

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de service

Questions/Réponses



Comité de lignes de la Creuse

12 mai 2025



Châteauroux – La Souterraine – Limoges



Montluçon/Felletin – Guéret – Limoges

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

<i>Correspondances trains</i>	<i>Réponses</i>
« Les correspondances TER sont mauvaises à quelques minutes près entre les TER Guéret - Limoges et Limoges - Périgueux - Bordeaux. Exemple du samedi matin : TER Guéret 7h16 - Limoges 8h25 TER Limoges 8h28 - Bordeaux 10h47 Correspondance trop courte donc impossible. Il faut attendre le TER suivant 2 heures après => En avançant le TER Guéret - Limoges de quelques minutes seulement, la correspondance serait possible. Il serait bien de mettre les 2 lignes en correspondance ».	La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Il n'est malheureusement pas possible de proposer des correspondances systématiques entre tous les TER, pour des raisons techniques, chaque ligne relevant de contraintes qui lui sont propres (circulation en voie unique, inscription au milieu des circulations des nœuds ferroviaires de Limoges et Bordeaux). Toutefois, dans l'exemple en question, valable également du lundi au vendredi, il sera possible à compter du Service Annuel 2026 (démarrant le 14 décembre 2025) d'utiliser cette combinaison de trains pour faire le trajet Guéret - Bordeaux : TER 868 710 Guéret 07h16 > Limoges 08h25 / TER 865 553 Limoges 08h30 > Bordeaux 10h45.
<i>Correspondances trains</i>	<i>Réponses</i>
« Plus de vraies correspondances en gare de La Souterraine. Pas de prise en charge s'il y a rupture de correspondance. Impossible d'acheter un billet Guéret - La Souterraine - Paris3 ».	La liaison ferroviaire entre La Souterraine et Paris est assurée par SNCF Intercités pour le compte de la DGITM, la liaison routière entre La Souterraine et Guéret ayant été confiée à la Région Nouvelle-Aquitaine, qui l'attribue à un transporteur dans le cadre d'un marché public (ligne 210 : La Souterraine - Guéret - Felletin). Dans une démarche d'optimisation de l'intermodalité, et en lien avec le transporteur routier, la Région veille à adapter au mieux les horaires des autocars avec ceux des trains Intercités, sans toutefois dégrader l'offre pour les usagers pendulaires. Afin de fiabiliser la prise en charge des voyageurs, des démarches sont en cours avec SNCF Intercités, afin de conventionner la possibilité de correspondances et mise en place d'alternatives lors des situations dégradées. Enfin, l'outil Modalis vise à permettre, sur une seule application, l'achat de billets pour ces différents transports.
<i>Correspondances trains</i>	<i>Réponses</i>
« Comment se rendre à Paris depuis Saint-Sébastien le matin durant les 6 mois de coupure POLT du 4 août 2025 au 26 janvier 2026. Y aura-t-il une grille givre par-dessus la grille coupure travaux. Si oui, qu'est-ce que ça va donner ? Avec la grille givre on perd la correspondance TER 861422 / IC 3614 à Argenton le lundi durant 4 mois de mi-novembre à mi-mars car le 3614 est avancé de 35 mn. Il ne reste donc que la combinaison TER 869017 / IC 3624 à La Souterraine.	Les travaux de la ligne Paris Orléans Limoges Toulouse, qui se déroulent d'août 2025 à janvier 2026, sont définis par SNCF Réseau. Les circulations impactées relèvent de SNCF Intercités, qui a dû, en conséquent revoir son plan de transport pour la période concernée. Cette révision du plan de transport a été réalisée sans sollicitation préalable de la Région Nouvelle-Aquitaine, qui ne dispose pas de leviers pour modifier son offre sur la période (sillons non disponibles, ressources matérielles ne permettant pas les enchainements en cas de modification d'horaire...).

Correspondance qui saute avec la grille travaux vu que le 3624 est avancé de 35 mn. On pourra monter à Paris le lundi en partant avec le TER 861422. Quid du mardi au vendredi ? Un TAD est-il prévu ? ».	La grille givre résulte également de dispositions imposées par SNCF Réseau, pour la circulation de trains racleurs destinés à enlever le givre de la caténaire, et fiabiliser les installations.
Gare	Réponses
« Depuis 2019, impossible aux personnes en situation de handicap de prendre le train avant 8h30 et après 18h, en gare de La Souterraine, impossible également de s'abriter à ces horaires et de connaître la composition des trains ».	L'accès aux gares pour les personnes en situation de handicap et la qualité d'accueil sont des priorités pour la Région Nouvelle-Aquitaine. Ces remarques sont transmises à SNCF Gares & Connexions, en charge des installations, afin de rechercher des solutions à ces problématiques, partagées également avec SNCF Intercités. Il est à noter que la mise en accessibilité de la gare, réalisée en 2023, vise à simplifier les déplacements et l'accès aux trains, si les matériels roulants sont compatibles (hauteur de l'embarquement notamment).
Gare	Réponses
« Serait-il possible d'avoir des écrans distincts Arrivée / Départ dans toutes les gares (comme Limoges) afin d'éviter les erreurs de lecture et donc de quais ? ».	Cette demande, déjà mise en œuvre dans certaines grandes gares, est pertinente. Sa généralisation n'est pas envisageable, en raison du coût financier d'une telle opération. En revanche, en lien avec SNCF Gares et Connexions et SNCF Voyageurs, une expérimentation est lancée sur certaines gares, visant à n'afficher que les prochains départs de train, pour limiter les erreurs de lecture, de quai, et les situations dangereuses pouvant résulter de déplacements de dernière minute.
Gare	Réponses
« On entend à nouveau parler de fermetures de guichets 1. Qu'en est-il ? 2. Dans les arbitrages, sera-t-il tenu compte des projets de développement local et touristique (location de vélos dans la vallée de la Creuse, concerts pont tournant, marathon Saint-Sébastien/ Guéret, GR100, ...) et de l'impact des suppressions sur ces projets ? ».	Dans une logique d'optimisation des coûts, alors que les ressources financières des collectivités sont réduites et que l'usage des guichets diminue, une démarche de révision du schéma de distribution a été initiée par SNCF Voyageurs, à la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine. Des propositions ont été émises, et doivent désormais être affinées pour ne pas dégrader l'accès au transport ferroviaire pour les usagers. En ce sens, 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 partout en Nouvelle-Aquitaine.
Horaires	Réponses
« Actuellement, le vendredi, le dernier départ pour Montluçon depuis Bordeaux, est à 13h27 (arrivée à Montluçon à 20h21), avec une correspondance de plus de 2 heures à Limoges ! Propositions : - Prolonger jusqu'à Montluçon le L25 qui part de Limoges à 20h33. Il a actuellement pour terminus Guéret et ce train est déjà en correspondance avec le L31 en provenance de Bordeaux.	Nous vous remercions pour ces propositions. Le prolongement du TER 868 762 au départ de Limoges à 20h33 n'est pas envisagé à date, en raison du coût de cette hypothèse et du déséquilibre des ressources matériel et agents qu'elle induit. De même, les retarder le TER 868 704 n'est pas possible à ce jour, compte-tenu des impératifs de circulation en voie unique (croisement à Vieilleville), des besoins liés aux usagers pendulaires et de l'arrivée beaucoup plus tardive à Montluçon.

- ou éventuellement retarder le départ de Limoges du L25 de 18h10 à destination de Montluçon, pour assurer la correspondance avec le L31 en provenance de Bordeaux / Périgueux qui arrive à Limoges à 18h27 ».	
Horaires	Réponses
« Il serait bien que la Nouvelle-Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes s'entendent pour fusionner une partie des TER Limoges - Guéret - Montluçon et Montluçon - Clermont-Ferrand afin d'avoir : - 5 A/R Limoges - Guéret - Montluçon - Clermont-Ferrand en semaine (2 matin / 1 midi / 2 soir). - 3 A/R Limoges - Guéret - Montluçon - Clermont-Ferrand samedi et dimanche (1 matin / 1 midi / 1 soir). Ceci permettrait de relier la Creuse à Clermont-Ferrand (et à Lyon au prix d'une seule correspondance). La lecture des grilles horaires laisse apparaître des TER improductifs stationnant à Guéret en journée (contraire à la volonté affichée d'Optim'TER). Nouvelle-Aquitaine peut-elle lancer une telle étude ? ».	Des échanges avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon. Toutefois, les contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à ces propositions. Le prolongement de trains stationnés à Guéret n'est pas forcément possible, en raison du surcoût représenté, et de l'impossibilité d'assurer les enchaînements existants, sans faire recours à du matériel supplémentaire.
Horaires	Réponses
« Impossible d'acheter des billets au guichet et d'avoir un conseil en gare de Guéret le matin et La Souterraine avant 8h et après 18h ».	Une réflexion est en cours, visant à étudier des pistes d'optimisation des moyens, et de mutualisation des usages, pour offrir un accès aux services de vente de billets sur des amplitudes plus importantes.
Horaires	Réponses
« Aucun train pour se rendre à Montluçon au départ de Guéret le matin à des horaires correspondant pour les étudiants et salariés. Idem le soir dans l'autre sens ».	Rajouter un train sur les créneaux que vous proposez n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et aussi techniques puisqu'il faut insérer ce train au milieu des autres circulations (circulation en voie unique, contrainte par la circulation de trains de fret entre Montluçon et Lavaufanche le matin).
Horaires	Réponses
« Aucun direct entre la creuse et Bordeaux, seul département dans ce cas. Sentiment de citoyens de seconde zone. Cela permettrait d'avoir un Bordeaux-Lyon par Guéret ».	Dans une logique d'optimisation des moyens et de maîtrise des coûts, il est plus pertinent d'organiser des correspondances optimisées en gare de Limoges-Bénédictins, sur le même quai quand c'est possible, que d'assurer des trains directs de bout en bout. En effet, les capacités d'emport nécessaires ne sont pas les mêmes entre Guéret et Limoges, qu'entre Limoges et Bordeaux. Aussi, mobiliser un matériel trop capacitaire dégraderait la desserte sur plusieurs lignes, et une explosion des coûts.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Avec la suspension/fermeture de la ligne Guéret - Felletin, est-ce qu'il est envisagé de redéployer les circulations en cours vers et depuis Felletin sur la ligne Montluçon - Limoges ? Il y a déjà 2 ans, nous avons subi une redistribution des circulations sur la ligne Montluçon - Limoges avec de gros impacts sur les weekends et des aller-retours supprimés remplacés par des autocars. Les circulations suspendues pourraient ainsi être distribuées vers Montluçon avec correspondance à Busseau-sur-Creuse pour Aubusson et Felletin en autocar ».	Pour faire face à la suspension de la ligne entre Busseau-sur-Creuse et Felletin, l'offre routière a été renforcée sur la ligne 210, vers Guéret et La Souterraine, à raison d'un autocar toutes les heures en pointe et des correspondances optimisées avec les trains de La Souterraine vers Paris et de Guéret vers Montluçon. Une ligne de car est également en circulation (ligne 204) vers Limoges, avec des horaires multipliés par deux, et des correspondances optimisées avec les trains de Limoges vers Brive, Cahors, Toulouse, Périgueux et Bordeaux. Il n'est pas prévu, à ce jour, de redéploiement des moyens ferroviaires stationnant en gare de Guéret, vers Montluçon.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« J'habite actuellement la commune d'Ahun et je travaille à Guéret. Mes horaires sont compris dans la plage horaire 08h30 à 18h (08h30-17h // 09h30-18h). Les horaires sont mon principal problème. Pour le train, du lundi au vendredi, départ le matin de Busseau-sur-Creuse à 07h01 et arrivée à 07h16 (soit 1h14 minimum avant ma prise de poste). Le soir départ à 18h20 de Guéret et arrivée à 18h32 (soit parfois 1h20 après mon départ du bureau). Pour le bus, du lundi au vendredi, départ à 6h16 d'Ahun et arrivée à 6h41 (soit 1h51 minimum avant ma prise de poste). Le soir départ à 21h14 de Guéret et arrivée à 21h35 à Ahun (soit au minimum 3h35 après mon départ du bureau) ».	Les horaires proposés par l'offre routière desservant Ahun, en remplacement de la desserte ferroviaire Guéret – Felletin, visent à répondre à des enjeux différents : trajets pendulaires des travailleurs et scolaires sur les différents bassins d'emploi et d'études, trajets occasionnels en correspondance avec les trains, notamment en gare de la Souterraine. Nous remontons votre remarque aux équipes s'occupant de l'élaboration de l'offre routière. En l'état actuel, des solutions vous permettent, en partant d'Ahun à 06h41, d'arriver à Guéret à 07h05, ou à 08h08 en partant à 07h40. Au retour, un départ de Guéret est proposé à 17h12 (arrivée 17h45), un autre à 18h25 (arrivée 18h54).
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Parmi les demandes formulées par les 3 associations de la ligne Limoges - Châteauroux figure le prolongement du TER 869002 de La Souterraine jusqu'à Châteauroux pour y être à 8h. Cette demande a-t-elle pu être réexaminée ? On devait nous faire la présentation du devis soi-disant de 800 000€ pour cette modification. Pourquoi n'a-t-elle pas eu lieu ? ».	La prolongation du TER 869 002 de La Souterraine à Châteauroux, du mardi au vendredi, implique un matériel supplémentaire. En effet, le roulement engin actuel prévoit un enchaînement entre le TER 869 002 Limoges 06h29 > La Souterraine 07h17, et le TER 869 003 La Souterraine 07h30 > Limoges 08h18. Au regard des ressources nécessaires, la prolongation a en effet été estimée à 800 000€ par SNCF Voyageurs, et n'a pas été retenue par les Régions Centre-Val-de-Loire et Nouvelle-Aquitaine, co-organisatrices et co-financeuses de la desserte interrégionale. La relation Limoges > Orléans, assurée le lundi matin, utilise quant à elle un autre matériel, uniquement sur cette journée-là.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous déplorons toujours le trou de desserte entre Limoges et Châteauroux et réitérons sans cesse nos demandes d'accès à ces deux villes, indispensable pour tous ceux qui y travaillent, étudient, etc. Avec la mise en place d'un train au départ de Limoges vers	Les arbitrages dépendent du coût, du matériel et des agents disponibles et de la coordination avec la Région Centre-Val-de-Loire. La Région est ouverte à réexaminer ces demandes, sous réserve d'une co-construction entre Régions.

19h30 desservant toutes les gares jusqu'à Châteauroux, d'un train au départ de Limoges qui permette une arrivée à Châteauroux à 8h et d'y faire une correspondance avec l'Intercités 3624 de 8h18, d'une prolongation jusqu'à Limoges du parcours du TER 861421 qui part d'Orléans à 6h38, d'une prolongation jusqu'à Limoges du TER 861443 qui part de Vierzon et d'un départ depuis Limoges à 5h28 du TER 861422, du mardi au vendredi ».	Toutefois, il convient de rappeler que les études de mobilités mettent en avant une prédominance des flux de mobilités par bassins versants, entre Argenton-sur-Creuse et Châteauroux d'une part, et entre La Souterraine et Limoges d'autre part. Sans remettre aucunement en question les besoins de desserte entre ces deux secteurs, il est difficile, dans la situation économique actuelle, d'envisager des renforts d'offre sur ces gares.
Horaires « A quoi servent les comités de ligne vu qu'il n'en sort jamais rien de positif sur la ligne Limoges - Montluçon ? La desserte est squelettique (2 A/R en semaine, 1 seul les week-end). Quand la région Nouvelle Aquitaine se mettra d'accord avec la région Auvergne-Rhône Alpes pour mettre leur TER en correspondance à Montluçon pour éviter des limites de régions qui nuisent à la fréquentation de la ligne ? 1 seul A/R permet une correspondance acceptable sur un TER pour/de Clermont-Ferrand du lundi au vendredi sur les 2 proposés, rien les samedis et dimanches. La Creuse mérite tout autant qu'un autre département de la région à avoir des transports fiables et adaptés ».	Réponses Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible, tout en respectant des contraintes d'exploitation propres à chaque ligne qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à ces propositions. Le prolongement de trains stationnés à Guéret n'est pas forcément possible, en raison du surcoût représenté, et de l'impossibilité d'assurer les enchaînements existants, sans faire recours à du matériel supplémentaire. Des échanges avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon.
Infrastructures (voies, réseau) « Tout a été fait depuis des années pour fermer cette ligne. Horaire en inadéquation avec les besoins des usagers et étudiants depuis des années. Peu d'investissement depuis 1945 et quand il y a lieu pas de vérification des travaux effectués. Le syndicat avait alerté les élus et SNCF sur les travaux et horaires. Jamais pris en compte ».	Réponses La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Infrastructures (voies, réseau) « Cela fait des décennies que tout est mis en place pour faire en sorte que de moins en moins de monde prenne cette ligne (fermeture de gares, train à des horaires qui ne correspondent pas aux horaires de travail/écoles, trop peu de train par jour, tarifs trop élevés par rapport au car) et du jour au lendemain on annonce sans prévenir que la ligne va fermer ? C'est une blague ! A quand le réveil et un vrai financement pour les petites lignes ? On est capable de trouver des milliards d'euros pour les LGV qui servent aux métropoles mais pas 50 millions pour les territoires ruraux ? Qu'est-il prévu concrètement pour la réouverture de cette ligne, puisqu'il ne s'agirait que d'une "suspension" ? ».	Réponses Des travaux de maintien de la performance avaient déjà été réalisés par le passé sur la ligne, dans l'espoir de prolonger son exploitation en attendant un projet de revitalisation. Cependant, l'expertise technique menée par SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure, a révélé que la détérioration de la voie se poursuivait, malgré les interventions précédentes. En outre, deux tunnels présentent des risques avancés. À la suite de ces constats, des échanges ont eu lieu avec la Région et l'État afin d'envisager des solutions. Malgré l'intervention de la Région Nouvelle-Aquitaine, hors de son champ de compétences, pour financer des travaux, il apparaît que cette ligne propriété de l'État ne peut plus être circulée depuis le 31 août 2025 dans les conditions de sécurité nécessaires.

Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Puisque les élus ne se font pas entendre auprès du ministère des transports, nous savons tous que la ligne sera suspendue au 1er septembre prochain. Est-il possible pour éviter sa neutralisation, de convertir la ligne en voie unique à trafic restreint ? Comme sur l'antenne du Mont-Dore, où sont acheminés des wagons d'eaux. Cela permettrait de transporter du bois, il y en a eu suite à la tempête de décembre 1999, et ce jusqu'en 2007. Cela sera toujours des camions en moins sur les routes sinueuses du département, et ainsi la ligne serait entretenue à minima. Et qui sait dans le futur, de poursuivre les travaux de renouvellement de voie, et de retrouver des trains TER sur notre ligne ? ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement. La suspension des circulations entre Busseau-sur-Creuse et Felletin est liée à des problèmes de sécurité sur deux tunnels, présentant des risques d'effondrement. En conséquent, aucune circulation ferroviaire n'est possible depuis le 31 août 2025, qu'il s'agisse de trains de voyageurs, de trains touristiques ou de trains de marchandises.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Les montants annoncés pour la réfection de cette ligne sont tellement dissuasifs qu'ils empêchent tout débat. Il serait bon de faire réaliser un audit indépendant avec obligation de prévoir des matériaux de réemploi, et on s'apercevrait alors qu'économiquement, cette réouverture devient tout à fait possible. Il serait quand même dommage de sacrifier toute l'économie d'un territoire pour une petite trentaine de millions d'euros ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Guéret et agglomération : 14 000 habitants Aubusson : 3 000 habitants Felletin : 1 500 habitants Entre ces villes : 5 000 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 50 millions d'euros pour régénérer Guéret – Aubusson – Felletin qui pourrait desservir jusqu'à 24 000 habitants ? La Région peut-elle expliquer sa politique d'aménagement du territoire ? ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La Région Nouvelle-Aquitaine reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement, dans la continuité des engagements financiers qu'elle a portée précédemment sur cette ligne : travaux d'urgence en 2022, pour un montant de 3,5M€ (financés à 75% par la Région, soit 2,7M€), étude de régénération de la ligne pour un montant de 2,5M€ (75% de part Région).
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« 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 le coût nécessaire pour	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, en accord avec l'État.

rénover Guéret – Aubusson – Felletin. La Région peut-elle expliquer pourquoi elle préfère rénover un seul pont sur Pau – Oloron – Bedous plutôt que de rénover la ligne entière Guéret – Aubusson – Felletin ? ».	La Région ne peut toutefois à elle seule assumer un tel niveau d'investissement, d'autant plus que la ligne de Busseau à Felletin nécessite une régénération lourde, c'est pourquoi un engagement fort de l'État est indispensable pour avancer sur ce dossier.
Autre	Réponses
« Une fois la ligne suspendue, l'autorail Creusois pourra-t-il assurer ses circulations touristiques ? Comme le fait l'association sur la ligne Bort - Lugarde-Marchastel entre Corrèze et Cantal. Ce train estival est souvent plein, et transporte des touristes qui font marcher le commerce local, et les musées de la tapisserie d'Aubusson, et de Felletin ».	La suspension des circulations entre Busseau-sur-Creuse et Felletin est liée à des problèmes de sécurité sur deux tunnels, présentant des risques d'effondrement. En conséquent, aucune circulation ferroviaire n'est possible depuis le 31 août 2025, qu'il s'agisse de trains de voyageurs, de trains touristiques ou de trains de marchandises.
Autre	Réponses
« Il est navrant qu'aucun financement d'urgence n'ait pu être trouvé pour maintenir la ligne. Ne serait-ce que 4 millions d'euros. Sachant que la S.N.C.F. a volontairement gonflé le devis de rénovation pour saisir la région à la gorge. La préfète évoque un train léger, ce n'est pas la solution, aucun modèle n'est sorti d'usine. S'il était construit, il faudrait qu'il circule sur une voie en bon état, ce qui est loin d'être le cas. La S.N.C.F. est fautive, c'est elle qui aurait dû remplacer les rails double champignon, et ce depuis 40 ou 50 ans. Même si la ligne n'est pas en bon état, le transport par rail est plus rapide qu'en autocar : 10 mn de moins ! C'est désolant ! ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Autre	Réponses
« Je me demande comment, en 2025, à l'heure d'une prise de conscience climatique et d'un besoin de mobilité important, nous pouvons prendre la décision de fermer une ligne de desserte fine du territoire. Une pétition a été lancée pour la préserver et recueille plus de 30 000 signatures. Dans le même temps, dans la région Occitanie, des tarifs à 1 € sont proposés le weekend et des lignes de train sont en cours de réouverture. Je me permets cette comparaison car, sauf erreur de ma part, ces deux présidents sont tous deux du Parti Socialiste. Je veux donc vous préciser que cette ligne peut être fréquentée convenablement si de meilleurs horaires et tarifs sont proposés aux voyageurs ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.

Autre	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 Creusois vers la vallée d'Aspe pour que les trains Pau – Oloron – Bedous ne circulent plus vides de voyageurs ? ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement pour permettre une reprise du trafic TER jusqu'à Felletin. La Région a investi pour maintenir la ligne de Busseau à Felletin ces dernières années : travaux d'urgence en 2022, pour un montant de 3,5M€ (financés à 75% par la Région, soit 2,7M€), étude de régénération de la ligne pour un montant de 2,5M€ (75% de part Région).
Autre	Réponses
« Lors de l'émission « Dimanche en politique - Limousin » « L'avenir des TER en Limousin » du 2 mars 2025 sur France 3 Nouvelle-Aquitaine, les téléspectateurs ont entendu de la part de Jean-Luc Gary et Renaud Lagrave que c'est à cause de l'État qui ne veut pas financer que Guéret – Aubusson – Felletin devra fermer. Pourtant, lorsque la Région a dépensé seule 122 millions d'euros pour rouvrir Oloron – Bedous qui a une fréquentation de 89 voyageurs par jour en 2023 et lorsqu'il s'agira de rouvrir Bedous – Canfranc pour plus d'un milliard d'euros, la Région se dispensera de l'aide de l'Etat. Pouvez-vous nous expliquer ce paradoxe ? ».	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. De plus, les engagements ont été pris dans un contexte différent, dans le cadre de l'ancienne région Aquitaine, et dans une démarche de co-construction avec l'État et l'Union Européenne. La Région Nouvelle-Aquitaine n'est pas restée inactive pour le maintien du ferroviaire en Creuse : travaux d'urgence en 2022, pour un montant de 3,5M€ (financés à 75% par la Région, soit 2,7M€), étude de régénération de la ligne pour un montant de 2,5M€ (75% de part Région).
Autre	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 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 Guéret – Aubusson – Felletin, ce qui correspond à 50% du total nécessaire ? ».	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, en accord avec l'État. La Région ne peut toutefois à elle seule assumer un tel niveau d'investissement, d'autant plus que la ligne de Busseau à Felletin nécessite une régénération lourde, c'est pourquoi un engagement fort de l'État est indispensable pour avancer sur ce dossier.

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

Questions	Réponses
« Les montants présentés semblent inclure les budgets investissements et fonctionnement ? Modalis est-il interopérable avec le système AUra : OURA ? ».	Le budget qui a été présenté inclus rénovation des voies, achat maintenance, financement exploitation, investissement en gare. Le système Modalis, par conventionnement avec les différentes Autorités organisatrices, a pour objectif d'être interopérable, notamment avec les régions voisines.
Questions	Réponses
« Ces nouvelles offres d'achat vont-elles servir à justifier les suppressions de guichets annoncées ? ».	Dans une logique d'optimisation des coûts, alors que les ressources financières des collectivités sont réduites et que l'usage des guichets diminue, une démarche de révision du schéma de distribution a été initiée par SNCF Voyageurs, à la demande de la Région Nouvelle-Aquitaine. En ce sens, le Président de Région a pris la décision de surseoir à toute fermeture de guichet, privilégiant la concertation avec les territoires, pour assurer un maintien de l'offre de distribution partout en Nouvelle-Aquitaine.
Questions	Réponses
« Où en est le plan Borne à 100 milliards pour 2040 ? ».	Ce plan a été clôturé sans engagement des 100 Mds. Il s'agissait de piocher dans des montants de programme existant et de compléter par un nouveau programme qui n'a pas eu de suite.
Questions	Réponses
« Concernant la ligne Felletin Busseau, je regroupe mes questions : Nous attendons la réponse de SNCF Réseau sur le montant exorbitant des travaux envisagés, pourquoi ne pas utiliser des matériaux de réemploi, pourquoi n'avoir pas effectué d'entretien régulier sur cette ligne ? ».	Votre remarque a été transmise à SNCF Réseau. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Questions	Réponses
« Y aura-t-il une grille givre par-dessus la grille coupure travaux de 6 mois ? ».	La grille givre résulte de dispositions imposées par SNCF Réseau, pour la circulation de trains racleurs destinés à enlever le givre de la caténaire, et fiabiliser les installations. En conséquent, le plan de transport Intercités est modifié sur la période hivernale.
Questions	Réponses
« Pour Montluçon Communauté : rappel de la demande de renforcer l'offre entre Montluçon et Limoges, réduite depuis 2023 ».	Nous prenons note de votre demande. Toutefois, il n'est actuellement pas prévu de renfort de l'offre ferroviaire entre Guéret et Montluçon.
Questions	Réponses
« Demande d'améliorer l'offre et le cadencement avec des horaires adaptés en heures de pointe. En effet, on voit avec la fréquentation, que cette offre n'est pas adaptée pour des voyageurs réguliers.	Nous prenons note de votre demande. Toutefois, il n'est actuellement pas prévu de renfort de l'offre ferroviaire entre Guéret et Montluçon.

Soutien également au rétablissement de la liaison entre Bordeaux et Lyon ».	
Questions	Réponses
« La Région a évoqué le projet de train léger qu'elle soutient. Il s'agit d'un projet destiné aux petites lignes et territoires ruraux. Soutenir ce projet quand on ferme des petites lignes cela semble peu logique... ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement. Concernant la démarche initiée par Telli, le train léger innovant, il s'agit d'anticiper la fin des autorails X73500, assurant l'essentiel de la desserte des lignes rurales, et pour lesquels il n'existe pas, à ce jour, de matériel de remplacement, offrant des capacités en adéquation avec les besoins.
Questions	Réponses
« Quels matériels roulants pour remplacer les XTER dont l'arrêt est envisagé pour 2029 ? ».	L'arrêt des autorails X73500, mis en service depuis 1999, n'est pas prévu en 2029. Toutefois, dans le cadre de la démarche Telli, train léger innovant, la Région s'inscrit dans une démarche d'anticipation, pour définir un cahier des charges visant à concevoir un autorail de capacité similaire dans les années qui viennent. Vous évoquez plus probablement l'arrêt des X72500, effectivement programmé à moyen terme. Leur remplacement est prévu par des rames de type AGC (actuellement en opération mi-vie), par redistribution des moyens à l'échelle régionale, et la livraison de 18 nouvelles rames.
Questions	Réponses
« Merci de nous expliquer comment redynamiser un territoire et le rendre attractif en supprimant les lignes SNCF qui le desservent. L'Etat met en place PPC sur PPC mais s'il ne répond pas à cette première priorité et si la Région n'est pas vigoureusement présente économiquement et politique au côté des élu-e-s et des habitant-e-s nous n'aboutiront pas. Et pour réagir aux propos du représentant de la CCI concernant l'inutilité de la ligne Felletin et Aubusson/Guéret, c'est en supprimant petit à petit l'offre que l'on étouffe la demande...et le territoire ».	La section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin fait face à une dégradation avancée de l'infrastructure. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Questions	Réponses
« Sur Guéret-Felletin, quand des cars à 2€ concurrencent frontalement des trains à 20€ aux mauvais horaires, il est facile de dire que la desserte ne répondait pas aux besoins... ».	Chaque Région applique sa propre tarification sur les services ferroviaires qu'elle propose. En Nouvelle-Aquitaine, une large gamme tarifaire permet de voyager à bas coûts grâce notamment à la Carte + (qui permet d'acheter des billets à -50%), les billets jeunes, le tarif Tribu ou encore le Pass Escapades en juillet/août. Pour les usagers fréquents,

	la gamme d'abonnements très large proposée en Nouvelle-Aquitaine permet de bénéficier du tarif le plus avantageux sur un trajet choisi. Les recettes ne couvrent qu'environ 20% du coût réel du transport.
Questions	Réponses
« Pensez-vous remplacer les 73500 par des TELLi ? ».	La démarche initiée par Telli, le train léger innovant, vise à anticiper la fin des autorails X73500, assurant l'essentiel de la desserte des lignes rurales, et pour lesquels il n'existe pas, à ce jour, de matériel de remplacement, offrant des capacités en adéquation avec les besoins. Ce projet a pour objectif de définir un cahier des charges pour concevoir un autorail de capacité similaire dans les années qui viennent.

3 : Questions formulaire d'inscription

Questions	Réponses
« J'observe que l'organisation a volontairement omis d'intégrer la ligne Guéret-Felletin suspendue dans l'ordre du jour de la concertation. J'ai observé jusqu'à présent que la totalité des concertations auxquelles j'ai participé sont des opérations de communication d'un semblant de démocratie sans aucune prise en compte des contributions (ou uniquement celles à la marge qui ne changent fondamentalement pas grand-chose = on dépense de (votre) l'argent et du temps pour organiser ça, on vous mobilise, mais les grandes décisions sont de toute façon déjà prises et irrévocables) -> je fais le vœux pieux que ces consultations TER ne sont pas de la poudre aux yeux ».	Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible, tout en respectant des contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l'ensemble des propositions exposées.
Questions	Réponses
« J'ai vécu et voyagé à l'étranger (en Europe), il y a des gares qui fonctionnent bien et partout, pourquoi la France reste toujours la dernière à réagir ? ».	La Région est autorité organisatrice pour les TER, sur son périmètre, afin de répondre dans une logique d'optimisation des coûts, en regard des contraintes d'exploitation, aux besoins exprimés par les territoires.
Questions	Réponses
« Pourquoi une concertation alors que la ligne va fermer ? ».	Le comité de ligne de la Creuse concerne les lignes 21 Limoges – La Souterraine – Châteauroux et 25 Limoges – Guéret – Montluçon, et vise à recueillir les besoins et avis des usagers de ces axes. Concernant la suspension de la section de ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin, qui fait face à une dégradation avancée de son infrastructure, la Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais

	nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Questions	Réponses
« Pourquoi met-on aujourd'hui 1h de plus pour rejoindre Paris qu'il y a 30 ans ? ».	La desserte entre Paris, La Souterraine et Limoges est assurée par SNCF Intercités et n'est pas de la compétence de la Région Nouvelle-Aquitaine.
Questions	Réponses
« Interconnexion avec région AURA ».	Des échanges avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon.
Questions	Réponses
« J'espère que l'on sortira de cette réunion avec des annonces positives pour le tronçon La Souterraine – Argenton ? ».	Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible, tout en respectant des contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l'ensemble des propositions exposées.
Questions	Réponses
« Oui, la focalisation TER ne permet pas d'aborder la complémentarité avec autres modes de transport : bus, trains grandes lignes... ».	Une réflexion est en cours, pour associer d'autres acteurs, au-delà du transport ferroviaire régional, et dans une logique d'intermodalité.
Questions	Réponses
« Un temps de concertation spécifique dédié aux collectivités serait nécessaire ».	Les services de la Région restent disponibles pour planifier un temps d'échange spécifique autour des sujets que vous souhaitez traiter, n'hésitez pas à solliciter un rendez-vous auprès de vos interlocuteurs régionaux.
Questions	Réponses
« Vision de l'ouverture à la concurrence ».	L'ouverture à la concurrence, rendue obligatoire par une directive européenne, sera échelonnée par lots en Nouvelle-Aquitaine.
Questions	Réponses
« Que les contributions servent à quelque chose ».	Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible, tout en respectant des contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l'ensemble des propositions exposées.
Questions	Réponses
« On se demande vraiment à quoi elles servent... ».	Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible,

	tout en respectant des contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l'ensemble des propositions exposées.
--	---

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

<i>Questions</i>	<i>Réponses</i>
Yann D. - Cgt cheminot de la Creuse - L'an dernier, vous avez annoncé la fermeture de la ligne vers Felletin, une décision qui illustre les conséquences de dix années de signalements concernant le manque d'investissement dans le réseau ferroviaire local. La fermeture récente de la ligne Limoges-Brive renforce cette impression de désengagement. Par ailleurs, bien que Felletin soit encore mentionnée dans les horaires en raison de la présence d'établissements scolaires, l'arrivée d'un train à 15h reste peu adaptée aux besoins des lycéens. Concernant le matériel roulant, seuls les engins de type 73500 circulent en Creuse, ce qui engendre une surcharge, notamment le dimanche à Guéret, avec des voyageurs contraints de rester debout. De plus, il n'existe toujours pas de liaison directe avec Bordeaux. La prise en charge des personnes à mobilité réduite reste problématique en l'absence d'agents en gare. Enfin, il serait pertinent de permettre aux trains à destination de Felletin d'assurer également la liaison jusqu'à Montluçon, et inversement.	La Région Nouvelle-Aquitaine a financé, hors compétences, des travaux de maintien de la performance sur la ligne de Busseau-sur-Creuse à Felletin, et une étude de régénération de la ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon, incluant la branche vers Felletin. En dépit de ces interventions régionales, et des sollicitations des collectivités locales, l'État n'a pas souhaité participer aux travaux rendus indispensables à la poursuite des circulations ferroviaires. La desserte de cette section de ligne a fait l'objet d'un complément de desserte en milieu d'après-midi, dans le cadre de la démarche Optim'TER, visant à réutiliser des moyens disponibles dans une logique de maîtrise des coûts. Nous n'avons pas connaissance de surcharges à Guéret, et vous remercions pour cette alerte. Nous sollicitons SNCF Voyageurs afin de rester vigilant sur ce sujet. Pour faire face à la suspension de la ligne entre Busseau-sur-Creuse et Felletin, l'offre routière a été renforcée sur la ligne 210, vers Guéret et La Souterraine, à raison d'un autocar toutes les heures en pointe et des correspondances optimisées avec les trains de La Souterraine vers Paris et de Guéret vers Montluçon. Une ligne de car est également en circulation (ligne 204) vers Limoges, avec des horaires multipliés par deux, et des correspondances optimisées avec les trains de Limoges vers Brive, Cahors, Toulouse, Périgueux et Bordeaux. Il n'est pas prévu, à ce jour, de redéploiement des moyens ferroviaires stationnant en gare de Guéret, vers Montluçon.

Questions	Réponses
Sylvain B.- Syndicat Sud Rail - Les nouveaux engins moteurs récemment acquis ne circuleront pas en Creuse ni en Limousin. Si l’initiative NéoTerra va dans le bon sens sur le plan écologique, on constate aujourd’hui la fermeture d’une nouvelle ligne, ce qui interroge sur les priorités d’investissement, visiblement orientées ailleurs. L’est de la Nouvelle-Aquitaine se retrouve presque dépourvu de trains. Certaines villes et sous-préfectures ne sont désormais plus desservies. Quelle est la politique envisagée pour la modernisation des anciens engins moteurs, notamment les 73500, qui continueront de rouler à l’avenir ? La remise en service de rames anciennes est un effort louable, mais cela ne suffira pas à améliorer la circulation. Face à la disparition des trains, la mise en place de bus ne répond pas au besoin de désenclavement de nos territoires. Par exemple, l’accès au lycée de Felletin reste problématique. Il serait également pertinent de renforcer les liaisons vers Montluçon.	Renaud Lagrave - Région Nouvelle-Aquitaine - Nous prévoyons de remplacer les rames 72500. Les rames 73500, désormais propriété de la Région, feront l’objet d’une conversion en trains à biogaz ou à batteries. Parallèlement, de nouvelles rames sont en cours d’acquisition. En matière de matériel roulant, la Région réaffirme sa volonté de poursuivre les investissements et d’engager une transition vers des solutions plus écologiques.
Questions	Réponses
Guillaume C. - Maire du Pont Chrétien Chabonais, vice-président du comité de défense de la gare d'Argentpn sur Creuse, membre d'urgence POLT et représentant des élus du sud de l'Indre. - La ligne 21 ne montre aucun signe d’évolution, malgré les nombreuses concertations menées au fil des années. Le sud de l’Indre souffre d’un grave déficit de desserte ferroviaire, ce qui constitue une occasion manquée de désenclaver les territoires ruraux. On a le sentiment qu’une orientation est donnée vers l’usage accru de la route, que ce soit en voiture ou en bus. À titre d’exemple, il n’existe aucun train au départ de Limoges après 18h23, ce qui limite considérablement les déplacements en soirée. Une enquête informelle a montré que 500 personnes utilisent leur voiture pour se rendre à Limoges, faute d’offre adaptée. Une	Les comités de lignes visent à recueillir les besoins et avis des usagers actuels et potentiels, afin de définir une offre la plus cohérente possible, tout en respectant des contraintes de coûts et d’exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d’inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires ou les trains des autres Entreprises Ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l’ensemble des propositions exposées. Les arbitrages dépendent du coût, du matériel, des agents disponibles et de la coordination avec la Région Centre-Val-de-Loire. La Région est ouverte à réexaminer ces demandes, sous réserve d’une co-construction entre Régions. Toutefois, les études de mobilités mettent en avant une prédominance des flux de mobilités par bassins versants, entre Argenton-sur-Creuse et Châteauroux d’une part, et entre La Souterraine et Limoges d’autre part. Sans remettre aucunement en question les besoins de desserte entre ces deux secteurs, il est difficile, dans la situation économique

amélioration des horaires, notamment en soirée, permettrait de capter une partie importante de ces usagers.	actuelle, d'envisager des renforts d'offre sur ces gares, et ce d'autant plus qu'une augmentation de l'offre ne présage pas d'un report modal de la voiture vers le train.
---	--

Questions	Réponses
CCI de la Creuse, en charge commission aménagements et infrastructures - Contrairement à d'autres, nous ne déplorons pas la fermeture de la ligne Busseau-Felletin, peu fréquentée et mal adaptée aux deux sites d'enseignement. Un service routier, mieux organisé avec des horaires pertinents, peut efficacement la remplacer. En revanche, nous exprimons une vive inquiétude concernant la liaison Limoges-Montluçon. Le point sensible semble être le viaduc de Busseau-sur-Creuse. Nous avons le sentiment de perdre notre temps dans des concertations peu productives, avec des études portant sur des lignes secondaires assorties de projets irréalistes et coûteux, souvent portés par la préfecture. Nous demandons des clarifications : quels sont vos projets concrets ? Pouvez-vous nous garantir que le viaduc est correctement entretenu et qu'aucune mauvaise surprise ne surviendra à son sujet ? Enfin, nous souhaitons une amélioration des lignes existantes, avec la demande d'établir une liaison Bordeaux-Lyon, qui renforcerait l'accessibilité de nos territoires.	Une demande d'information a été transmise à SNCF Réseau concernant l'état du viaduc de Busseau-sur-Creuse. Il n'apparaît pas, à ce jour, d'alerte sur cet ouvrage, qui fait l'objet d'un suivi régulier. Pour faire face à la suspension de la ligne entre Busseau-sur-Creuse et Felletin, l'offre routière a été renforcée sur la ligne 210, vers Guéret et La Souterraine, à raison d'un autocar toutes les heures en pointe et des correspondances optimisées avec les trains de La Souterraine vers Paris et de Guéret vers Montluçon. Une ligne de car est également en circulation (ligne 204) vers Limoges, avec des horaires multipliés par deux, et des correspondances optimisées avec les trains de Limoges vers Brive, Cahors, Toulouse, Périgueux et Bordeaux. Il n'est pas prévu, à ce jour, de redéploiement des moyens ferroviaires stationnant en gare de Guéret, vers Montluçon. L'ancienne desserte Bordeaux – Lyon n'est pas d'une compétence de la Région, et relevait des Trains d'Équilibre du Territoire, organisés par l'État, qui s'est désengagé de cette relation. Des échanges réguliers avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon. Toutefois, les contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) ne permettent pas nécessairement de proposer des correspondances optimisées, que ce soit à Limoges ou Montluçon.

Questions	Réponses
Bertrand Giraud - président du comité de la gare de Saint-Sébastien - Nous souhaitons réitérer notre demande de prolongement du TER 869002, qui effectue actuellement un demi-tour à La Souterraine le matin. L'objectif est de permettre une arrivée à 8h à Châteauroux. Il nous a été indiqué qu'un devis estimé à 800 000 € était nécessaire pour cette extension. Nous avons	Renaud Lagrave - Région Nouvelle-Aquitaine Concernant le devis qui nous a été demandé, il s'agit en réalité du tarif standard appliqué par la SNCF, et non d'un chiffrage détaillé. Sur la question des guichets, nous avons demandé la suspension du schéma de distribution tant qu'aucune concertation n'a été organisée avec les élus locaux, les associations et les usagers. Il est essentiel de

sollicité la présentation détaillée de ce devis l'année dernière, mais elle n'a jamais été réalisée. Nous demandons donc à pouvoir en prendre connaissance. Par ailleurs, la coupure de six mois de la ligne POLT en journée pose un réel problème de correspondances. Par exemple, il sera possible de rejoindre Paris le lundi matin grâce au TER de 6h25, mais cela ne sera plus possible du mardi au vendredi, le train Intercités 3624 étant avancé de 30 minutes. Cette modification rend la correspondance à La Souterraine impossible. Des transports à la demande (TAD) sont-ils prévus par la Région pour pallier cette rupture ? Enfin, nous demandons plus d'informations concernant les récentes et futures fermetures de guichets, qui suscitent de nombreuses interrogations.	pouvoir réfléchir collectivement à l'avenir de la présence humaine en gare. Il est vrai qu'aujourd'hui, 95 % des billets TGV et 85 % des billets TER sont achetés via téléphone. On compte actuellement environ 135 bornes automatiques, et la Région prévoit d'en installer 100 à 150 supplémentaires l'an prochain. De plus, une refonte complète de la billettique régionale est engagée, avec de nouveaux distributeurs permettant une vente multi-support, ce qui nécessitera une redéfinition du rôle des guichets. La vente à bord des trains est également possible depuis quelques années, et des expérimentations de vente par SMS sont en cours. Dans certaines gares, il est constaté qu'un seul billet est vendu par jour, ce qui soulève de véritables questions sur la pertinence du maintien d'un guichet dans ces conditions. Dans un contexte d'intermodalité croissante, il apparaît nécessaire de repenser les services aux usagers, par exemple en développant des maisons de la mobilité à la place des gares.
Questions	Réponses
Pascal Galichet -conducteur de train à limoges - Nous avons adressé un courrier visant à améliorer la desserte de Montluçon, notamment pour permettre une meilleure connexion vers Clermont-Ferrand et Lyon via le train 868204. L'objectif était d'avancer son horaire afin d'arriver plus tôt à Montluçon et de disposer de correspondances ferroviaires, au lieu de devoir recourir systématiquement au car pour rejoindre des destinations comme Saint-Florent-sur-Cher (Sorora). À ce jour, nous n'avons reçu aucun retour, et cette demande ne semble pas avoir été prise en compte dans les horaires prévisionnels pour 2026. Par ailleurs, concernant l'ouverture à la concurrence, nous aimerions savoir s'il existe des prévisions ou des projets concernant le Limousin et le Périgord.	Des échanges réguliers avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon. Toutefois, les contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) ne permettent pas nécessairement de proposer des correspondances optimisées, que ce soit à Limoges ou Montluçon, sans dégrader l'offre couvrant aujourd'hui les besoins des usagers pendulaires.
Questions	Réponses
Jerôme M. - Usager des lignes - En tant qu'utilisateur, il est souvent très difficile de trouver des trajets permettant de se rendre dans les villes et villages de notre région. Faute de solutions de transport accessibles, je suis	Nous vous remercions pour votre contribution, dont nous prenons note. La construction de l'offre de transport, quelque soit le mode, repose sur des impératifs de maîtrise des coûts, et de réponse aux besoins prégnants des territoires, en particulier pour les trajets du quotidien.

régulièrement contraint de prendre la voiture, par exemple pour effectuer le trajet depuis mon domicile dans la Creuse jusqu'à Eymouthiers, en Charente. Un autre exemple : lorsqu'une ligne de bus relie Felletin, Aubusson et Clermont-Ferrand, il n'existe aucune correspondance adaptée permettant à ma fille, venant de Clermont, de rejoindre facilement notre commune. Le temps consacré à organiser un trajet en combinant différents modes de transport est conséquent. Nous demandons donc une meilleure prise en compte des besoins réels des habitants du territoire, afin de garantir une accessibilité cohérente, pratique et équitable.	Néanmoins, l'offre de transports en commun ne peut, seule, répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, notamment sur le premier/dernier kilomètre. C'est pourquoi, en lien avec les collectivités locales notamment, sont mises en place des solutions de Transport À la Demande, d'autopartage, de covoiturage ou de vélos en libre-service. La difficulté à cerner l'offre existante sur un territoire dans sa globalité est bien identifiée, et des réflexions sont en cours pour faciliter le quotidien des usagers. Modalis ambitionne de regrouper sur une seule application les solutions de transport possibles, au-delà des trains ou autocars opérés par la Région Nouvelle-Aquitaine, en favorisant l'intermodalité, y compris par le recours au covoiturage ou au vélo.
---	--

Questions	Réponses
------------------	-----------------

Olivier Cagnon - maire de Felletin - Aujourd'hui, nous nous trouvons au terminus de la ligne Guéret-Felletin. Dans quatre mois, il est prévu que cette portion, tout comme la sous-préfecture d'Aubusson et les autres communes desservies, soit déconnectée du réseau ferroviaire national. Je souhaite revenir sur la brutalité de cette décision. En à peine huit mois, la fermeture a été actée, ce qui révèle une gestion particulièrement défailante : un tel délai ne permet ni d'organiser une mobilisation financière sérieuse, ni de proposer des alternatives crédibles. Il est vrai que la défense de cette ligne était rendue difficile par sa faible fréquentation. Cependant, cette situation résulte de nombreux choix structurels : l'arrêt de la liaison directe Pons-Limoges, la suppression des trains le week-end, des travaux fréquents et des horaires inadaptés. Pendant des années, ces éléments ont découragé les usagers, entraînant un abandon progressif du train. Un regain de fréquentation avait pourtant été observé l'année dernière grâce à des efforts sur les horaires. Mais cette relance	Des travaux de maintien de la performance avaient déjà été réalisés par le passé sur la ligne, dans l'espoir de prolonger son exploitation en attendant un projet de revitalisation. Cependant, l'expertise technique menée au printemps 2024 a révélé que la détérioration de la voie se poursuivait, malgré les interventions précédentes. Des problèmes de structure sur deux tunnels, remettant en cause la sécurité des circulations les traversant, ont également été remontés par SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure. À l'issue de cette expertise, la suspension des circulations a été annoncée, et programmée pour décembre 2024. Toutefois, la Région Nouvelle-Aquitaine, estimant le délai trop court pour annoncer une telle mesure et proposer des solutions alternatives, a fait pression sur SNCF Réseau afin de maintenir les circulations ferroviaires jusqu'à la fin du mois d'août 2025, en contrepartie d'une surveillance renforcée des ouvrages présentant des fragilités, et demandé des études pour que les travaux nécessaires soient réalisés pour pérenniser la ligne. En dépit de ces demandes, la préfecture a annoncé en janvier 2025 la suspension des circulations ferroviaires au 31 août 2025. Pour faire face à la suspension de la ligne entre Busseau-sur-Creuse et Felletin, l'offre routière a été renforcée sur la ligne 210, vers Guéret et La Souterraine, à raison d'un autocar toutes les heures en pointe et des correspondances optimisées avec les trains de La Souterraine vers Paris et de Guéret vers Montluçon. Une ligne de car est également en circulation (ligne 204) vers Limoges, avec des horaires multipliés par
---	---

est arrivée trop tard. On a, en réalité, laissé mourir cette ligne, aujourd'hui condamnée. Il est désormais impératif de préserver ce qui reste, en particulier la ligne Limoges–Guéret–Montluçon, qui constitue un tronçon stratégique de l'axe Bordeaux–Lyon. Nous demandons à ce qu'elle soit protégée et que des efforts soient faits pour renforcer la connexion avec notre capitale régionale.	deux, et des correspondances optimisées avec les trains de Limoges vers Brive, Cahors, Toulouse, Périgueux et Bordeaux. La Région a plaidé pour un engagement financier de l'État, mais n'a pas obtenu de réponse suffisante. La suspension est regrettée mais nécessaire pour des raisons de sécurité. La Région reste ouverte à des solutions de réouverture conditionnées à un cofinancement.
Questions	Réponses
Alain Détolle - vice-président Creuse Grand Sud - Dans un cadre plus large, celui de la revitalisation de notre territoire, nous pensons qu'il existe un véritable potentiel pour alimenter une nouvelle offre de service ferroviaire. Une meilleure desserte contribuerait non seulement à la mobilité des habitants, mais aussi à l'attractivité économique, sociale et environnementale de nos communes.	Nous vous remercions pour votre contribution. La construction de l'offre la plus cohérente possible est contrainte par des questions budgétaires et d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires ou les trains des autres Entreprises Ferroviaires) qui ne permettent pas à ce jour de donner de suites favorables à l'ensemble des propositions exposées. La Région Nouvelle-Aquitaine reste toutefois attentive aux opportunités de développements futurs, pouvant constituer des solutions de mobilité pérennes pour les territoires desservis.
Questions	Réponses
Julien Givord - Montluçon Communauté - Lors du service annuel 2023, il avait été décidé de réduire l'offre sur la ligne Limoges–Guéret–Montluçon. Cette décision était en partie justifiée par l'arrivée annoncée de Railcoop, qui n'a jamais abouti, ainsi que par la volonté de renforcer la desserte vers Felletin. Ce choix a été regretté par le président de Montluçon Communauté, comme en témoignent plusieurs courriers restés sans réponse. Aujourd'hui, nous demandons une offre plus adaptée sur cette ligne. La fréquentation actuelle, essentiellement occasionnelle, s'explique par une offre inadaptée aux besoins des usagers réguliers. Il est donc essentiel de proposer des horaires et une desserte plus pertinents afin d'encourager une fréquentation plus soutenue. Par ailleurs, nous réaffirmons notre soutien au rétablissement de la liaison Bordeaux–Lyon via Montluçon. Nous déplorons la baisse de l'offre provoquée par un projet qui n'a pas vu le jour, et demandons le retour à une desserte équivalente à celle d'avant.	Pour faire face à la suspension de la ligne entre Busseau-sur-Creuse et Felletin, l'offre routière a été renforcée sur la ligne 210, vers Guéret et La Souterraine, à raison d'un autocar toutes les heures en pointe et des correspondances optimisées avec les trains de La Souterraine vers Paris et de Guéret vers Montluçon. Une ligne de car est également en circulation (ligne 204) vers Limoges, avec des horaires multipliés par deux, et des correspondances optimisées avec les trains de Limoges vers Brive, Cahors, Toulouse, Périgueux et Bordeaux. Il n'est pas prévu, à ce jour, de redéploiement des moyens ferroviaires stationnant en gare de Guéret, vers Montluçon. L'ancienne desserte Bordeaux – Lyon n'est pas d'une compétence de la Région, et relevait des Trains d'Équilibre du Territoire, organisés par l'État, qui s'est désengagé de cette relation. Des échanges réguliers avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont lieu de manière régulière, pour envisager les optimisations de desserte ferroviaire, notamment autour de Montluçon. Toutefois, les contraintes d'exploitation propres à chaque ligne (ligne à voie unique, impératifs d'inscription des circulations dans les nœuds ferroviaires) ne permettent pas nécessairement de proposer des correspondances optimisées, que ce soit à Limoges ou Montluçon.

Questions	Réponses
M. Martin - conseil départemental d'Aubusson - Tout d'abord, nous souhaitons interroger la cohérence du versement mobilité dans un département où l'offre ferroviaire ne cesse de se dégrader. Il semble difficilement justifiable de maintenir cette contribution sans contrepartie tangible en termes de service. Par ailleurs, concernant Modalis, envisagez-vous de renforcer l'intégration avec d'autres formes de mobilité, notamment le covoiturage ? Un tel lien permettrait de mieux répondre aux besoins des territoires peu desservis, en améliorant la continuité des déplacements.	Le versement mobilité ne peut pas nécessairement être redéployé dans l'offre ferroviaire, mais couvre l'ensemble des mobilités. Le réseau d'autocars développé en Creuse, qui fait l'objet d'une refonte au 1^{er} septembre 2025, voit la création de deux lignes expresses, l'une entre Limoges, Bourgneuf, Aubusson et Felletin, l'autre entre Felletin, Aubusson, Guéret et La Souterraine. La construction de l'offre de transport, quel que soit le mode, repose sur des impératifs de maîtrise des coûts, et de réponse aux besoins prégnants des territoires, en particulier pour les trajets du quotidien. Néanmoins, l'offre de transports en commun ne peut, seule, répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, notamment sur le premier/dernier kilomètre. C'est pourquoi, en lien avec les collectivités locales notamment, sont mises en place des solutions de Transport À la Demande, d'autopartage, de covoiturage ou de vélos en libre-service. Modalis ambitionne de regrouper sur une seule application les solutions de transport possibles, au-delà des trains ou autocars opérés par la Région Nouvelle-Aquitaine, en favorisant l'intermodalité, y compris par le recours au covoiturage ou au vélo.