

## 14 COMITES DE LIGNES

*Pour améliorer la qualité de service*

### Questions/Réponses



## Comité de lignes du bassin de Périgueux

17 avril 2025



Limoges – Périgueux – Bordeaux



Ussel – Brive – Périgueux – Bordeaux

Mussidan – Niversac

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](https://transports.nouvelle-aquitaine.fr)

## **1 : Questions posées sur la plateforme de concertation**

|  |  |
|--|--|
| <b>Confort</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Il faudrait rajouter des rames de trains en semaine pendant les périodes scolaires et heures de pointe (matin et soir à partir de 17h00), car nous payons un abonnement par mois et nous sommes debout entre Bordeaux et Coutras, voire Saint-Seurin-sur-l'Isle ».   | Victime de son succès, le TER en Région Nouvelle-Aquitaine fait face à des problèmes de suroccupation sur certaines lignes, dont la ligne 31. Pour remédier à cela, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouvelles rames. Celles-ci seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir du printemps 2025.  |
| <b>Horaires</b>  | <b>Réponses</b>  |
| « Il n'y a aucun train partant de Bordeaux pour aller vers Périgueux / Limoges-Bénédictin (je m'arrête à Coutras) de 8h23 jusqu'à 11h27. Le train de 11h27 est bondé comme jamais. C'est très gênant ».  | <p>Il y a un train à 10h27 au départ de Bordeaux et en direction de Périgueux/Limoges, mais il ne dessert pas Coutras car c'est un train Direct'R avec une politique d'arrêt réduite afin de proposer un temps de parcours plus court.</p> <p>La Région essaie de répondre au mieux à l'ensemble des besoins collectifs, parfois contradictoires (des trains directs sans arrêts, des trains avec tous les arrêts, des trains semi-directs avec quelques arrêts).</p>  |
| <b>Horaires</b>  | <b>Réponses</b>  |
| « Actuellement, le meilleur temps de parcours de Bussière-Galant à Bordeaux est de 1h58. Du lundi au vendredi 2 trains directs en fin d'après-midi permettent de relier Bussière à Bordeaux en 2h15 au maximum. Ils desservent au préalable également Nexon, qui est donc aussi concerné par cette proposition. Or, dans le sens Bordeaux -> Bussière-Galant il n'y a pas d'équivalent, le meilleur temps de parcours est de 2h31 en milieu d'après-midi, avec une correspondance. Aussi serait-il possible de bénéficier d'un trajet équivalent dans les 2 sens, c'est-à-dire de bénéficier d'un trajet Bordeaux -> Bussière d'1h58 sans correspondance ? Et en fin de semaine également ? ». | <p>En effet il n'y a pas de trajet direct possible dans le sens Bordeaux-Bussière Galant. Les trains Direct'R Bordeaux-Limoges ont une politique d'arrêt réduite afin de proposer un temps de parcours plus court.</p> <p>La Région essaie de répondre au mieux à l'ensemble des besoins collectifs, parfois contradictoires (des trains directs sans arrêts, des trains avec tous les arrêts, des trains semi-directs avec quelques arrêts).</p>  |
| <b>Horaires</b>  | <b>Réponses</b>  |
| « Actuellement, les dimanches il est impossible de prendre la correspondance à Limoges pour le dernier Intercités partant pour Paris, car le TER faisant Périgueux-Limoges arrive 2 mn après le départ du dernier Intercités qui part à 19h42 et le TER arrive à 19h44 en gare de Limoges.<br>Serait-il possible d'avancer le départ du TER afin que la correspondance puisse être de nouveau assurée comme c'était le cas avant que l'Intercités prenne son départ 20mn plus tôt ? ».   | <p>Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/Intercités ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons techniques.</p> <p>La voie unique entre Périgueux et Limoges est une contrainte qui impose une construction horaire en fonction des points de croisements disponibles. Nous ne pouvons avancer ce train qui en croise un autre à Thiviers à une minute précise.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Horaires</b></p> <p>« Actuellement, sur la ligne 32 Périgueux - Brive, nous sommes dans la situation suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Dans le sens Périgueux -&gt; Brive, il n'y a pas de train entre celui de 8h02 et celui de 12h36.</li> <li>* Dans le sens Brive -&gt; Périgueux, il n'y a pas de train entre celui de 12h51 et celui de 16h47.</li> </ul> <p>C'est-à-dire aucun départ de train pendant environ 4 heures, alors qu'avant ou après les départs susmentionnés, il y a parfois plusieurs départs en moins d'une demi-heure.</p> <p>Je propose que soient ajoutés deux trains :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un train qui partirait de Périgueux vers Brive à peu près à 10h00.</li> <li>• Un train qui partirait de Brive vers Périgueux à peu près à 15h00 ».</li> </ul> | <p><b>Réponses</b></p> <p>En effet il y a des creux d'offre à ce moment-là, nous privilégions de mettre des circulations aux heures de pointe afin de transporter le plus d'usagers possible, au moment où il y en a le plus besoin.</p> <p>Rajouter un train sur les créneaux que vous proposez n'est pas forcément possible pour des questions budgétaires (la création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles).</p> <p>Pour le moment il n'y a pas de développement d'offre envisagé sur la ligne Périgueux-Brive, l'offre actuelle étant reconduite en 2026.</p> <p>Par ailleurs, certains créneaux horaires sont mobilisés par SNCF Réseau afin de surveiller et assurer la maintenance des voies ferrées, les circulations étant proscrites à ces moments-là.</p> |
| <p><b>Horaires</b></p> <p>« Actuellement, les horaires de départ Périgueux vers Brive sont les suivants : 6h26, puis 7h34, puis 8h02, puis 12h37.</p> <p>Ma proposition est d'avancer l'horaire du train 865415 comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Remplacer le Périgueux 7h34 - Brive 8h34</li> <li>* Par un Périgueux 7h14 - Brive 8h14</li> </ul> <p>Cela équilibrera les départs depuis Périgueux à 6h26, 7h14, 8h02, soit trois départs espacés équitablement de deux pauses de 48 minutes chacune. Alors qu'actuellement les trois départs sont espacés de 1h08 puis 28 min.</p> <p>Cela permettra aussi aux nombreuses personnes travaillant aux collèges et lycées de Terrasson de s'y rendre pour la 1ère heure de cours ».</p>  | <p><b>Réponses</b></p> <p>Il n'est pas envisageable d'avancer le 865415 à 7h14 car la circulation est assurée par un train qui fait Brive 6h21-Périgueux 7h24 auparavant.</p> <p>Il faudrait bouger 4 autres trains pour pouvoir faire partir le 865415 à 7h14, notamment en raison des croisements qui ne sont possibles qu'à certains endroits sur voie unique.</p>   |
| <p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p> <p>« Cela fait trop longtemps que la portion entre Ussel et Clermont-Ferrand est fermée à la circulation des trains. Il est urgent de la rouvrir afin de garantir une vraie desserte entre les capitales régionales, qui plus est, permettant d'autres dessertes, par exemple entre Limoges et Clermont-Ferrand (aujourd'hui, moyennant deux correspondances et en passant par Vierzon ou Guéret, le trajet prend de 5 à 7 heures, c'est inadmissible !) ».</p>  | <p><b>Réponses</b></p> <p>Nous comprenons pleinement votre intérêt pour ce projet. Pour autant, 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 Auvergne-Rhône-Alpes. 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.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Autre</b></p> <p>« J'ai un abonnement de travail qui représente déjà une certaine somme malgré la participation de mon employeur. Il est quasiment impossible de se garer "gratuitement" dans le secteur de la gare de Périgueux, le secteur est passé en zone bleu. Le tarif du parking SNCF est prohibitif : 50€ par mois minimum. Je prends le train de 6h au départ de Périgueux pour Bordeaux, il n'y a pas de bus sur cet horaire. La solution la plus économique et la moins écologique est d'aller en voiture jusqu'à Saint-Astier où le parking est gratuit avec des places disponibles. Des places gratuites pour les abonnés ? ».</p> | <p><b>Réponses</b></p> <p>La Région est consciente de cette difficulté et travaille avec les collectivités locales et SNCF Gares &amp; Connexions pour améliorer l'accessibilité des gares, notamment en matière de stationnement. La mise en place de places réservées gratuites pour les abonnés est une piste qui mérite d'être étudiée localement, en lien avec les gestionnaires des parkings et les autorités compétentes.</p> |
| <p><b>Autre</b></p> <p>« Actuellement, si nous avons une carte solidaire nous ne pouvons l'utiliser que lorsqu'on la reçoit. Je ne comprends pas pourquoi. Or, le site de Nouvelle-Aquitaine mentionne « carte valide » en ne présentant que le billet et la carte identité. Est-ce que cela peut être modifié ? ».</p>  | <p><b>Réponses</b></p> <p>En effet il est nécessaire d'avoir reçu la carte solidaire pour pouvoir l'utiliser dans nos TER. Nous sommes conscients que ce dispositif manque de flexibilité et nous travaillons pour y remédier.</p>   |

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

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Questions</b></p> <p>« Plusieurs suggestions à faire de mon côté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un travail de coordination est nécessaire entre les deux activités conventionnées (donc financées par le contribuable) que sont TER et Intercités sur les correspondances. A Limoges, la correspondance entre TER et IC a disparu le soir (TER à l'arrivée autour de 19h43 et IC vers Paris de 20h avancé à 19h43). L'hiver l'application du plan givre fait sauter la correspondance du matin avec le premier TER sur la L31. Pour les professionnels qui ont besoin de se rendre régulièrement sur Paris, ça implique bien souvent de rogner sur sa journée de travail pour partir plus tôt ou plus tard.</li> <li>• Concernant les travaux sur la L31, prévoir autant que possible des terminus partiels plutôt que des substitutions bus intégrales. Exemple cette semaine, les travaux ont lieu entre Thiviers et Périgueux, un TER aurait pu assurer le trajet Limoges-Thiviers puis bus de Thiviers à Périgueux. Ça implique des coûts</li> </ul> | <p><b>Réponses</b></p> <p>- Côté TER, nous essayons au maximum d'être en correspondance avec les Intercités. L'Intercités de 19h42 a été avancé en raison de travaux réalisés de nuit sur les caténaires au sud de la gare de Paris-Austerlitz. Nous avons alors étudié l'avancée de notre TER, mais les contraintes d'exploitation de la voie unique entre Limoges et Périgueux n'ont pas permis, en raison notamment des impératifs de croisement en gare, de modifier la desserte sans engendrer des perturbations fortes sur l'offre de transport dans son ensemble, tant vers Limoges que vers Périgueux et Bordeaux. Les mesures du plan givre, occasionnelles, sont destinées à préserver le matériel et l'infrastructure. Ne pas les mettre en place aurait des conséquences plus importantes en termes de durée de perturbation et de trains retardés ou supprimés.</p> |
|--|--|

|   |  |
|---|--|
| <p>supplémentaires mais un confort amélioré pour les voyageurs et une augmentation du temps de parcours maîtrisé, surtout quand on voit les routes que les bus doivent emprunter pour desservir toutes les gares. Sans compter que les bus déployés pour ce service sont dans un piteux état...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cesser d'avoir une position dogmatique sur les liaisons accélérées entre Bordeaux et Limoges. Depuis la fusion des régions, ces trains sont un symbole pour la région Nouvelle-Aquitaine. Une véritable analyse des flux et de la demande doit être faite sur ce sujet. Qui fait un aller-retour quotidien Limoges-Bordeaux qui implique plus de 5h de transport quotidien ? Qu'il y en ait placé stratégiquement sur certains horaires et certains jours ne pose pas de problème, mais aujourd'hui cette politique pénalise les voyageurs du quotidien qui ont besoin de dessertes + fréquentes dans leur gare avec une exploitation de VU contrainte entre Nexon et Périgueux. M. Emon indiquait lors d'un précédent comité de lignes que la ruralité souffrait, pour autant, la Région privilégie la vitesse des déplacements entre les grandes villes au détriment de l'offre en milieu rural. Pour un exemple concret, à La Coquille, allait travailler sur Limoges en train est compliqué, dernier départ possible à 7h50 le matin, retour possible avec le train de 16h30 à Limoges (trop tôt sur une journée de travail ou scolaire) le train de 17h30 ne s'arrête pas à La Coquille, il faut prendre celui de 18h39 arrivée 19h20 (trop tard). Difficile d'avoir de la demande dans les « petites » gares quand l'offre ne correspond pas aux besoins. Et qu'on ne nous réponde pas encore de prendre la voiture pour aller à 15km quand on a une gare à côté de chez soi !</li> <li>• Concernant les tensions du matériel, rénover les mal-aimés 72500 (ils tournent très bien en Roumanie !) plutôt que de les laisser à l'abandon.</li> <li>• Dernier point sur les « concertations » faire chaque année un bilan des contributions déposées, des sujets récurrents, des contributions ayant débouché sur une prise en compte. Actuellement l'exercice ressemble plus à une information qu'à de la concertation... ».</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nous partageons votre point de vue sur les terminus partiels, et souhaitons les développer en période de travaux, lorsque cela est possible.</li> <li>- Les trains Direct'R sont majoritairement placés en heures creuses, ce qui permet de poursuivre une desserte efficace d'une majorité d'arrêts en heures de pointe, moment où les usagers en ont le plus besoin. Pour ceux qui sont placés proches des heures de pointe, nous étudions les demandes lorsqu'elles sont légitimes. Nous avons ajouté plusieurs arrêts sur certains D31 ciblés, et nous avons également étudié la question pour La Coquille, qui bénéficiera d'un arrêt supplémentaire dès le 1<sup>er</sup> septembre 2025. En tout cas il est important d'avoir un équilibre entre les 2 besoins. Bordeaux-Limoges se fait en 2h51 en voiture, contre 2h45 sur les trains omnibus L31. L'attractivité du train est alors moindre. Sur les D31, Bordeaux-Limoges se réalise en 2h20, ce qui est plus attractif, notamment au vu de la demande croissante de déplacement entre Bordeaux et Limoges (+15% de fréquentation entre 2023 et 2024).</li> <li>- Les 72500 seront maintenus en circulation jusqu'à être remplacés par de nouveaux matériels dans les prochaines années.</li> <li>- Chaque année nous publions ce document sur lequel nous répondons à toutes les contributions une par une. L'exercice va évoluer cette année dans le sens de votre demande, avec un nouveau document permettant de faire une synthèse du comité de lignes et des contributions.</li> </ul> |
| <p><b>Questions</b></p> <p>« Pourriez-vous redonner le nombre d'usagers/train en 2024 sur la ligne 32 ? ».</p>  | <p><b>Réponses</b></p> <p>Il y a eu en moyenne 53 usagers par train en 2024 sur la ligne 32.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Questions</b></p> <p>« 75% des usagers sont occasionnels / 25% sont des fréquents sur la L31 =&gt; cela va peut-être un peu dans le sens que l'offre ne répond pas assez aux besoins des voyageurs du quotidien...<br/>Merci à la Région de découvrir que quand on rajoute des arrêts aux trains "directs" en répondant aux besoins des territoires, ça booste leur fréquentation. L'offre et la fréquence induisent plus de demande ».</p> | <p><b>Réponses</b></p> <p>Sur la globalité du linéaire Bordeaux-Limoges (228km), il est normal d'avoir moins de fréquents au vu de la distance. Plus la distance est courte, plus il y a de fréquents, voir par exemple la ligne Mussidan-Niversac (79% de fréquents).</p> <p>Il est important d'avoir un équilibre entre les 2 besoins. Bordeaux-Limoges se fait en 2h51 en voiture, contre 2h45 sur les trains omnibus L31. L'attractivité du train est alors moindre. Sur les D31, Bordeaux-Limoges se réalise en 2h20, ce qui est plus attractif, notamment au vu de la demande croissante de déplacement entre Bordeaux et Limoges (+15% de fréquentation entre 2023 et 2024).</p> |
| <p><b>Questions</b></p> <p>« Qu'en est-il des adaptations qui seront nécessaires par rapport à la fermeture l'après-midi du poste de La Coquille au SA 2026 ? Certains croisements ne pouvant plus se faire, les horaires vont devoir bouger ».</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p>Un seul croisement va changer, celui entre les TER 865576 et 868221, il sera réalisé à Bussière-Galant au lieu de La Coquille. Le 868221 partira de Limoges et arrivera à Périgueux plus tard (+11 min). Le 865576 partira de Périgueux au même moment et arrivera 3 minutes plus tôt à Limoges.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p> <p>« Je confirme en tant qu'utilisateur, que pour certaines personnes la fermeture des guichets peut poser problèmes, tant pour l'accessibilité que pour l'achat des billets.<br/>Etant handicapé j'ai déjà été bloqué en gare dans une autre région du fait de l'absence de guichet ».</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p>En effet, c'est pour cette raison que la Région a repoussé l'échéance des évolutions de distribution, afin de pousser la réflexion plus loin et proposer un bon équilibrage entre développement des usages numériques et maillage territorial de distribution physique.</p>   |
| <p><b>Questions</b></p> <p>« N'ayant pas internet sur mon téléphone je ne peux pas utiliser l'application, je prends la ligne à Razac en direction de Périgueux et je subi toujours le tarif d'accès à bord alors qu'il n'y a pas d'automate à Razac ni de guichet ».</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p>Sur les lignes 31 et 32, il existe Service+ qui permet la vente de billets à bord du train. A Razac, vous avez donc la possibilité d'acheter un billet (au tarif normal) en allant voir le contrôleur directement en montant dans le train. Attention, si vous n'avez pas demandé un billet spontanément au contrôleur et qu'il vous contrôle (sans billet donc), le tarif ne sera pas le même. Sinon, vous avez possibilité d'acheter des billets à l'avance au guichet de la gare de Périgueux.</p>   |
| <p><b>Questions</b></p> <p>« Au départ de Limoges, il serait souhaitable que le train de 17h30 et quelques s'arrête à La Coquille pour les trajets scolaires et domicile travail, comme remonté dans mon premier message. Le nombre de trains avec arrêt n'a pas forcément bougé depuis 2021 mais les horaires ont quant à eux beaucoup bougé, rendant les usages plus</p>  | <p><b>Réponses</b></p> <p>L'arrêt La Coquille sera ajouté sur ce TER à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2025.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| compliqués pour des trajets quotidiens, d'où les demandes d'ajouter des arrêts sur certains horaires spécifiques ».  |  |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Suite à la suppression du poste d'agent circulation l'après-midi, les trains du soir seront dehors, les croisements reportés, les situations dégradés verront des trains supprimés et en prime fermeture du guichet de vente ».  | Le seul impact sera le changement d'un croisement, celui entre les TER 865576 et 868221, il sera réalisé à Bussière-Galant au lieu de La Coquille.<br>Le 868221 partira de Limoges et arrivera à Périgueux plus tard (+11 min).<br>Le 865576 partira de Périgueux au même moment et arrivera 3 minutes plus tôt à Limoges.   |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Un train léger implique une voie de qualité. Plus le train est léger, plus les défauts de la voie affectent le confort. Pas une mauvaise idée mais il va falloir rénover l'infrastructure ».   | Nous partageons votre point de vue, train léger ou non, le plus important est de rouler sur une voie ferrée en bon état.   |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Le problème du train léger, ce sont des infrastructures légères qui ne permettent plus la circulation de trains lourds, notamment fret. Donc fausse bonne idée.<br>Les guichets ce n'est pas que de la vente de billets. Ce sont des conseils, l'orientation, la sécurité et la sûreté. Facile de fermer un guichet : horaires pas adaptés, impossibilité de vendre certains produits, pas de possibilité de faire d'après-vente... ». | Nous partageons votre point de vue, train léger ou non, le plus important est de rouler sur une voie ferrée en bon état.<br><br>En effet, c'est pour cette raison que la Région a gelé les évolutions de distribution, afin de pousser la réflexion plus loin et proposer un bon équilibre entre développement des usages numériques et maillage territorial de distribution physique. |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « L'agent au guichet, c'est d'abord un contact pour l'utilisateur qui ne souhaite pas s'adresser à une borne, les cheminots et agents commerciaux de la SNCF sont régulièrement des personnes qui font le maximum pour trouver des solutions, merci aux personnels. Une gare qui ferme c'est un territoire qui n'est plus irrigué ».   | En effet, c'est pour cette raison que la Région a gelé les évolutions de distribution, afin de pousser la réflexion plus loin et proposer un bon équilibre entre développement des usages numériques et maillage territorial de distribution physique.   |

### **3 : Questions formulaire d'inscription**

|  |  |
|--|--|
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Je prends la navette "Niversac-Périgueux" et j'aimerais une navette retour (Périgueux vers Niversac) vers 19h ». | Ce trajet est possible sur 3 TER autour de 19h, à 18h49/19h03/19h20 au départ de Niversac.   |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |
| « Envoi automatique de l'information auprès des mairies et collectivités concernées ».                             | Nous contactons les collectivités des lignes TER concernées pour les informer de la tenue du comité de lignes, puis pour les informer de la publication du compte-rendu sur la plateforme de concertation. |
| <b>Questions</b>   | <b>Réponses</b>  |

|   |   |
|---|---|
| <p>« J'ai le sentiment que la majorité des participants qui participent à ce type de réunions ne sont pas entendus ».</p> | <p>Nous essayons au maximum de répondre aux demandes des usagers, mais parfois cela n'est pas possible, pour diverses raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Technique</u> : ajouter un arrêt / changer un horaire / ajouter un nouveau train / augmenter la capacité d'un train, impliquent de nombreuses contraintes techniques et souvent il n'est pas possible de satisfaire les demandes pour ces raisons.</li> <li>- <u>Besoin individuel contre besoin collectif</u> : régulièrement, des usagers demandent d'adapter des horaires en fonction de leur besoin individuel, qui n'est pas forcément compatible avec le besoin collectif. Nous préférons donc ne pas satisfaire la demande car cela aurait plus d'impact négatif que positif.</li> <li>- <u>Politique</u> : parfois les demandes d'usagers ne sont pas soutenues politiquement par la commune ou l'intercommunalité, ce qui ne permet pas d'avoir une approche partenariale, souvent nécessaire dans le développement du ferroviaire.</li> </ul> |
|---|---|

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

| <b><i>Questions</i></b>  | <b><i>Réponses</i></b>   |
|--|--|
| <p><b>Olivier Georgiades - vice-président du grand périgueux chargé de la mobilité.</b></p> <p>« L'Association Rail Aquitaine Est milite pour une amélioration de la desserte Brive – Périgueux – Bordeaux.</p> <p>Nous sommes inquiets quant à la réduction de la vitesse du tronçon Brive – Périgueux qui ne va pas dans le sens de l'association, je constate malgré tout un maintien du nombre de train sur l'axe en arrangeant les horaires que je félicite, mais apparemment aucune amélioration n'a l'air prévue pour ce tronçon ou la vitesse a été réduite dû à l'état des voies.</p> | <p><b>Olivier Marty – SNCF Réseau</b></p> <p>- Un rétablissement de la vitesse sur ce tronçon viendra avec une régénération de la ligne, qui est une opération très couteuse, avec des travaux conséquents. On mène ces régénérations de ligne, ligne après ligne sur la région étant donné que le réseau est très étendu et l'ampleur des travaux est assez conséquent. En ce moment à titre d'exemple c'est la ligne Poitiers - Limoges qui est en travaux sur les années 2025 à 2027.</p> <p>Nous avons déjà bien avancé sur les travaux d'études entre Périgueux - Brive afin de pouvoir faire dans le futur des travaux de régénération, mais cela sera en fonction des diffusions et du projet cycle du contrat de plan inter-région qu'on aura étant donné que le besoin est convenu entre l'état et la région.</p> <p>Ce genre de travaux ne peut donc pas se faire par des petits travaux rapides, ponctuel et léger.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>Nous ne souhaitons pas attendre jusqu'à ce que la ligne soit dans une situation de réparation d'urgence comme avec le cas de Périgueux – Agen. Je souhaite tirer la sonnette d'alarme sur ce tronçon-là afin de ne pas avoir à voir la vitesse se réduire encore en dessous des 100 km/h. L'association serait également ravie de voir l'avancement des études ».</p>  | <p><b>François Carrère – Région Nouvelle-Aquitaine</b><br/>Lors d'une réunion en juin entre Rail Aquitaine Est et la Région, SNCF Réseau viendra présenter ces études.</p>   |
| <p><b>Questions</b></p>   | <p><b>Réponses</b></p>   |
| <p><b>Alain Castang – Président de l'association des maires ruraux de la Dordogne et référent de Nouvelle - Aquitaine</b></p> <p>- Je suis allé au Buisson sur la ligne 33 et 34, je viens aujourd'hui vous parler de ces 2 lignes. Les maires ruraux sont très inquiets de ce qui se prépare étant donné que nous n'avons pas parlé du plan de distribution. Je suis rassuré par les investissements mis en place malgré les moyens que nous avons mis moi et mon collègue de Lot-et-Garonne sur la ligne Agen-Périgueux afin d'avoir l'assurance que cette ligne ne sera pas abandonnée et je suis heureux de voir que les 22 millions d'euros promis sont effectivement là.</p> <p>Aujourd'hui les maires ont un droit étant donné que nous avons aussi participé financièrement à la ligne Bordeaux-Sarlat. Nous sommes inquiets quant à la suppression des guichets physiques. On ne peut pas accepter d'avoir des trains qui roulent sans avoir de personnes derrière les guichets, et qu'il n'y ait que des guichets automatiques. Nous sommes en train de faire des actions (pétitions dans les gares, moratoire) afin de pouvoir garder les guichets physiques. Nous serons très observateurs quant à l'avenir de ces guichets car, Modalis c'est bien pour les jeunes mais les guichets c'est mieux pour les vieux.</p> <p><b>Thierry Auroy-Peytou - vice-président en charge des mobilités de l'agglomération de Bergerac</b></p> <p>- Pas une seule fois nous n'avons parlé de la distribution alors qu'il y a un enjeu énorme aujourd'hui qui est en train de se jouer sur l'ensemble de la Nouvelle-Aquitaine. Nous les maires, allons subir dans nos communes. La Région décide, la SNCF applique et les territoires subissent. Nous venons d'apprendre l'existence d'une liste avec le nom des gares qui allait fermer. La SNCF s'est</p> | <p><b>Jacky Emon – Région Nouvelle-Aquitaine</b></p> <p>Du cas par cas qui fait l'objet d'un repositionnement des accueils dans les gares pour les informer et vendre des billets. Entre acheter des billets en ligne et vendre au niveau physique, c'est très inégal. La vente des billets selon leur moyen de vente est très inégale. Dans certains endroits plus personne n'achète de billet par la vente physique et inversement avec les billets achetés par le numérique. Le problème est que c'est compliqué pour certaines personnes d'utiliser le numérique, surtout pour les personnes éloignées des centres urbains. Ceux-ci vivent l'absence d'accueil physique comme dramatique. Les élus ruraux le vivent comme un service public de plus qui disparaît. L'Etat tient une responsabilité énorme sur cela. Nous sommes au bout de la chaîne et des questions budgétaires viennent aussi impacter la décision politique. Car c'est la Région qui paie l'agent qui vend les billets, donc nous devons trouver l'argent pour le payer. Donc vient la question économique de combien vend-on pour financer l'agent car nous payons la SNCF pour cela. Donc fatalement les agents sont placés là où il y a de l'argent à gagner, c'est une affaire marchande. Nous vivons ça partout, même à La Poste à titre d'exemple. On est confronté à une réplique collective, tout le monde n'est pas d'accord avec ce genre de décision. Les gares sont très fréquentées mais souvent sous-utilisées car on ne les exploite pas bien. Maintenant, il faudrait peut-être réfléchir à une autre façon de voir la distribution, avec un nouveau service par exemple. Il faut globalement reconsidérer le sujet.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p>présentée à Bergerac en annonçant la fermeture de la moitié des guichets alors qu'il y a 51 000€ de recettes. On va sacrifier une des meilleures équipes commerciales de la région. Bergerac fournit un grand effort pour les voyageurs, notamment les produits, l'accessibilité vélos ou de la publicité dans les établissements scolaires. Demain ce sera la gare de Lalande qui va fermer, la gare de Sarlat, la gare du Buisson etc. En 2027, il n'y aura presque plus de guichets ouverts en gare. Nous régressons, nos zones sont sinistrées ! Les guichets rénovés seront fermés ! Nous allons mener des actions.</p>  |   |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>  |
| <p><b>Alain Marty – Maire de Château l'Evêque</b></p> <p>-Je soutiens les propos de mes collègues, nos fréquentations augmentent, et ça continuera d'augmenter.</p> <p>J'ai également reçu des courriers annonçant des travaux sur la gare pour 25 000€ de travaux mais ça a disparu des radars. Où est ce que ça en est ?</p>   | <p><b>François Carrère</b></p> <p>Je vous ai écrit par mail en décembre 2023 en vous indiquant que ces travaux n'étaient pas actés et devaient faire l'objet d'une validation. Malheureusement, pour des raisons budgétaires, ces travaux de modernisation des équipements en gare sont suspendus pour le moment, à Château-l'Evêque comme dans toute la Région.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>  |
| <p><b>Frédéric C – Cheminot TER en Nouvelle-Aquitaine et secrétaire du syndicat CGT sur la partie limousine</b></p> <p>- Concernant la nouvelle billettique, on voit en priorité l'achat du billet par l'application Modalis dès 2025, des bornes dans les gares et boutique en ligne en 2026 et les ventes physiques apparaissent bien après. On suppose que le plan de distribution va sortir dans quelques mois.</p> <p>Est-ce qu'on ne pourra vendre que du billet TER Nouvelle-Aquitaine ou avec des correspondances bus tram à Bordeaux et ailleurs ? Pourra-t-on toujours combiner avec les billets Intercités ? Les gens ne prennent pas que le TER. Au vu des présentations, cette nouvelle billettique ne pourra vendre que du billet TER Nouvelle-Aquitaine. Nous sommes donc inquiets d'autant plus que on ne nous propose presque plus que du service numérique.</p> <p>Aujourd'hui vous nous annoncez l'arrivage de nouveau matériel mais ils sont presque tous ciblés pour les alentours de Bordeaux.</p> | <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Dans un premier temps, les distributeurs ne vendront que les billets TER et TER+combiné urbain, mais pas encore les titres urbains seuls, ni de paniers mixtes. La vente des titres urbains est prévue dans un second temps. Pour le moment, il n'y a pas d'accord conclu entre NAM et SNCF pour proposer la vente de titres TGV ou Intercités, mais à terme il est bien prévu que tous les canaux de distribution Modalis puissent proposer des ventes TER, urbains, TGV/Intercités.</p> <p>Les nouveaux matériels sont effectivement ciblés autour de Bordeaux dans un premier temps car nous traitons les suroccupations les plus récurrentes en priorité.</p> <p>Les 72500 seront maintenus en circulation jusqu'à être remplacés par de nouveaux matériels dans les prochaines années.</p> <p>Le coupe-accroche à Périgueux était réalisé dans le passé mais a été abandonné car générateur de nombreux retards. Le coupe-accroche</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p>Par exemple dans le Limousin on a du matériel 72500, les plus anciens de la région. On parlait de la modernisation de ces trains, actuellement vétustes. Cette demande a été faite mais apparemment les travaux ne se feront pas. Que va-t-on faire lorsque ces trains arriveront en fin de vie ?</p> <p>Les inquiétudes se portent aussi sur le technicentre de Limoges qui aujourd'hui devrait être mis à disposition pour l'ouverture de concurrence.</p> <p>Les inquiétudes entre Tulle et Ussel qui est abandonné sur le territoire, avec très peu de trains dans la journée.</p> <p>Au vu des mobilités différentes on se retrouve souvent avec des ruptures de correspondance avec des solutions pas pratiques.</p> <p>Pourquoi ne pas pouvoir regrouper 2 trains comme celui qui vient de Limoges et celui qui vient de Tulle et d'en faire un au départ de Périgueux ?</p> | <p>peut fonctionner sur des lignes à double voie (comme à Dax), mais est beaucoup plus complexe sur des lignes à voie unique, comme c'est le cas sur Périgueux-Limoges et Périgueux-Brive.</p>   |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>   |
| <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Les usagers ont besoin de guichets et tout le monde ne sait pas acheter en ligne.</p> <p>Tout d'abord le TER qui part de Périgueux à 17h07 est surfréquenté, le suivant aussi avec des personnes ne pouvant pas monter. De nouvelles rames ont été achetées mais est-ce qu'elles seront mises sur cet axe et quand ?</p> <p>On nous dit que la régularité s'améliore mais les suppressions et retards sont toujours sur les mêmes trains avec plusieurs irrégularités par semaine.</p>  | <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>La Région a gelé les évolutions de distribution, afin de pousser la réflexion plus loin et proposer un bon équilibre entre développement des usages numériques et maillage territorial de distribution physique.</p> <p>Les nouvelles rames Régiolis ne circuleront pas sur Bordeaux-Périgueux directement, mais la mise en place de ces nouveaux trains sur d'autres lignes va libérer plusieurs matériels, qui pourront venir renforcer les capacités de certaines circulations sur la ligne 31. L'idée étant de renforcer les circulations qui ont des suroccupations récurrentes (présentées en slide 19 de la présentation).</p> <p>SNCF dispose d'un outil d'aide à la décision qui est utilisé par le Centre Opérationnel pour éviter que les mêmes trains soient systématiquement supprimés, mais ce n'est pas toujours possible en raison des roulements matériels et agents de conduite.</p> |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Je me questionne également sur l'écart de prix lorsqu'on va à une destination avec correspondance. Quand on prend un trajet par exemple Brive – Bordeaux qui a une correspondance à Périgueux, c'est moins cher que si on prend un billet Brive – Périgueux + Périgueux – Bordeaux.</p>                               | <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Pour les tarifs occasionnels, le barème kilométrique est dégressif. Ainsi plus le trajet est long, et plus le tarif est "avantageux". Le trajet en correspondance est un trajet « continu » donc il est de plus en plus dégressif. Mais sur 2 billets distincts, la dégressivité se stoppe à la fin du 1er trajet et repart à zéro (plein tarif) au début du second.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p> <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Il y a également le cas où lorsqu'on achète un billet qui a une correspondance et qu'on décide de s'arrêter à cette correspondance pour une raison ou une autre alors que le QR code a déjà été contrôlé, le billet n'est plus valable par la suite car ils calculent un temps de trajet.</p> | <p><b>Réponses</b></p> <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Cela arrive lorsque la correspondance est vendue avec des trains désignés, et non un billet valable toute la journée. Si le billet est vendu avec un petit prix par exemple, valable sur un seul TER désigné, le billet ne marchera pas sur le TER suivant en cas d'une correspondance plus longue.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p> <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Il y a aussi une correspondance avec un Intercités le dimanche qui part de Périgueux pour Limoges, où le TER arrive seulement 2 minutes avant le départ de l'Intercités. Peut-être est-il possible d'avancer ce TER ?</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Côté TER, nous essayons au maximum d'être en correspondance avec les Intercités. L'Intercités de 19h42 a été avancé en raison de travaux réalisés de nuit sur les caténaires au sud de la gare de Paris-Austerlitz. Nous avons alors étudié l'avancée de notre TER, mais les contraintes d'exploitation de la voie unique entre Limoges et Périgueux n'ont pas permis, en raison notamment des impératifs de croisement en gare, de modifier la desserte sans engendrer des perturbations fortes sur l'offre de transport dans son ensemble, tant vers Limoges que vers Périgueux et Bordeaux.</p> |
| <p><b>Questions</b></p> <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Il y a des erreurs de correspondances pour Paris sur la fiche horaire de la ligne 31 également.</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Merci pour cette remontée d'informations, nous corrigerons pour la prochaine fiche horaire.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>  |

**Adjoint au maire à La Coquille**

- La Coquille, petit village rural du Nord de la Dordogne, dans le Périgord Limousin, 14 000 personnes, 3 gares et pas plus.

Par la ligne 31, c'est à 35 min de Périgueux et de Limoges qui sont nos 2 bassins emploi et scolaire préférentiel.

On a de moins en moins de trains qui s'arrêtent à notre gare et nous voulons qu'il y en ait plus, par exemple entre 7h50 et 14h où aucun train ne s'arrête à notre gare.

Les trains au contraire disparaissent.

**Arnaud Rouby - Représentant de la CGT des cheminots de Périgueux et de la Dordogne**

- La SNCF a prévu de fermer la gare de La Coquille au service de la circulation 1 service sur 2 à très court terme, d'ici 2026.

Pour compléter le sujet de la suroccupation de M. Martinet, en effet les suroccupations ne surviennent pas uniquement dans les grandes gares. Des gens restent aussi à quai sur les petites, et notamment sur les trajets en horaires scolaires. Nombreux restent à quai à Saint-Astier, à Razac, à Neuvic, et j'en passe. Aujourd'hui, le nombre de rames sur ces horaires est insuffisant, et la solution n'arrive toujours pas.

**François Carrère – Région Nouvelle-Aquitaine**

Nous avons déjà donné des éléments de réponse dans le compte rendu de l'an dernier sur ce sujet, on comprend toutefois votre demande. L'équilibre à avoir entre les usagers qui veulent un train omnibus, ce qu'on fait le matin et le soir pour couvrir les déplacements domicile-travail et les usagers qui veulent un train direct afin de couvrir le trajet plus rapidement. Nous allons tout de même vérifier les incohérences que vous évoquez. L'arrêt supprimé dont vous parlez date toutefois de 2021, il n'y a pas eu de suppression d'arrêt depuis cette date.

**Benoit Reiner – SNCF**

Pour parler des trains complets, il y en a un en particulier le matin qui passe à Razac, qui n'était pas estampillé en unité multiple sensible, c'est jugé donc comme sensible avec un sujet particulier au niveau du centre opérationnel pour accueillir 2 rames, c'est un train particulièrement suivi depuis peu.

**Questions****Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus**

- J'ai également le sujet du stationnement en gare à Périgueux car les gens qui prennent le TER le matin très tôt n'ont pas de bus à ces horaires-là. Le problème est donc que le stationnement est très cher via Effia, soit le stationnement de la ville de Périgueux à été mis en zone bleu. Peut-on trouver une solution où par exemple un stationnement est inclus dans un abonnement de train.

**Réponses****Réponse apportée post-comité de lignes**

La Région est consciente de cette difficulté et travaille avec les collectivités locales et SNCF Gares & Connexions pour améliorer l'accessibilité des gares, notamment en matière de stationnement. La mise en place de places réservées gratuites pour les abonnés est une piste qui mérite d'être étudiée localement, en lien avec les gestionnaires des parkings et les autorités compétentes.

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Questions</b></p> <p><b>Jean-François Martinet - Association d'usagers Périgord Rail Plus</b></p> <p>- Le dernier train 868227 qui part de Limoges le soir qui a été supprimé pendant 9 semaines l'année 2024, cette année, ça recommence nous en sommes déjà à 2 ou 3 semaines. C'est le dernier en départ de Limoges et il est annoncé supprimé pour raison de travaux alors qu'il n'y en a pas tellement donc pourquoi est-il supprimé ?</p> | <p><b>Réponses</b></p> <p><b>Fabien Pons – SNCF</b></p> <p>Nous avons conscience des difficultés liées aux suppressions récurrentes de certains trains. Un outil d'aide à la décision est utilisé par le Centre Opérationnel pour éviter que les mêmes trains soient systématiquement supprimés d'une semaine sur l'autre. Cela ne résout pas tout, mais c'est un levier important.</p> <p>Concernant le matériel, 12 rames Régiolis bi-mode arriveront d'ici fin 2025. Elles seront affectées en priorité sur les lignes Bordeaux-Périgueux et Bordeaux-Bergerac. Cela permettra de redéployer des AGC vers d'autres lignes saturées. Chaque Régiolis offre 220 places assises, soit 440 en unité double, contre 170 pour un AGC. Ces renforts devraient entrer en service dès la rentrée 2025.</p> <p><b>Jacky Emon – Région Nouvelle-Aquitaine</b></p> <p>Ce renouvellement du matériel est essentiel. Nous souhaitons associer les associations d'usagers dès que possible pour adapter les réponses aux réalités du terrain.</p> <p>Par ailleurs, le projet de train léger, encore au stade expérimental à Saintes dans le cadre du Ferrocampus, n'est pas une solution immédiate. Aucun constructeur ne s'est encore engagé, et les enjeux industriels (maintenance, suivi, fiabilité) restent à sécuriser.</p> <p>Enfin, la question des effectifs en gare inquiète. La disparition progressive d'agents dans certaines petites gares affaiblit la qualité de service, et nous devons y être particulièrement attentifs.</p> |
| <p><b>Questions</b></p> <p>- Concernant ambitions et travaux de rénovation de la ligne entre Limoges et Périgueux, qui comme vous l'avez dit se fait vieille, avec des signalisations vieillissantes, y a-t-il pour projet de rénover cette ligne ? Ainsi que les gares entre ?</p>   | <p><b>Réponses</b></p> <p><b>Florent Kunc – SNCF Gares et Connexions</b></p> <p>C'est le sujet de la convention gare, que nous vous avons présenté tout à l'heure avec l'installations d'équipement de confort. Comme je le disais 104 gares ont été réalisées. Dans le plan de marche conjointement imaginé avec principalement la région qui nous apporte 80 à 90% d'apports financier, on a encore un bon à tirer de l'ordre à 5 à 6 millions d'euros à venir. Nous sommes actuellement en stand-by avec la suspension des ambitions de la convention gare mais prêt à partir pour une mise à niveau des gares.</p> <p><b>Olivier Marty – SNCF Réseau</b></p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Le point est bien identifié, sans une modernisation de la signalisation nous ne serons pas en possibilité de faire de densification de trafic, car nous sommes en voies unique et donc en besoin de revoir les capacités de cette ligne-là. Donc maintenant il y a à concrétiser selon les discussions entre l'Etat et la région.</p>  |
| <p><b>Questions</b></p>  | <p><b>Réponses</b></p>  |
| <p><b>Arnaud Rouby - Représentant de la CGT des cheminots de Périgieux et de la Dordogne</b></p> <p>- Au niveau de la billettique régionale, on va avoir un vrai problème sur la distribution des billets de manière physique, je sur le fait d'harmoniser les billets, mais comment faire pour changer de région en TER, comment acheter son billet pour prendre un Intercités, un TGV ? ça ne nous facilite pas l'utilisation des trains, ni l'accès aux usagers au service public. Et la mise en concurrence des cheminots à statut avec le privé pour l'exploitation du TER. Je ne pense pas que les entreprises privées vont penser aux usagers mais plutôt à leurs actionnaires.</p> | <p><b>Réponse apportée post-comité de lignes</b></p> <p>Dans un premier temps, les distributeurs ne vendront que les billets TER et TER+combiné urbain, mais pas encore les titres urbains seuls, ni de paniers mixtes. La vente des titres urbains est prévue dans un second temps. Pour le moment, il n'y a pas d'accord conclu entre NAM et SNCF pour proposer la vente de titres TGV ou Intercités, mais à terme il est bien prévu que tous les canaux de distribution Modalis puissent proposer des ventes TER, urbains, TGV/Intercités.</p> |