernière minute. Un pass au mois comme dans d'autres régions soulagerait pas mal d'abonnés et permettrait davantage de mobilité. C'est dommage d'enlever des choses qui fonctionne et qui encourage la mobilité ».	Les trains Intercités sont assurés par SNCF Voyageurs pour le compte de l'Etat et non de la Région. C'est donc l'Etat qui définit la tarification sur ces trains. Un accord tarifaire existe entre la Région et l'Etat permettant aux abonnés TER de monter à bord des Intercités moyennant le paiement d'un coupon à 1€ pour chaque trajet réalisé à l'intérieur du périmètre régional. Les négociations pour étendre cette acceptation à d'autres titres n'ont malheureusement pas abouti.
Autre	Réponses
« La ligne Brive–Aurillac, essentielle pour de nombreux Corrèziens, est ignorée car gérée par la région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle dessert Turenne, Les Quatre-Routes et Biars-sur-Cère, gares frontalières aux bassins corréziens de Meyssac ou Beaulieu. Malgré des millions investis par Occitanie et Nouvelle-Aquitaine pour renouveler la voie, aucun train supplémentaire n'a été ajouté. Seuls 8 trains circulent, contre 29 entre Tulle et Brive. Aucun départ de	La Région Nouvelle-Aquitaine porte un intérêt fort sur cette ligne. Des échanges sont constants avec la Région AURA. Cette Région pourrait sensiblement augmenter son offre avec l'ouverture de la concurrence prévue à partir de décembre 2029.

Brive avant 11h16 vers Bretenoux, empêchant les centaines d'usagers, notamment allant travailler chez Andros, d'utiliser le train. Même les agents SNCF ne peuvent s'en servir. C'est un mépris évident pour les usagers et un non-sens écologique ».	
Autre « La ligne Brive–Rodez via Figeac est sous-exploitée malgré son rôle clé dans la mobilité entre Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Elle dessert des gares stratégiques comme Turenne et Les Quatre-Routes, proches du bassin corrézien de Meyssac, ce qui justifie pleinement son intégration aux priorités des lignes néo-aquitaines. Pourtant, la fréquence des trains reste faible et peu adaptée aux besoins des usagers quotidiens. Les investissements récents n'ont pas amélioré l'offre. Cette situation pénalise les habitants, freine le développement local et va à l'encontre des objectifs écologiques et d'aménagement du territoire ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine se rapproche de la Région Occitanie pour étudier l'augmentation de l'offre en gare de Turenne et les Quatre-Routes. Elle propose aussi à la Région AURA de participer aux échanges pour développer les arrêts sur la ligne Brive – Aurillac qui dessert aussi Turenne et Les-Quatre-Routes.
Autre « Bordeaux et le littoral vs Limoges ? La non-priorisation de Limoges et des bassins situés le long de la ligne 23 va à l'encontre de la justice territoriale portée par Néo Terra. Les habitants de ces bassins ont les mêmes droits à une mobilité ferroviaire moderne. La modernisation partielle de la ligne 23 sans réouverture complète est un non-sens social, écologique et stratégique ».	Réponses Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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.
Autre « Refuser de rouvrir le tronçon Saint-Yrieix – Objat est en contradiction avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), qui induit un report modal vers le rail pour atteindre la neutralité carbone. Le train est l'alternative crédible à la voiture en milieu rural. Le maintien de cette coupure ferroviaire contredit l'objectif de mobilité durable à l'échelle régionale. Il est temps d'agir, pas de différer ».	Réponses Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années.

	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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.
Autre	Réponses
« La non-réouverture de Saint-Yrieix–Objat freine l'indispensable report modal vers le rail préconisé par la Stratégie Nationale Bas-Carbone. Le train est une solution clé pour la mobilité durable en milieu rural. De même, priver Limoges et les bassins de la ligne 23 d'une offre ferroviaire complète va à l'encontre des principes d'équité territoriale affirmés par Néo Terra. Pour répondre aux enjeux écologiques et sociaux, il est essentiel d'achever la modernisation par la réouverture totale de la ligne ».	Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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.
Autre	Réponses
« L'inaction ferroviaire sur l'étoile de Limoges est en contradiction flagrante avec les objectifs climatiques : ni la SNBC, ni Néo Terra ne justifient le maintien du diesel, la stagnation de l'offre, ou l'absence de desserte. En zone peu dense, seul le train peut remplacer la voiture pour les trajets moyens. La Région doit agir en cohérence avec ses discours ».	Le matériel régional est alloué sur les lignes en fonction de la motorisation mais aussi en fonction d'autres critères comme la fréquentation et des contraintes d'exploitation. A l'heure actuelle, la Région ne dispose pas d'assez de rames bimodes pour circuler en traction électrique sur les lignes 21 et 22, même si elles sont électrifiées. Il est prévu de corriger cette anomalie dans le cadre de l'évolution du parc de matériel roulant avec l'allocation de rames bimodes sur POLT, pouvant rouler en traction électrique sous caténaire. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés. Des trains Régiolis électrique-diesel B84500 sont aussi utilisés le samedi et dimanche. Concernant l'absence de desserte sur les lignes non-circulées, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants

	pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Concernant les renforts d'offre, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de la conjoncture nationale, il est compliqué d'envisager d'augmenter les dépenses alors que les recettes de la part de l'Etat sont amenées à diminuer.
Autre	Réponses
« La "rationalité" invoquée par la Région pour concentrer les services ferroviaires sur les zones denses, ignore l'aménagement équilibré du territoire. Les Limousins, contributeurs comme les autres, reçoivent un service inférieur, accentuant désertification et inégalités. Limoges, certes moins peuplée que Bordeaux ou Pau-Bayonne (si on peut parler pour cette dernière d' "agglomération"), dessert pourtant un large bassin enclavé : investir dans son étoile ferroviaire est rationnel. Quelle part d'investissement par habitant selon les anciennes régions ? ».	Il est compliqué d'extrapoler des chiffres par habitant par ancienne région, tant les projets concernent souvent deux anciennes régions, ou présentent un bénéfice pour tous les Néo-Aquitains. Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Concernant les renforts d'offre, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement.
Autre	Réponses
« L'agglomération de Limoges est certes moins peuplée que Bordeaux ou Pau-Bayonne (si on peut parler pour cette dernière d' "agglomération"), mais elle dessert un vaste bassin enclavé. L'étoile ferroviaire y est déjà en place : un RER ou service cadencé serait efficace. La négliger rendra encore plus coûteux les aménagements futurs nécessaires. D'autres régions en Europe (en Espagne, au Portugal, en Allemagne notamment) investissent dans des villes plus petites. Le critère de population masque une inégalité de traitement ».	Créer un RER représente un investissement financier très important pour la Région. Des échanges sont en cours avec les collectivités parties prenantes pour définir des objectifs communs de développement de l'offre ferroviaire sur l'étoile de Limoges.

Autre	Réponses
« Le manque de trains sur la ligne 23 explique en grande partie la faible fréquentation. C'est un cercle vicieux : moins d'offre, moins d'usagers, donc moins d'investissement. La Région doit inverser cette logique. Des horaires cadencés et adaptés attireraient davantage d'usagers, notamment pendulaires, scolaires et étudiants. Le train doit redevenir un pilier de la mobilité du quotidien ».	Sachez que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur la ligne 23 dans les prochaines années, permettant de supprimer à terme certains creux d'offre comme ceux que vous mentionnez. Néanmoins, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de la conjoncture nationale, il est compliqué d'envisager d'augmenter les dépenses alors que les recettes de la part de l'Etat sont amenées à diminuer.
Autre	Réponses
« Le manque de trains sur la ligne 23 explique la faible fréquentation, pas l'inverse. Moins d'offre, moins d'usagers : c'est un cercle vicieux que la Région doit briser. Remplacer le train par le car condamne les territoires à l'enclavement : le bus est lent, inconfortable et inadapté. Seule une offre ferroviaire régulière, cadencée et intermodale peut attirer pendulaires, scolaires et étudiants. Le train doit redevenir un pilier de la mobilité rurale, pas un vestige sacrifié sur l'autel de la rentabilité ».	Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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. Concernant les renforts d'offre, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de la conjoncture nationale, il est compliqué d'envisager d'augmenter les dépenses alors que les recettes de la part de l'Etat sont amenées à diminuer.
Autre	Réponses
« Les 22,5 millions d'euros investis sur Nexon-Saint-Yrieix ne suffisent pas à compenser l'absence de vraie politique ferroviaire pour les territoires ruraux. Sans réouverture vers Objat ni amélioration de la fréquence, du confort et de l'intermodalité, les habitants restent captifs de la voiture. Le train, pourtant clé pour la transition écologique, est perçu comme une contrainte. Ce	Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires

traitement inégal des territoires trahit la promesse de justice portée par Néo Terra et accentue le sentiment d'abandon ».	importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts.
Autre	Réponses
« Comparer, comme le fait la région dans le CR du comité de ligne 2024, la consommation d'un car vide à celle d'un train vide n'est qu'un argument pour justifier le sous-investissement. Un service public ne peut pas être évalué à l'aune de la rentabilité immédiate. Le vrai enjeu, c'est le report modal. Si l'on investit dans une offre ferroviaire efficace, les trains se remplissent. C'est en redonnant confiance aux usagers qu'on rend le train plus attractif, pas en les renvoyant dans des bus de substitution ».	Le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine priorise ses investissements sur ses domaines de compétences. Le réseau ferroviaire est propriété de l'Etat, il lui appartient d'effectuer les investissements nécessaires pour le pérenniser. La Région ne peut intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence. La Région paie des péages ferroviaires importants pour la circulation des TER, à hauteur de 83 millions d'euros en 2024, en augmentation constante sur les dernières années. Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant 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. Concernant les renforts d'offre, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de la conjoncture nationale, il est compliqué d'envisager d'augmenter les dépenses alors que les recettes de la part de l'Etat sont amenées à diminuer.

2 : Questions écrites posées dans la conversation teams pendant le comité de lignes

Questions	Réponses
« Qu'en est-il de l'accessibilité de la gare d'Allasac ? ».	A court terme, la Région n'a pas prévu d'intervenir pour rendre accessible le quai dans le sens Brive-Limoges. La Région finance certaines opérations de mise en accessibilité selon le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité (SDRA). Ce schéma priorise les gares : - Dont la fréquentation est supérieure à 1000 voyageurs par jour

	- Qui présentent une structure d'accueil pour Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans un rayon de 200 mètres de la gare - Les gares à plus de 50 km d'une autre gare accessible Allassac présente 130 voyageurs quotidiens et la gare se situe à moins de 50 km de Brive, gare qui est mise en accessibilité en 2025, les travaux se termineront en décembre.
Questions	Réponses
« Qu'est-ce-que les abris filants ? ».	Les abris filants sont les abris présents sur les quais au nord du bâtiment de la gare de Limoges-Bénédictins.
Questions	Réponses
« Quelle offre pour des trajets quotidiens fréquents, domicile travail ou études sur la partie fermée ligne 23 ? ».	L'offre Connec'TER permet de répondre aux besoins réguliers, il est possible de réserver avec une récurrence des trajets : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/Connec_TER
Questions	Réponses
« Quand est-ce que les travaux sont prévus pour le train en Haute Corrèze ? ».	Les travaux auront lieu du lundi 8 juin au 17 juillet 2026.
Questions	Réponses
« Comment pousser les salariés du bassin de Pompadour Lubersac, 3ème bassin d'emploi en Corrèze, vers les transports collectifs sans concertation avec les entreprises du secteur qui ont des obligations en plans de mobilité entreprises ».	L'offre Connec'TER permet de répondre aux besoins réguliers, il est possible de réserver avec une récurrence des trajets : https://www.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/Connec_TER
Questions	Réponses
« Les 18 nouvelles rames annoncées sont-elles prévues de circuler sur les lignes de notre territoire ? En lien avec la décarbonation, plusieurs bus amènent chaque jour des élèves d'Objat et au-delà dans les lycées. Pourrait-on envisager d'acheminer les élèves en train au départ d'Objat ? ».	Les 18 nouvelles rames sont déployées sur les lignes qui connaissent de fortes sur-occupations comprenant les lignes 15, 31, 32, 33, les lignes du SERM Bordelais 41, 42, 43, 44 et les lignes 45, 51 et 52. 7 allers-retours en train permettent aux scolaires d'Objat de se rendre à Brive. L'Agglo de Brive inscrit plusieurs scolaires dans les trains.
Questions	Réponses
« A propos du transport d'apprenants, je suis directeur d'un lycée en zone rurale qui est sensible aux variations d'accessibilité. On perd chaque année des élèves faute d'accès via transport collectif (pas de transport ou horaires pas adaptés). La Région est attentive au sujet mais la SNCF bien moins ».	La Région et la SNCF sont à l'écoute des lycées pour adapter les horaires autant que possible. Nous vous invitons à nous contacter sur le formulaire suivant : Contact Transports pour affiner vos demandes.

Questions	Réponses
« Des haltes ferroviaires seront-elles créées à l'est et à l'ouest de l'agglomération de Brive pour permettre aux voyageurs de ne pas rentrer dans la ville en voiture ainsi que de régler la problématique de stationnement au niveau de la gare ? ».	Les projets de haltes ferroviaires sont étudiés finement par la Région en concertation avec l'Agglo de Brive et au regard de contraintes financières importantes dues à la conjoncture nationale entre autres.

3 : Questions formulaire d'inscription

Questions	Réponses
« Décentraliser les réunions ».	Brive est située au cœur d'une étoile ferroviaire, occupant une place centrale. Il n'est malheureusement pas possible de tenir des réunions dans toutes les villes de Nouvelle-Aquitaine, de même qu'il n'est pas envisageable de consacrer un comité de lignes à un seul axe.
Questions	Réponses
« L'information devrait être diffusée plus largement : journaux locaux, affiches publicitaires sur la voie publique, etc ».	La Région compte expérimenter de nouveaux moyens de communication pour la prochaine campagne de comité de lignes.
Questions	Réponses
« Bonne idée ces concertations mais il faudrait que les remontées de terrain soient réellement prises en compte. Et il faudrait parvenir à ce qu'il y ait plus d'usager.es présent.es ; mais là je sais que c'est compliqué de mobiliser ».	La Région essaie au maximum de satisfaire les demandes issues des comités de lignes. La Région compte expérimenter de nouveaux moyens de communication pour la prochaine campagne de comité de lignes pour attirer de nouveaux publics.

4 : Questions posées en comité de lignes à l'oral

Questions	Réponses
Loïc G. – co-président association BOPSYL Nous souhaitons exprimer notre attachement à la réouverture de la ligne entre Objat et Saint-Yrieix, fermée depuis 2018 à la suite d'un affaissement de terrain. L'actualité récente, notamment l'incident spectaculaire de Tonneins largement relayé dans les médias, nous rappelle que ce type d'événement peut survenir à tout moment. Elle montre également que la SNCF peut faire	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Certaines lignes, notamment en direction de Limoges, représentent d'importants investissements. Nous avons la volonté affirmée de préserver ce maillage structurant et de le moderniser. Le désenclavement de Limoges est une nécessité, mais il est important de rappeler que la Région ne peut y parvenir seule.

preuve d'une grande réactivité lorsqu'elle le décide, en fonction des priorités accordées à certains tronçons du réseau. La section entre Saint-Yrieix et Nexon a récemment bénéficié d'un renouvellement de voie, pourtant la vitesse y reste limitée à 60 km/h, alors qu'il s'agit d'une ligne techniquement neuve. Sur une distance de 20 km, une vitesse plus proche de 100 km/h serait légitime et permettrait de renforcer l'offre ferroviaire. Cela soulève des interrogations sur la cohérence des investissements réalisés. Concernant la période 2025-2026, il ne semblerait qu'aucun nouveau chantier ne soit prévu sur cette ligne. Nous nous interrogeons donc sur l'avenir du tronçon entre Objat et Brive-la-Gaillarde, où la circulation se fait actuellement à 40-60 km/h. Notre association s'adresse au Conseil régional pour demander un engagement clair sur la réouverture complète de cette ligne, qui reste essentielle pour le désenclavement du territoire. Le Limousin se sent aujourd'hui progressivement abandonné du réseau ferroviaire national. Enfin, au sujet de la réorganisation de la distribution des billets et des guichets, annoncée apparemment après les élections municipales de 2026, nous appelons à un engagement fort pour le maintien des guichets dans nos territoires ruraux. Ces points de contact sont bien plus que de simples lieux de vente : ce sont des piliers structurants des mobilités locales, particulièrement dans le cadre du développement de la multimodalité.	La section entre Saint-Yrieix et Objat sera abordée ce soir. Une réouverture est envisagée, mais à ce jour aucune date n'est fixée. Nous poursuivons les discussions pour identifier une solution pérenne, en nous appuyant, pour l'instant, sur des alternatives provisoires. Olivier Marty - SNCF Réseau Les travaux doivent être planifiés par priorité. Deux phases sont déjà prévues au nord du Limousin, et des études avancées sont en cours pour la ligne Brive-Périgueux, afin d'être prêts si un financement est validé. D'autres lignes de l'étoile ferroviaire, comme Brive-Tulle-Ussel, sont également concernées. Cependant, les moyens restent limités. Ce que SNCF Réseau peut financer en propre ne suffit pas à maintenir les lignes de desserte fine, pourtant essentielles au maillage du territoire. L'effort se concentre donc sur le réseau structurant. Quant à l'équation financière future, elle demeure incertaine, tout comme les perspectives à long terme pour notre territoire.
Questions Loïc G. – co-président association BOPSYL Pourquoi, malgré le renouvellement récent de la voie, la circulation reste-t-elle limitée à 70 km/h, sans aucune perspective d'augmentation de la vitesse à court terme pour les usagers ?	Réponses Olivier Marty - SNCF Réseau La vitesse de 70 km/h correspond à la vitesse de fond historique de la ligne, déjà en vigueur avant les travaux de régénération. Ce choix s'explique par un calibrage technique : les caractéristiques et la géométrie de la voie ont été conçues pour rester compatibles avec cette vitesse. La feuille de route fixée pour le chantier visait donc à renouveler la voie sans modifier ce paramètre, ce qui explique l'absence de perspective immédiate d'augmentation de la vitesse.
Questions Franck H. - CGT cheminot Il manque 1 milliard d'euros pour remettre à niveau le réseau ferroviaire Limousin. Paradoxalement, on observe des investissements lourds sur certaines lignes peu fréquentées, avec parfois à peine 10 usagers par train, alors qu'elles longent	Réponses Christine Boutot - SNCF Gares et connexions Les travaux sur le quai A sont en cours d'achèvement. L'accessibilité des deux côtés a été étudiée avec la DTL, et des solutions partagées ont été recherchées. Les PMR ayant fait une demande via l'assistant en

des axes routiers très utilisés, comme en Corrèze. L'offre ne répond pas aux besoins réels. À Brive, des travaux d'accessibilité ont été réalisés, mais l'ascenseur était déjà en panne dès la fin du chantier, ne rendant accessible qu'un seul côté de la ville. Cela reflète un manque de considération pour les personnes à mobilité réduite. De plus, les racks à vélos Modalis, accessibles uniquement par abonnement, sont peu utilisés. Il y a aussi beaucoup de stop circulation qui sont dans des zones trop éloignées de la réelle zone concernée.	gare ont été prises en charge en taxi, soit environ 20 personnes par mois. Concernant les vélos, des racks gratuits sont disponibles d'un côté de la gare. Un accord avec la mairie a également permis d'installer des racks près des vélos payants de la ville. Olivier Marty - SNCF Réseau - Pour les « stop circulation », la fragilité de la végétation est plus forte aujourd'hui qu'avant.
Questions Christian Pradayrol – Vice-Président Aménagement du territoire Le versement mobilités de l'agglomération de Brive représente 1,4 million d'euros, qui sera reversé à la Région, a priori pour le ferroviaire. Nous proposons d'affecter cette somme à la ligne d'Objat, en la doublant avec une contribution équivalente, renouvelée l'année suivante. Cela permettrait de relancer la halte ferroviaire et de régler la question en deux ans. Par ailleurs, concernant les arrêts de circulation, il est essentiel d'informer les établissements scolaires au moins 48h à l'avance, surtout en période d'examens. L'absence de cars de substitution pose un vrai problème pour les élèves surtout durant les périodes d'examens.	Réponses Fabien Pons - SNCF Voyageurs Nous avons conscience que le dispositif d'information voyageurs, notamment pour les usagers scolaires, doit être amélioré. Les décisions de stop circulation sont désormais prises au plus tard la veille avant 17h. Par le passé, une communication tardive a pu poser problème, et nous en sommes conscients. Nous devons renforcer notre proximité avec les établissements scolaires, et prenons pleinement note de vos remarques en ce sens. Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Les travaux évoqués sont estimés à 17 millions d'euros. Ils pourraient être réalisés progressivement, année après année, mais cela relève d'un arbitrage politique à plus haut niveau. À ce jour, le montant exact du versement mobilités que nous recevrons reste incertain, ce qui complique la planification.
Questions Phillipe Videau - maire d'Objat Il y a quelques années, la création d'une étoile ferroviaire incluant la liaison Brive - Objat - Pompadour - Saint-Yrieix - Limoges avait été annoncée. Nous avons alors investi aux côtés de la SNCF pour créer un pôle d'échange multimodal, convaincus par la promesse de cette future desserte.	Réponses Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Nous allons renouveler notre mobilisation sur ce dossier. La Région a montré qu'elle pouvait s'engager fortement sur certains axes lorsque les conditions sont réunies. Il est temps de faire passer cette liaison parmi les priorités régionales. Personne ne remet en cause la pertinence ni l'utilité du projet : les besoins sont identifiés, le territoire est prêt à s'impliquer.

Mais depuis l'éboulement, plus rien n'a bougé. Chaque matin, 300 enfants font le trajet Brive-Objat, sans alternative ferroviaire adaptée. Dans ces conditions, il est impossible d'encourager les familles à utiliser le train. Nous sommes prêts, en tant que collectivité, à participer financièrement. Nous attendons un engagement concret pour améliorer la desserte et tenir les promesses faites. Vos chiffres nous semblent en décalage avec la réalité du terrain.	
Questions	Réponses
Loïc Couderc - Cheminot et représentant de la CGT Limousin. Nous avons réuni plusieurs associations d'usagers dans le cadre des Assises du ferroviaire, où nous avons porté un plan de financement pluriannuel pour les lignes du Limousin. Ce plan repose sur une analyse technique approfondie de l'ensemble du réseau régional. Aujourd'hui, il est urgent que l'État reprenne pleinement son rôle d'aménageur du territoire. La Région ne peut pas continuer à suppléer à la fois SNCF Réseau et l'État sur l'ensemble du financement des infrastructures. On constate chaque jour un traitement inéquitable entre les territoires. Le POLT, par exemple, souffre de ne pas être intégré à un réseau prioritaire. Et alors que l'on protège les abords des autoroutes, le rail ne bénéficie pas du même niveau d'investissement. Nous estimons qu'il faut 1,5 milliard d'euros sur 10 ans pour simplement maintenir le réseau ferroviaire existant en Limousin. Aujourd'hui, 80 % de ce réseau est menacé, comme le montrent les cas de Busseau - Felletin. Nous interpellons donc l'État pour qu'il s'engage financièrement, dans le cadre d'une politique de mobilités durables et équitables. Le train, moins polluant que tous les autres modes, doit être au cœur de cette stratégie. Nous vous invitons à consulter notre plan de financement, qui s'inscrit pleinement dans le débat sur les mobilités de demain.	Lors d'un échange qui s'est tenu en juillet entre le conseiller régional délégué au TER Jacky Emon SNCF Voyageurs et M. Couderc, ce plan a été présenté. La Région est consciente du montant important des travaux à effectuer et elle mobilise l'Etat le plus possible pour assumer l'entretien du réseau ferroviaire.

Questions	Réponses
Loïc Couderc - Cheminot et représentant de la CGT Limousin. La gare d'Allassac est en pleine phase de développement, avec des besoins croissants en transport, notamment pour les scolaires. Il serait pertinent d'envisager un cadencement renforcé entre Allassac, Uzerche et Brive, avec des correspondances au-delà, pour mieux répondre à cette demande. Par ailleurs, l'accessibilité PMR à la gare d'Allassac est incomplète : une seule voie est accessible. Cela crée une situation absurde où les personnes à mobilité réduite peuvent partir, mais pas revenir. Cette inaccessibilité engendre de véritables inégalités et doit être corrigée en urgence.	Christine Boutot - SNCF Gares et connexions La gare d'Allassac ne dispose actuellement d'aucune demande d'accessibilité PMR, et aucune demande particulière n'a été enregistrée à ce jour. Les choix d'investissement en matière d'accessibilité sont réalisés dans le cadre de conventions "gares" ou "accessibilité", négociées entre l'État, SNCF Gares & Connexions et la Région. Cela montre que les décisions d'aménagement dépendent de priorisations concertées, et non de simples constats de terrain.
Questions	Réponses
Martin Cusson - chargé de mission PNR Millevaches Je souhaite rejoindre plusieurs interventions précédentes et compléter la réflexion sur le choix entre rail et route. J'ai récemment appris que, dans le cadre des CPER, 133 millions d'euros sont prévus pour une déviation routière au nord de Limoges, et que la Région s'est engagée aux côtés de l'État pour entretenir le réseau routier national. Autrement dit, la Région vient en appui direct à l'investissement routier, alors même que les scénarios prospectifs de la DEM sur les mobilités futures prévoient une réduction de l'usage de la voiture individuelle. Dans ce contexte, je m'interroge : comment justifier ces projets routiers lourds alors que notre ambition nationale est de diminuer le trafic automobile ? Cela envoie un signal clair : le ferroviaire n'est toujours pas traité avec le sérieux qu'exige l'urgence écologique.	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Je souhaite rappeler que la Région n'a pas la compétence directe sur les routes, mais elle a un rôle important dans l'aménagement du territoire. Limoges est le 2e pôle régional, et il est impératif d'en faire une ville accessible et rayonnante. Aujourd'hui, la route au nord de Limoges est une véritable roulette russe, avec beaucoup d'accidents. Cela montre à quel point le développement du ferroviaire est stratégique pour la sécurité, l'aménagement durable et l'équité des mobilités dans notre région.

Questions	Réponses
Martin Cusson - chargé de mission PNR Millevaches Sur la ligne Ussel – Tulle – Brive, il existe un trou significatif dans l’offre du matin. Concrètement, depuis Meymac, soit on part en bus à 5h50, soit il faut attendre un train après 13h. Cela crée un manque réel de solutions de mobilité pour les usagers matinaux, qu'ils soient travailleurs, étudiants ou patients se rendant à un rendez-vous médical. Et pourtant, l’après-midi, plusieurs circulations sont assurées, y compris avec des cars de substitution. Pourquoi ne peut-on pas avoir ce même niveau de service le matin, notamment pour rejoindre Tulle à des horaires compatibles avec une journée d’activité classique ? Il serait utile de rééquilibrer l’offre sur la journée pour garantir une vraie continuité de service et répondre aux besoins du territoire.	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Oui, cela a un coût, et c’est actuellement à l’étude. <i>Post-comité : Concernant les renforts d’offre, créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n’est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de la conjoncture nationale, il est compliqué d’envisager d’augmenter les dépenses alors que les recettes de la part de l’Etat sont amenées à diminuer.</i>
Questions	Réponses
Martin Cusson - chargé de mission PNR Millevaches Concernant la réouverture de la ligne Clermont – Ussel, je souhaite poser une question constructive : Est-ce qu’un geste de bonne volonté de la Région Nouvelle-Aquitaine pourrait être envisagé, en continuant d’entretenir le tronçon Merlines – Ussel, qui est encore en bon état technique, mais qui s’enfriche progressivement en raison d’un désaccord politique entre Régions ? Ce serait un signal positif pour les usagers et pour la préservation de l’infrastructure, et cela permettrait de maintenir une capacité de réouverture à moyen terme, dans l’attente d’un accord plus global.	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Le réseau, c’est la responsabilité de l’État. Il faut un engagement fort et coordonné de l’État, mais aussi des Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine. Ce n’est pas seulement une volonté de la Région, c’est une question d’aménagement du territoire, d’équité et de cohérence nationale.

Questions	Réponses
Jacques F. - directeur du lycée agricole Chaque année, nous perdons des élèves faute d'accès aux transports collectifs. La Région reste attentive, mais la SNCF ne suit pas au même niveau d'engagement.	Fabien Pons - SNCF Voyageurs On est ouverts à toute proposition de modification d'horaires. Des solutions techniques ou des montages avec devis sont possibles. On étudiera la demande avec les services techniques.
Questions	Réponses
Usager de train Fermer une voie sans l'entretenir coûte plus cher à long terme lors de la réouverture. C'est de l'argent public, que ce soit payé par la Nouvelle-Aquitaine ou l'Auvergne-Rhône-Alpes. On observe aussi des problèmes de desserte sur la ligne Brive – Aurillac avec seulement 8 trains par jours.	Guillaume Jost - Région Nouvelle-aquitaine La Région Nouvelle-Aquitaine attend un engagement fort de l'Etat pour rouvrir des lignes ferroviaires. Sur l'axe Brive - Aurillac, certains trains sont exploités par la région Occitanie sur la ligne Brive - Rodez, et d'autres trains sont exploités par la région Auvergne-Rhône-Alpes sur la ligne Brive - Aurillac. Plusieurs collectivités sont concernées, une coordination interrégionale est indispensable. La Région Nouvelle-Aquitaine porte un intérêt fort sur cette ligne. Des échanges sont constants avec la Région AURA. Cette Région pourrait sensiblement augmenter son offre avec l'ouverture de la concurrence prévue à partir de décembre 2029.
Questions	Réponses
Frederic C. - CGT cheminot Limousin La ligne Brive–Aurillac traverse plusieurs régions, dont la Nouvelle-Aquitaine, et il est essentiel que chaque collectivité sache précisément où va l'argent qu'elle engage, et comment il est utilisé. Ce tronçon est stratégique, notamment pour les jeunes qui se déplacent entre les territoires pour étudier. Le ferroviaire dépasse largement les frontières régionales : il doit être pensé de manière globale, avec une vraie coordination interrégionale et une vision nationale de l'aménagement du territoire.	La ligne Brive – Aurillac est gérée par le conseil régional d'Auvergne Rhône Alpes. La Région Nouvelle-Aquitaine porte un intérêt fort sur cette ligne. Des échanges sont constants avec la Région AURA. Cette Région pourrait sensiblement augmenter son offre avec l'ouverture de la concurrence prévue à partir de décembre 2029.

Questions	Réponses
Frederic C. - CGT cheminot Limousin Le matériel roulant actuellement sur certaines lignes du Limousin est en effet vétuste — souvent thermique, alors même qu’il circule sur des lignes électrifiées, ce qui pose question à la fois sur le plan écologique et économique. Malgré les objectifs de décarbonation affichés à l’horizon 2030, ces trains thermiques de plus de 30 ans restent en circulation sans rénovation significative. Un projet de réaménagement intérieur avait pourtant été évoqué pour améliorer le confort des usagers, mais il n'est aujourd’hui pas porté par la Région. Il serait important de savoir pourquoi, alors même que ce type d’investissement pourrait améliorer l’attractivité du train.	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Les travaux sur l’intérieur des trains dépendent effectivement de contraintes financières. C’est un projet qu’on souhaite réaliser, mais il faudra attendre la disponibilité des budgets pour pouvoir le mettre en œuvre.
Questions	Réponses
Frederic C. - CGT cheminot limousin Le nouveau matériel qui arrive est effectivement une bonne nouvelle pour la région. Concernant le Limousin-Périgord et l'ouverture à la concurrence, la rénovation ou le déplacement de l'atelier de Limoges est un enjeu majeur pour assurer la maintenance et la survie du ferroviaire local. Le projet sur le site de Puy Imbert, bien qu’initié, a finalement été abandonné. Aujourd’hui, la situation du technicentre de Limoges reste un point crucial : des décisions doivent être prises rapidement pour garantir la pérennité du matériel et du service ferroviaire dans la région. Le matériel neuf, c’est une nécessité, mais il faut aussi un bon accompagnement logistique et technique local.	Pascal Cavitte - Région Nouvelle-Aquitaine Les nouveaux trains iront probablement en priorité sur le littoral, où la densité de population est la plus forte. Fabien Pons - SNCF Voyageurs Concernant le technicentre, la région dispose d’un schéma directeur pour moderniser les installations de maintenance. Le centre de maintenance de Limoges est en cours de modernisation, avec des travaux sur le site du Puy Imbert pour l’adapter. Ce projet avance de manière pluriannuelle, avec un suivi continu.
Questions	Réponses
Des investissements sont prévus sur le territoire Limousin-Périgord. À Périgueux, des travaux d’entretien du matériel sont en cours. Pour la partie limousine, l’atelier de maintenance à Limoges a déjà reçu des investissements, mais les nouveaux matériels ne peuvent pas y entrer, car les bâtiments sont trop petits. Il faudrait donc les agrandir. Par ailleurs, un projet est en cours pour améliorer le site de Montplaisir plutôt que celui de Puy Imbert.	Fabien Pons - SNCF Voyageurs Un projet est en cours pour étudier la transformation du site de Puy Imbert afin d’accueillir du matériel Regiolis. Par ailleurs, une réflexion est menée sur une option alternative qui viserait à concentrer les activités sur le site de Montplaisir.
Questions	Réponses

Usager de la ligne, membre du Secours Populaire Concernant l'organisation des tarifs de groupe SNCF sur les trains TER, nous avons voulu organiser un voyage avec mon association. La gare de Tulle nous a indiqué ne pas avoir les compétences nécessaires et nous a redirigés vers le site TER Grand Est. On nous a ensuite demandé de contacter un autre numéro. Comme les horaires allaient changer, il était compliqué d'obtenir un devis pour juillet en mars, et on nous a demandé un devis prévisionnel. Après avoir recensé chaque participant, nous avons finalement reçu un devis prévoyant une arrivée à 13h et un départ à 14h30, ce qui était impossible. Le devis s'élevait à 800€, contre 150€ pour un car. Nous avons donc choisi le car.	Benoît Reiner - SNCF Voyageurs Vous avez contacté le centre de relation client situé à Limoges. Pour les groupes, le service vérifie l'occupation des trains afin de voir si la demande peut être prise en charge. N'hésitez pas à me contacter directement pour en discuter.
<i>Questions</i> Valéry Elophe – secrétaire départemental du RN Où en est-on aujourd'hui concernant le projet de RER Périgord-Limousin ?	<i>Réponses</i> Guillaume Jost - Région Nouvelle-Aquitaine Ce projet est au cœur d'échanges entre les collectivités parties prenantes, Limoges Métropole, le département de la Haute-Vienne. D'autres collectivités pourraient être associées aux échanges. Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine rappelle qu'un projet de SERM représente un engagement fort de plusieurs centaines de millions d'euros que ce soit sur les parties d'investissement et de fonctionnement.