



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

**votre avis
COMPTE**

Volet 3

Comité de lignes Bassin de Brive

23 mai 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation** depuis la date d'ouverture jusqu'au comité de lignes ainsi que les **SMS envoyés lors de celui-ci**.

- 1) Questions plateforme de concertation
- 2) Questions posées lors du comité de lignes
- 3) Questions posées lors du comité de lignes et non répondues en séance

1 : Questions plateforme de concertation

27 - Divers	Réponses Région-SNCF
« Il y a des grandes amplitudes sans train sur cette ligne. Il est impossible de se rendre sur Tulle ou Brive dans la matinée au départ d'Ussel, Meymac et Egletons par exemple. Les rames sont souvent en panne car vétustes, tandis que des Regiolis roulent sur l'ouest de la région. La haute Corrèze est la grande oubliée ».	Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment). Pour autant, une liaison est assurée le matin : Ussel 5h37 – Brive 7h17 (en semaine). En complément, une circulation routière est également proposée Ussel 5h51 – Tulle 7h20, en correspondance TER à Tulle. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, des circulations supplémentaires entre Ussel et Tulle seront proposées le vendredi (+1 en 2023, +2 supplémentaires en 2024), afin de répondre à l'enjeu de desserte important ce jour-là (étudiants, internes). Les taux de régularité et de suppression en 2021 sur la ligne Ussel-Tulle-Brive sont satisfaisants, respectivement 96,3% et 1,2%. Pour autant, un sujet de manque de disponibilité de matériel roulant est bien identifié ces derniers mois, notamment lié au retard pris sur la maintenance du fait de la situation sanitaire. Une vigilance est demandée à SNCF Voyageurs à ce sujet. Le parc de Regiolis est aujourd'hui en priorité mis en place sur les lignes électrifiées, à proximité des centres de maintenance assurant le suivi de ce matériel (pas le cas du centre de Limoges) et où les flux nécessitent une capacité d'emport importante.
Divers – Disponibilité Matériel Roulant	Réponses Région-SNCF
« A quoi bon mettre X trains par jour si c'est pour ne pas être capable d'avoir suffisamment de trains pour assurer les rotations. Pas une journée sans qu'un train ne soit pas annulé pour indisponibilité du matériel. Merci la grande Région de nous dépourvoir de tous nos trains ».	Ces derniers mois, un manque de disponibilité du parc de matériel roulant a été observé à l'échelle régionale. C'est notamment lié à un retard entrepris pour assurer la maintenance de ce matériel, face à la situation sanitaire et l'absence d'une partie du personnel SNCF. De même, de nombreux chocs (végétation, animaux) ont été observés, participant à l'immobilisation de plusieurs rames. C'est notamment le cas sur le secteur Limousin-Périgord. La Région a demandé une vigilance à SNCF Voyageurs à ce sujet.
Divers - Vélos	Réponses Région-SNCF
« Serait-il possible de prévoir des stationnements sécurisés en gare pour les vélos ? De plus en plus de voyageurs viennent à vélo à la gare et se retrouvent contraints de les monter à bord des trains. L'espace dédié dans les rames est de ce fait parfois saturé. De plus, en gare, les manœuvres avec un vélo sont parfois complexe (traversée de voies, escaliers...) ».	Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), des emplacements sécurisés pour stationner les vélos sont prévus dans les gares les plus fréquentées. C'est notamment le cas à Brive, Limoges et Tulle pour ce comité de lignes.

	Si les Intercommunalités ou Mairies portent un projet d'amélioration de l'intermodalité sur les abords des gares et haltes, la Région peut participer au financement des études et travaux, notamment en ce qui concerne les aménagements cyclables. Des emplacements dédiés sont proposés dans chaque rame, mais restent limités afin de ne pas empiéter sur le nombre de places disponibles pour les usagers. L'objectif principal étant de favoriser le stationnement vélo aux abords des gares. Pour favoriser l'accessibilité des gares, aussi pour les vélos, la Région est engagée aux côtés de l'Etat et SNCF Gares & Connexions pour rendre les gares prioritaires accessibles (dont installation d'ascenseurs).
22 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF
« Maintien du train au départ de Limoges pour une arrivée à 7h40 à Brive la Gaillarde qui dessert la gare de Vigéois. Ce train est une nécessité pour les collégiens, lycéens et travailleurs Brivistes ! Les bus ne sont pas une solution adaptée : temps de trajet trop long, arrêt trop loin des domiciles (environ 6km) et pas de transport pour s'y rendre. Merci à vous ».	La circulation TER permettant une arrivée à Brive à 7h37 (desservant Vigéois) sera avancée à 7h30 en 2023, en lien avec la démarche Optim'TER. Cela permettrait de cadencer les horaires d'arrivée à Brive, en semaine (7h30, 8h30 et 9h30). Cette circulation a été substituée par car aux printemps 2021 et 2022, en lien avec la réalisation de travaux de régénération de la ligne, nécessaires pour assurer le maintien des performances.
Divers – Distribution Brive	Réponses Région-SNCF
« Remettre des guichets avec du personnel aux horaires des besoins que sont les trains en début de journée ou fin de journée. Effectivement, la présence humaine est importante dans la gare pour pouvoir répondre à l'achat d'un titre de transport, que ce soit pour du départ immédiat ou différé. Les offres de réduction, offres spéciales, abonnement....sont bien plus efficaces par le conseil rendu quand elles sont proposées commercialement plutôt qu'avoir pour seul interlocuteur une billetterie numérique ».	Le guichet de la gare de Brive est ouvert de 9h à 18h30 du lundi au samedi et de 10h à 19h15 le dimanche. Des distributeurs de billets sont également disponibles. La distribution au sein de cette gare n'est pas définie dans le cadre de la convention d'exploitation TER avec SNCF Voyageurs, la Région ne peut donc pas définir les horaires d'ouverture du guichet. Pour autant, elle restera vigilante à ce que les horaires proposés correspondent aux attentes des usagers.
27 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF
« Il serait intéressant de développer la ligne Ussel-Brive La Gaillarde, notamment le dimanche. Le train de 18h06 en gare de Corrèze a été supprimé et passe désormais beaucoup trop tôt (17h20). Ce problème me fait attendre ma correspondance pour Rodez plus de 1h30 en gare de Brive-La-Gaillarde. Ce problème n'est pas spécifique à mon cas	Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment).

personnel. Cette ligne n'est pas assez exploitée. L'attente est également parfois très longue après avoir pris la ligne Paris – Brive-La-Gaillarde ».	Le dimanche, la circulation Ussel 16h29 – Périgueux 19h17 (passage à Corrèze à 17h20) sera maintenue en 2023, elle permet d'effectuer une correspondance TER optimisée en gare de Périgueux pour se rendre vers Bordeaux, comme demandé par les territoires et usagers.
22 – Horaires TER « A ce jour 7 TER (je ne compte pas les Intercités) qui vont à Brive en s'arrêtant à chaque gare contre 5 qui vont à Limoges ! 4 vont à Brive les après-midi et seulement 2 remontent sur Limoges... Autrefois, le dimanche, le train qui vient de Brive arrivait avant 20h à Limoges. Désormais, il arrive à 20h30. Avez-vous regardé les horaires de bus ? 80% des passagers sont étudiants. Le bus est à 20h34. Autant dire que c'est mission impossible. Il faut attendre 20 min voire 30 pour les bus suivants ».	Réponses Région-SNCF Actuellement, 8 circulations/jour TER omnibus (marquant l'ensemble des arrêts) sont assurées entre Limoges et Brive, contre 6 circulations/jour TER omnibus dans le sens Brive-Limoges. Des circulations TER « rapides » sont assurées en flanc de pointe du soir entre Brive et Limoges afin d'assurer une complémentarité avec l'offre Intercités. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, la politique d'arrêt sera révisée dès 2023, ainsi 1 circulation/jour supplémentaire sera assurée en omnibus entre Brive et Limoges le soir, permettant de rééquilibrer l'offre. En 2024, 1 nouvelle circulation/jour supplémentaire sera assurée en omnibus entre Brive et Limoges, en milieu de matinée. En 2023, une arrivée TER à Limoges, depuis Brive, le dimanche soir sera assurée à 19h36, permettant de rétablir une arrivée avant 20h. L'enjeu de coordination des offres TER et urbaine fait partie du travail engagé par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.
23 - Divers « Pourquoi sur cette ligne, la vitesse des trains est-elle inférieure à celle des voitures qui circulent sur la RN ? Des travaux d'augmentation de la vitesse ne seraient-ils pas judicieux ? Pourquoi se contenter des arrêts historiques de la ligne alors que Brive et son agglomération évoluent, donc de nouveaux arrêts peuvent être créés ? Dans le même sens, pourquoi se contenter de trajet Objat-Brive et ne pas réfléchir à Tulle, Souillac... ».	Réponses Région-SNCF Une limitation de vitesse à 60 km/h est opérée sur la section de ligne entre Objat et Brive suite à un manque d'entretien des infrastructures. Cette limitation dégrade le temps de parcours : 25 min (vs 27 min en voiture). Des études sont à engager afin d'envisager le devenir de l'exploitation de cette ligne, notamment avec des solutions de train léger. La Région est prête à participer au financement d'études pour la création de nouveaux points d'arrêt, si un potentiel est pré-identifié, mais ces projets sont à impulser par les territoires (Agglomération, Mairie). Pas de sollicitation en ce sens, à date.

	Néanmoins, ajouter un ou des points d'arrêt tendra à allonger le temps de parcours. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, la mise en place de circulations directes entre Objat et Tulle fait partie des enjeux relevés pour 2024. Ces possibilités restent cependant limitées du fait de circulations sur voie unique.
27 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF
« Sur les deux lignes (27 et 32), seuls deux horaires de passage d'Egletons à Tulle sont prévus durant le matin : l'un à 6h08 (arrivée 6h50), l'autre à 6h39 (arrivée 7h20). Ne pourrait-il pas avoir un passage un peu plus tard dans la matinée permettant une meilleure compatibilité avec les horaires de travail ? (le passage suivant étant à 13h15). Par exemple : départ Egletons 7h49, arrivée Tulle 8h30 ».	Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment). Dans le cadre de la démarche Optim'TER, une étude est menée pour proposer en 2024 une circulation TER supplémentaire en pointe du matin entre Ussel et Tulle (en semaine).
27 – Divers	Réponses Région-SNCF
« Merci d'arrêter de supprimer le train Tulle-Brive de 17h38 pendant l'été. Il y a de nombreux abonnés qui continuent de travailler pendant l'été ! Le train du vendredi soir Ussel-Brive (départ de Tulle à 17h43) est trop plein (pas assez de places assises) et non adapté aux nombreuses valises ».	Dans le cadre de la démarche Optim'TER, l'offre TER sera homogénéisée tout au long de l'année. Ainsi, dès 2023, la circulation TER assurant la liaison Tulle 17h38 – Brive 18h05 sera également effective l'été. Une vigilance sera demandée à SNCF Voyageurs concernant la circulation Ussel 16h31 – Périgueux 19h17 (passage à Tulle à 17h43) le vendredi, concernant son niveau d'occupation. En cas de nécessité, une adaptation de la composition du train pourra être étudiée dans la limite des disponibilités de matériel en heures de pointes hebdomadaires.
23 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF
« Depuis décembre 2021, il n'est plus possible pour les usagers travaillant dans le centre-ville de Limoges et débauchant à 17h, de prendre un train pour Nexon avant 18h30. Le train au départ à 17h10 part trop tôt et il n'y en a plus d'autre avant 18h30. Pour cette raison, je ne peux plus prendre le train depuis décembre. Je ne pense pas être le seul dans ce cas. Merci ».	Depuis décembre 2021, les horaires au départ de Limoges vers Nexon ont en effet évolué en pointe du soir : 16h26, 17h10, 18h31 et 18h41 (vs 16h36, 17h17, 18h19, 18h32 auparavant), en lien avec des évolutions apportées sur la ligne Limoges-Périgueux. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, une amélioration de la desserte est attendue à partir de décembre prochain : départs de Limoges pour Nexon à 16h12, 16h50, 17h14, 18h38 et 18h58, en semaine.
27 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF

« Bonjour. La correspondance pour Tulle existe uniquement en TAD en semaine, sauf vendredi où elle est assurée en TER. Une correspondance par TER en semaine serait plus souple et permettrait de mieux ajuster ses déplacements, la résa du TAD étant contraignante. En outre, le dernier TER pour Tulle au départ de Brive est vraiment très tôt en semaine (19h12) et un TER supplémentaire à 22h permet d'assurer une dernière desserte de journée régionale et radiale. Cordialement ».	La circulation TAD Brive 22h06 – Tulle 22h41 est mise en place en semaine pour assurer une correspondance « tardive » avec une circulation Intercités en provenance de Paris. Le volume de réservations de cette circulation est quasi-nul en 2021, ne justifiant pas l'intérêt de l'activer via solution ferroviaire. A date, il n'est donc pas prévu d'amélioration de l'amplitude de desserte entre Brive et Tulle, le soir en semaine.
<i>Divers – Liaisons directes Limoges-Tulle</i> « Bonjour. En fin de journée, une liaison directe Limoges-Tulle via Brive serait pertinente pour éviter la rupture de charge à Brive. Actuellement, la dernière desserte est à 18h00 avec rupture de charge à Brive. Les projets de RER Limousin doivent permettre d'améliorer les liaisons inter-villes sans changement, à l'instar des TER Libourne-Arcachon en Gironde par exemple. Cordialement ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Il n'est pas prévu, à date, de liaison TER directe entre Limoges et Tulle (via Brive). Une telle desserte en heures de pointe aurait pour conséquence de modifier les roulements de matériel et d'agent SNCF et pourrait dégrader les horaires proposés en heures de pointe entre Limoges et Brive. Les circulations entre Brive et Tulle étant opérées sur voie unique, cela contraindrait d'autant plus la construction de l'offre (difficulté de croisement). Pour autant, en 2023, une liaison via correspondance reste proposée sur l'horaire ciblé, en semaine : Limoges 17h28 – Brive 18h49 / Brive 19h11 – Tulle 19h38. De plus, la ligne routière R6 permet d'assurer des liaisons directes entre Limoges et Tulle, sans rupture de charge.
<i>27 – Liaisons directes Egletons-Bayonne</i> « Bonjour. Je suis à l'école d'Egletons. Je souhaiterais savoir si c'est possible d'avoir un train direct de Bayonne vers Egletons ou Egletons vers Bayonne ? Merci ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Au vu des flux très limités entre Egletons et Bayonne et des contraintes de circulation imposées par la voie unique entre Egletons et Niversac (difficulté de croisement), il ne serait pas opportun de créer des circulations directes. Pour autant, des possibilités peuvent être proposées via correspondance à Brive, Périgueux et Bordeaux.
<i>27 – Liaisons Egletons-Toulouse</i> « L'horaire du vendredi heure d'hiver qui passe par Egletons vers Brive à 13h15, ne permet plus de rattraper le train de Brive vers Toulouse. L'un entre en gare à 14h24 et l'autre part à 14h24. Bon nombre d'élèves d'Egletons se retrouve sans moyen de transport le vendredi. Une autre solution est au départ de 15h15, cela est beaucoup trop tard. Il n'y a pas assez de covoiturage sur ce trajet. Il faudrait avancer ce trajet de la ligne 27 comme en été pour qu'ils puissent prendre ces trains ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Suite à des remontées de parents d'élèves concernant cette perte de correspondance le vendredi après-midi entre Egletons et Toulouse, une étude a été engagée auprès de SNCF Voyageurs pour envisager son rétablissement. Au vu des contraintes imposées par la ligne à voie unique, partagée avec les circulations Limoges-Ussel entre Meymac et Ussel, avec des possibilités de croisement limitées, il n'a pas été possible d'avancer le train au départ d'Ussel à 12h35.

	De plus, une demande a été formulée par certains établissements scolaires d'Egletons d'assurer la desserte à 13h15 pour assurer la prise en charge d'élèves après 13h. Comme vous l'indiquez, une solution reste proposée le vendredi : Egletons 15h53 – Brive 17h / Brive 17h28 – Toulouse 19h57. Le rétablissement de cette correspondance en direction de Toulouse plus tôt est en cours d'étude pour 2023.
22 – Divers	Réponses Région-SNCF
« Adaptez les horaires aux scolaires en semaine. L'adaptation des horaires au départ de Limoges est venue dégrader les horaires au départ de Brive le soir. Les horaires des scolaires sont les mêmes à Limoges comme à Brive, donc les besoins aussi....Voir pour rotation différente des matériels. De plus, pas assez d'offres en milieu de journée ainsi que le week-end pour les usagers « loisirs ». Train 16h30 Limoges supprimé, train 8h de Brive à avancer (horaire initial). Pouvoir continuer sur Tulle direct ».	Dans le cadre de la démarche Optim'TER, les horaires en heures de pointes du matin et du soir seront améliorés en 2023, aussi bien en direction de Limoges que de Brive, répondant aux besoins des scolaires notamment : - Arrivées Limoges : 7h30, 8h30, 9h30 (vs 7h28, 8h08, 9h14 actuellement). - Arrivées Brive : 7h30, 8h30, 9h30 (vs 7h37, 8h20, 8h55 actuellement). - Départs Limoges : 16h46, 17h28, 18h45 (vs 16h34, 17h15, 18h37 actuellement). - Départs Brive : 17h15, 18h15, 19h15 (vs 16h49, 18h04, 19h10 actuellement). Dans le cadre de cette même démarche, il est prévu en 2024 de créer une circulation supplémentaire entre Brive et Limoges en milieu de matinée (en semaine), ainsi qu'une circulation en fin d'après-midi entre Limoges et Brive le dimanche. Lors de la réalisation de travaux sur l'axe POLT entre Limoges et Brive (en journée), la circulation au départ de Limoges à 16h34 est régulièrement supprimée avec proposition de rabattement sur le TER suivant (départ 17h15). Ces travaux restent néanmoins nécessaires pour assurer le maintien des performances sur cette ligne. Il n'est pas prévu, à date, de liaison TER directe entre Limoges et Tulle (via Brive). Une telle desserte aurait pour conséquence de modifier les roulements de matériel et d'agent SNCF et pourrait dégrader les horaires proposés en heures de pointe entre Limoges

	et Brive. Les circulations entre Brive et Tulle étant opérées sur voie unique, cela contraindrait d'autant plus la construction de l'offre (difficulté de croisement). Pour autant, des solutions via correspondance en gare de Brive sont proposées. De plus, la ligne routière R6 permet d'assurer des liaisons directes entre Limoges et Tulle, sans rupture de charge.
27 – Horaires TER	Réponses Région-SNCF
« Il y a énormément d'étudiants à Egletons, et il faudrait que cette ligne soit davantage desservie et même qu'elle soit rénovée en profondeur pour permettre un meilleur temps de trajet. Beaucoup d'étudiants aujourd'hui préfèrent covoiturer étant donné le peu de trains qui roulent sur la ligne 27 et le peu de correspondance vers Clermont à Ussel... ».	Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment). Des études sur la régénération de l'ensemble de la ligne entre Ussel et Brive doivent être engagées en 2022. Elles permettront d'envisager le programme des opérations, leur coût et leur calendrier. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, des circulations supplémentaires entre Ussel et Tulle seront proposées le vendredi (+1 en 2023, +2 supplémentaires en 2024), afin de répondre à l'enjeu de desserte pour les étudiants ce jour-là. Dans ce cadre, un travail est à engager avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour améliorer les liaisons routières entre Clermont-Ferrand et Ussel.
27 – Divers	Réponses Région-SNCF
« Pourquoi la haute Corrèze est si mal desservie ? Plus aucun train direct Bordeaux-Ussel. C'est bien dommage, c'était si pratique. La gare d'Egletons est souvent fermée le matin, ce qui est embêtant pour acheter un ticket pour l'autocar (plus de vente à bord). Il faut plus de trains sur cette ligne, il y a une forte demande. Et surtout des trains plus grands en heure de pointe. Les trains sur Bordeaux sont bien plus confortables qu'ici ».	Les circulations « longue distance » opérées du vendredi au dimanche entre Bordeaux et Ussel ont été limitées à Tulle depuis 2021, en lien avec la démarche Optim'TER appliquée sur le lot 3 (étoile de Périgueux et vallée de la Dordogne). En effet, face à des flux très limités et une dégradation des résultats de régularité liée à un parcours cumulant plusieurs sections à voie unique, il a été décidé de proposer des liaisons via correspondances en gares de Brive et Périgueux. Pour correspondre aux besoins des étudiants notamment, ces liaisons sont ciblées le vendredi et le dimanche, sans dégradation importante du temps de parcours. Le guichet de la gare d'Egletons doit être ouvert le matin, de 10h à 13h, du lundi au vendredi. La Région demandera à SNCF Voyageurs de veiller à ce que ce service soit bien réalisé.

	Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment). Dans le cadre de la démarche OptimTER, des circulations supplémentaires entre Ussel et Tulle seront proposées le vendredi (+1 en 2023, +2 supplémentaires en 2024). Les flux étant importants entre Tulle et Brive, des renforts d'offre supplémentaires seront proposés : +1 circulation/jour du lundi au jeudi, +3 circulations/vendredi, +2 circulations/samedi et +1 circulation/dimanche dès 2023. En 2024, 2 circulations/jour supplémentaires seront proposées le week-end. Les services de la Région et SNCF Voyageurs travaillent ensemble pour veiller à ce que les compositions de matériel soient adaptées, au mieux, pour éviter des situations de sur-occupation. Cette vigilance sera accrue sur cette ligne, notamment en heures de pointes hebdomadaires. Le parc de Regiolis est aujourd'hui en priorité mis en place sur les lignes électrifiées, à proximité des centres de maintenance assurant le suivi de ce matériel (pas le cas du centre de Limoges) et où les flux nécessitent une capacité d'empont importante. Le parc de Regio 2N ne peut circuler que sur ligne électrifiée.
23 - Infrastructures « Bonjour. Depuis 2021, la ligne 23 est inscrite dans son intégralité dans le protocole Etat-Région sur les "petites lignes ferroviaires". Je suis usager de cette ligne et dois me rendre à Saint-Yrieix (au lieu de Pompadour) pour prendre le train. Etant donné que le carburant est à la hausse et que nous devons tous faire des efforts pour lutter contre le changement climatique, je voudrais savoir s'il y a déjà plus de visibilité relative aux travaux concernant le tronçon central de cette ligne ? ».	Réponses Région-SNCF La priorité de la Région est aujourd'hui portée sur la sauvegarde des infrastructures encore circulées. C'est à ce titre que des travaux de régénération vont être réalisés en 2023 entre Nexon et Saint-Yrieix, afin d'éviter toute nouvelle limitation de vitesse et pouvoir retrouver la vitesse initiale à 70 km/h sur cette section. Ces travaux, d'un montant de 23 M€, seront financés à 88% par la Région (soit 20 M€). Des travaux d'urgence seront également réalisés sur la section Objat-Brive à partir de 2024, pour maintenir les performances. Des études pour envisager des solutions de « train léger » seront engagées sur cette section pour proposer des pistes d'exploitation plus économes et adaptées à son profil. A date, les travaux permettant une réouverture de la section centrale, entre Saint-Yrieix et Objat (interrompue depuis 2018

	suite à un manque d'entretien des infrastructures), ne sont pas calés. Le transfert de gestion de la ligne Nexon-Brive à la Région, prévu dans le cadre du Protocole des Lignes de Desserte Fine du Territoires (LDFT) entre la Région et l'Etat, n'est pas encore appliqué. Les modalités de ce transfert restent à définir. Cependant, une étude réalisée par SNCF Voyageurs est en cours, afin d'envisager des évolutions du service de substitution routière mis en place, afin de le rendre plus efficace.
27 – Offre routière	Réponses Région-SNCF
« L'arrêt bus de la ligne 27 à Montagnac-sur-Doustre a été déplacé. Il était situé à une 100 de mètres de l'arrêt ferroviaire (sans co-visibilité), et il est désormais à 600 m (avec encore moins de co-visibilité). Comment peut-on rendre attractif une ligne lorsqu'il existe une telle absence de lisibilité dans le positionnement des arrêts ? La situation est identique à Corrèze. Quel est le rôle/responsabilité des communes et des intercommunalités pour des localisations contre-productives ? ».	Il est prévu que la desserte routière de Montagnac et Corrèze soit assurée au niveau des haltes TER, afin de permettre une desserte complémentaire à l'offre ferroviaire. Il sera rappelé aux transporteurs routiers les points d'arrêt à respecter.
27 – Infrastructures	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Le renforcement des communications ferroviaires entre Bordeaux, Brive, Clermont et Lyon, passe inévitablement par la réouverture du tronçon entre Ussel et Laqueuille. La région NA doit faire le "forcing" auprès de nos voisins d'AURA pour la réouverture de celui-ci. D'importants travaux avaient été déjà réalisés avant sa fermeture... Ne devrait-on pas en faire une ligne 'pilote' avec, au minimum, une navette FLEXI, ou bien une rame à hydrogène, pour redonner de l'intérêt à cette ligne ? ».	Suite à un manque d'entretien des infrastructures, les circulations ferroviaires ne sont plus opérées entre Clermont-Ferrand et Ussel depuis 2014. Le lancement d'études et travaux de régénération de la section Ussel-Laqueuille était prévu dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Limousin 2015-2020. Aucun engagement n'ayant été inclus au sein du CPER d'Auvergne, l'opération n'a pu être engagée. Ainsi, les crédits ont été affectés à d'autres lignes face aux nombreuses urgences pesant sur le réseau ferroviaire néo-aquitain. La Région restera attentive à toute innovation qui permettrait d'envisager des solutions alternatives, notamment en matière de « train léger ». Pour autant, à ce jour, les technologies envisagées ne sont pas assez avancées pour s'engager sur ce type de régénération des infrastructures et de matériel.
23 – Infrastructures	Réponses Région-SNCF

« Bonjour. Je suis habitant d'Objat et étudiant à Limoges. N'ayant pas le permis, le train est mon moyen de locomotion principal. Or, depuis l'éboulement sur la ligne Brive - Saint-Yrieix - Limoges, je dois passer par Uzerche pour aller à Brive, puis reprendre un train pour Objat. Malgré les nombreuses annonces de financements pour ré-ouvrir la dite ligne, il ne s'est pas passé grand-chose. A t-on l'espoir de voir cette ligne rouverte un jour et si oui, bientôt ? ».	La priorité de la Région est aujourd'hui portée sur la sauvegarde des infrastructures encore circulées. C'est à ce titre que des travaux de régénération vont être réalisés en 2023 entre Nexon et Saint-Yrieix, afin d'éviter toute nouvelle limitation de vitesse et pouvoir retrouver la vitesse initiale à 70 km/h sur cette section. Ces travaux, d'un montant de 23 M€, seront financés à 88% par la Région (soit 20 M€). Des travaux d'urgence seront également réalisés sur la section Objat-Brive à partir de 2024, pour maintenir les performances. Des études pour envisager des solutions de « train léger » seront engagées sur cette section pour proposer des pistes d'exploitation plus économes et adaptées à son profil. A date, les travaux permettant une réouverture de la section centrale, entre Saint-Yrieix et Objat (interrompue depuis 2018 suite à un manque d'entretien des infrastructures), ne sont pas calés. Cependant, une étude réalisée par SNCF Voyageurs est en cours, afin d'envisager des évolutions du service de substitution routière mis en place, afin de le rendre plus efficace.
<i>Divers – Liaisons diamétralisées</i> « Les besoins des populations changent, il faudrait des origines de destinations qui ne soient pas toutes centrées à Brive. Pour limiter les correspondances, pourquoi ne pas organiser des offres Objat/Tulle, Terrasson/Tulle, Souillac/Uzerche par exemple, qui seraient adaptées à des besoins de bassins versants ? Nécessité aussi de créer des haltes ferroviaires comme par exemple le Teinchurier, la Marquisie, Malemort Stade, Malemort contournement... adaptées à la complémentarité des transports. Problème de stationnement à Brive ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Dans le cadre de la démarche Optim'TER, la mise en place de circulations directes entre Objat et Tulle fait partie des enjeux relevés pour 2024. Ces possibilités restent cependant limitées du fait de circulations sur voie unique. De même, il existe d'ores et déjà des circulations directes opérées entre Terrasson et Tulle, via les circulations Bordeaux-Tulle ou Périgueux-Tulle-Ussel. De la même façon, un renforcement de ces circulations directes fait partie des enjeux de la démarche Optim'TER pour 2024. La Région est prête à participer au financement d'études pour la création de nouveaux points d'arrêt, si un potentiel est pré-identifié, mais ces projets sont à impulser par les territoires (Agglomération, Mairie). Pas de sollicitation en ce sens, à date. La difficulté de stationnement aux abords de la gare de Brive fera l'objet d'un échange entre la Région et l'Agglomération de Brive.

Intermodalités	Réponses Région-SNCF
« Vous vous focalisez sur Bordeaux, mais les Corréziens et Creusois veulent, eux aussi, pouvoir se déplacer en train. Les lignes 27 et 26 ont beaucoup de potentiel. Pourquoi ne pas faire des trains Tulle-Limoges, Objat-Ussel, sans changement à Brive ? Il faut davantage de trains sur la ligne 27, Egletons compte beaucoup d'étudiants qui ont besoin du train. Retour du « Ussel-Bordeaux » svp ! Plus de trains sur Limoges-Ussel aussi, fort potentiel touristique ! ».	Il n'est pas prévu, à date, de liaison TER directe entre Limoges et Tulle (via Brive). Une telle desserte en heures de pointe aurait pour conséquence de modifier les roulements de matériel et d'agent SNCF et pourrait dégrader les horaires proposés en heures de pointe entre Limoges et Brive. Les circulations entre Brive et Tulle étant opérées sur voie unique, cela contraindrait d'autant plus la construction de l'offre (difficulté de croisement). Pour autant, en 2023, une liaison via correspondance reste proposée sur l'horaire ciblé, en semaine : Limoges 17h28 – Brive 18h49 / Brive 19h11 – Tulle 19h38. De plus, la ligne routière R6 permet d'assurer des liaisons directes entre Limoges et Tulle, sans rupture de charge. Dans le cadre de la démarche Optim'TER, la mise en place de circulations directes entre Objat et Tulle (voire Ussel) fait partie des enjeux relevés pour 2024. Ces possibilités restent cependant limitées du fait de circulations sur voie unique. Les circulations « longue distance » opérées du vendredi au dimanche entre Bordeaux et Ussel ont été limitées à Tulle depuis 2021, en lien avec la démarche Optim'TER appliquée sur le lot 3 (étoile de Périgueux et vallée de la Dordogne). En effet, face à des flux très limités et une dégradation des résultats de régularité liée à un parcours cumulant plusieurs sections à voie unique, il a été décidé de proposer des liaisons via correspondances en gares de Brive et Périgueux. Pour correspondre aux besoins des étudiants notamment, ces liaisons sont ciblées le vendredi et le dimanche, sans dégradation importante du temps de parcours. Le développement de l'offre TER entre Ussel et Tulle est limité par la capacité des infrastructures (voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel entre Ussel et Meymac notamment). Dans le cadre de la démarche Optim'TER, des circulations supplémentaires entre Ussel et Tulle seront proposées le vendredi (+1 en 2023, +2 supplémentaires en 2024). Les flux étant importants entre Tulle et Brive, des renforts d'offre supplémentaires seront proposés : +1 circulation/jour du lundi au jeudi, +3 circulations/vendredi, +2 circulations/samedi et +1

circulation/dimanche dès 2023. En 2024, 2 circulations/jour supplémentaires seront proposées le week-end.

De la même façon, la capacité des infrastructures limite les développements d'offre entre Eymoutiers et Ussel.

Pour autant, toujours dans le cadre de la démarche Optim'TER, il est prévu en 2023 : +1 circulation/jour entre Eymoutiers et Limoges en semaine, +3 circulations/vendredi Limoges-Ussel, +1 circulation/dimanche. En 2024, sont attendues +2 circulations/jour supplémentaires entre Limoges et Eymoutiers, du lundi au samedi.

Sur ces deux lignes, les renforts en Haute-Corrèze sont notamment marqués le vendredi et le dimanche afin de répondre à l'enjeu de desserte pour les étudiants et lycéens internes.

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Amandine Dewaele, Conseillère Régionale de Corrèze. Le biogaz prévu dans ce qui a été présenté, serait du biogaz vert. Cela aura un bon impact sur l'empreinte carbone. »	Sur le bioGNV, la Région essaie d'injecter du gaz vert sur le réseau de gaz de la Nouvelle-Aquitaine. Aujourd'hui, on a un taux d'injection de biogaz qui est de 5 à 6 % avec une échéance en 2050 à 100 %. La Région finance la méthanisation dans les petites exploitations agricoles. Actuellement, ce qui est injecté sur le réseau de Nouvelle-Aquitaine a de quoi alimenter 500 camions de marchandises pour toute une année. On augmente la capacité à alimenter entièrement au méthane les transports de marchandises comme les transports de voyageurs. La soixantaine de rames sera largement alimentée. Le problème aujourd'hui est de trouver des méthaniseurs sur le territoire.
« M. Doirat, je suis très étonnée des chiffres de fiabilité que vous donnez sur les arrivées d'heure de train et les suppressions (2%). Je n'arrive pas à croire à ces données. »	Concernant la perception de la régularité et de la qualité du service TER, c'est un témoignage qui remonte au travers des enquêtes de satisfaction clients effectuées par SNCF Voyageurs. Effectivement, on observe un décalage entre la régularité mesurée au terminus d'un train et la perception de la régularité des usagers. Les chiffres présentés sont ceux de la ponctualité en fin de parcours. Sont appliqués des systèmes de mesure qui attestent que tel train est arrivé à destination avec un retard inférieur ou égal à 5 min. Néanmoins, les équipes de SNCF Voyageurs ont le sentiment que la qualité de service produite n'est pas suffisamment visible. Quelquefois, il peut y avoir une distorsion entre la régularité des arrêts intermédiaires et celle des arrêts terminus. Néanmoins, ce que l'on observe aussi, c'est qu'il y a un effet récurrence sur certains trains. On a des faiblesses de par nos organisations, de par des contextes de travaux pour produire les premiers trains du matin. En 2021, on a été confronté à des restitutions tardives. En 2022, afin de limiter l'impact pour nos clients, nous mettons en gare de Limoges et de Brive, des bus de réserve.
« Il y avait un train à 6h à Tulle pour aller à Bordeaux. Ce train a été supprimé. Pourquoi ? Maintenant, il est à 5h25 avec deux changements : à Brive et à Périgueux. Le train de Brive était en retard,	Dans le cadre de la démarche Optim'TER, des évolutions ont été apportées sur la desserte opérée entre Tulle et Bordeaux en 2021.

je n'ai pas pu avoir la correspondance à Périgueux. Je suis revenue chez moi. Le guichet n'a pas pu me rembourser. J'ai dû faire un remboursement en ligne, et au bout d'un mois, on m'a remboursé avec une perte de 75 % et en bons d'achat seulement. Finalement, tout cela coûte cher. » « En décembre 2020, j'ai pris le train pour aller à un colloque à Bergerac. Je suis arrivée à l'entrée de Brive, le train s'est immobilisé à 6 h 30 et suis restée jusqu'à 11 h 30 dans ce train. Le train était sorti des radars. J'ai dû batailler pour me faire rembourser mon billet. » « Concernant l'accessibilité à la gare d'Uzerche. Vous parlez d'améliorer les quais mais est-ce qu'il y aura un ascenseur ? ».	La Région a obtenu le maintien de circulations directes, mais les horaires ont évolué. Pour arriver à Bordeaux à 9h, la liaison se fait en effet désormais via deux correspondances, à Brive et Périgueux. La Région étudiera aux côtés de SNCF Voyageurs une solution pour améliorer cette liaison le matin en direction de Bordeaux. Concernant le sujet des remboursements, la garantie fiabilité est proposée aux abonnés annuels, elle permet, lors de suppressions de train ou de retards récurrents, de pouvoir bénéficier d'un remboursement partiel. Toutes les informations concernant cette garantie sont disponibles ici : https://m.ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine/garantie-fiabilite SNCF Gares & Connexions indique qu'un ascenseur en gare d'Uzerche est bien prévu dans le cadre des études de mise en accessibilité.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. CGT Cheminot de Brive. La CGT porte la proposition de réaliser des haltes ferroviaires en périphérie de l'agglomération de Brive pour faciliter le transport multimodal. En effet, il est très compliqué pour les habitants de Brive de stationner autour de la gare, avec des tarifs de parkings prohibitifs. Avec cette multimodalité et en appliquant des diamétralisations, par exemple en faisant des Terrasson-Tulle, Objat-Tulle, tous ces problèmes seraient résolus. Il est nécessaire de réfléchir à une exploitation autour de l'agglomération de Brive, à cette exploitation diamétralisée, en complémentarité des trains de plus longue distance. Est-ce que la Région, la SNCF, l'Agglo peuvent améliorer cela ? Sur la structure du comité de lignes : il est dommage de ne pas avoir intégré la ligne Ussel-Tulle-Brive-Bordeaux. C'est une ligne très structurante pour nous, et qui a un fort potentiel de déplacement ».	La position de la Région est aujourd'hui de renforcer l'offre périurbaine. Nous avons aujourd'hui des territoires qui se mobilisent sur cette question (La Rochelle, Le Pays Basque, Poitiers, ...). Il y a des choix possibles et la Région est ouverte sur ces créations de haltes sur tout le territoire et est prête à travailler sur ces feuilles de route. Avec l'évolution de la démographie, ces questions de haltes sont réellement posées. Pour autant, ces projets de création de halte et de renfort de desserte périurbaine sont à impulser et cofinancer à parité par les collectivités locales. La ligne Ussel-Tulle-Brive-Bordeaux est traitée dans le cadre du comité de lignes du bassin de Périgueux.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« M. le Maire de Masseret. Merci pour avoir entendu notre requête l'an dernier pour remettre un arrêt dans notre commune, ainsi que d'avoir mis des lignes de bus sur tout le territoire ».	

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Jean Paul Grador, Maire d'Uzerche. L'aménagement en gare d'Uzerche est très utile, notamment l'ascenseur. Je me réjouis de son arrivée. Renforcer toutes les dessertes, qu'elles soient TER ou grandes lignes, me semble important pour l'attractivité de notre territoire ».	La Région et SNCF Gares & Connexions prendront contact avec la Mairie concernant cette opération de mise en accessibilité.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Maire de Saint-Germain-les-Belles, sur la ligne 22. Précision par rapport aux horaires envisagés pour 2023 en ce qui concerne les retours de Limoges. Le dernier départ de Limoges est à 17 h 28, cela me semble tôt ».	Le volume de desserte est maintenu en 2023, des départs de Limoges seront opérés jusqu'à 20h20, en semaine.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Bruno Fleury, Maire et Conseiller Communautaire de l'Agglo de Tulle. Au-delà de l'accord que l'on a passé avec Brive et Périgueux, quid des horaires sur 2022-2023 pour l'amélioration de la desserte vers Bordeaux ? ».	La démarche Optim'TER ayant été appliquée en 2021 sur l'axe Ussel-Brive-Périgueux-Bordeaux, il n'y pas d'amélioration prévue concernant cette desserte. L'état des infrastructures et les travaux rendent difficile ces circulations « longue distance ». La Région étudiera aux côtés de SNCF Voyageurs une solution pour améliorer cette liaison le matin en direction de Bordeaux.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Vice-Président de l'Agglo de Brive chargé de l'Aménagement et du Transport. Première observation sur les horaires : merci pour les améliorations sur Limoges et sur Objat, en vous adaptant à la demande des salariés et des scolaires. Nouvelle-Aquitaine Mobilités a tenu une réunion à Guéret : les priorités définies portaient sur la ligne Objat, la ligne en allant sur Terrasson et sur Tulle. Mais il faudrait circuler à une vitesse convenable. Or, d'après les travaux que vous allez faire sur la ligne d'Objat en 2024, le train va rouler à 60 km/h, alors que l'on aimerait rouler à 110. Il faut donc effectuer des travaux supplémentaires sur cette ligne, en modifiant par exemple les passages à niveau. On voudrait bien que cette demande soit prise en compte pour 2024 ».	En 2023, sur la partie nord, le retour aux performances nominales de 70 km/h sera effectif à l'issue des travaux de régénérations. Sur la partie sud, quand on sera sur des travaux de régénération, on restera également dans les ambitions affichées sur une régénération avec une vitesse historique, mais qui ne sera pas à 110 km/h. Le sujet du relèvement de vitesse est lié à la modernisation de la voie, or la commande politique n'est pas celle-là. L'urgence de la commande est d'éviter des limitations de vitesse et d'éventuelles fermetures. La Région est solidaire avec toutes les demandes que fera l'Agglomération de Brive auprès du gouvernement afin de financer cette ligne. C'est la Région qui financera intégralement les travaux de régénération de cette ligne, dans le cadre du Protocole relatif aux lignes de dessertes fines du territoire.

	Sur des horizons post-2024, on peut imaginer des trains légers innovants.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Usager ligne 22. Question sur les travaux envisagés dans les gares jusqu'en 2025. Il n'y a que les principales gares concernées. Qu'en est-il des parkings vélos sécurisés ? Est-ce que les petites gares seront concernées ? Je m'étonne de voir beaucoup de trains roulant à l'énergie diesel, alors que nos lignes, notamment la 22, sont électrifiées. Pourquoi ne pas utiliser des matrices ferroviaires roulant à l'électricité ? ».	Dans le cadre de la convention cadre menée entre la Région et SNCF Gares & Connexions, il est prévu d'améliorer les services et le confort pour les usagers sur les différentes haltes TER et non seulement les gares les plus fréquentées. Sur le secteur du comité de lignes, de premières études sont engagées sur la ligne Ussel-Brive. Ensuite, elles pourront être menées sur les arrêts des autres lignes. Concernant le stationnement vélos, certaines haltes TER disposent déjà d'espaces de stationnement, notamment financés par les collectivités locales. La Région peut participer au financement de tels aménagements pour le stationnement sécurisé des vélos en gare, jusqu'à 70%. A la demande des territoires, la Région répondra positivement pour implanter ces espaces. La Région dispose toujours de beaucoup de matériel équipé en diesel. Le recours aux matériels bi-modes et les solutions pour éviter le diesel (trains à batterie et hybrides) vont être dispatchés sur les lignes non-électrifiées ou électrifiées en partie.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Habitant de Brive, usager de la ligne Limoges-Brive par Saint-Yrieix. On ne parle plus du tronçon entre Saint-Yrieix et Objat. Qu'en est-il ? Quand on parle de travaux en 2024 sur le tronçon Objet-Brive. Je vois le flot de voitures et de cars avec un TER quasiment vide, cela me pose problème. Cela pose également le problème des haltes au niveau de la zone industrielle. Je pense qu'il y a la place pour faire une halte. Il faut regarder rapidement ce tronçon entre Saint Yrieix et Objat.	En 2017, la Région a demandé un audit sur le réseau. Les travaux s'élevaient à 1,7 milliard d'euros. La Région s'est engagée à hauteur de 910 millions d'euros pour régénérer les lignes ouvertes existantes, sans même rajouter de sujet de signalisation, d'électrification ou de nouvelle modernisation. Aujourd'hui, les demandes de réouvertures de lignes ou d'exploitation de lignes sont aux quatre coins de la région. La Région est favorable aux réouvertures de ligne, mais la question du financement reste à poser. La Région n'a pas de recettes pour financer ces travaux. Les Agglomérations perçoivent le versement mobilités, la taxe sur les entreprises pour financer leur réseau urbain. Sur les 300 millions d'euros que la Région verse à la SNCF chaque année, il y a 60 millions d'euros qui vont à SNCF Réseau pour régénérer et pour travailler à l'entretien du réseau en Nouvelle-Aquitaine. Cela ne suffit pas. Ce sont les péages, plus on

La ligne passe par 7 viaducs. Quid de l'entretien de ces viaducs ? ».	fait rouler les trains plus on paie de péages et plus on fait arrêter les trains dans les gares, plus on paie de taxes à Gares & Connexions. Aujourd'hui, cela pose la question de l'avenir du transport public, contrairement à d'autres pays où c'est l'Etat qui finance à 55-60% pour régénérer le réseau ferroviaire, en France c'est 35%. Un contrat de performance a été signé entre SNCF Réseau et l'Etat. Toutes les Régions ont refusé ce contrat. Le choix de la Région est de ne pas fermer de lignes. En l'état, elle n'a pas les moyens d'en ré-ouvrir. 70% des lignes ont été perdus depuis une cinquantaine d'années. SNCF Réseau indique qu'à partir du moment où les lignes sont intégrées au réseau national, qu'elles soient circulées ou non circulées, la responsabilité sécurité incombe au mainteneur. Des visites en présence d'experts sont réalisées afin de vérifier l'état de ces ouvrages.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Proviseur lycée professionnel à Lavoisier à Brive et utilisatrice hebdomadaire de la ligne Brive-Périgueux. Les lycéens n'ont pas de navette de bus pour aller à la gare. Il y aurait la perspective d'un raccourci en passant par un chemin qui se situe au niveau de l'arrêt de bus, la Croix Saint-Jacques. Mais on arrive sur des terrains qui appartiennent à la SNCF. On passerait de 25-30 min de temps de trajet à 15 min. Cela aurait un effet bénéfique sur l'arrivée en cours ».	SNCF Gares & Connexions indique qu'il s'agit en effet d'une emprise ferroviaire. A date, il n'est pas possible de recourir à ce chemin, mais une réflexion sera engagée.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. CGT Cheminot Brive. Les usagers de la gare de Brive sont fortement impactés à cause des travaux, par des restitutions tardives. Or, quand les personnes sont en gare, le principal fautif c'est le cheminot. Le dysfonctionnement ferroviaire est reporté sur lui. Les comités de lignes doivent se projeter sur ceux qui prennent le train, mais aussi comment amener plus de monde dans les trains demain. Aujourd'hui, nous ne sommes pas dans une politique de développement de l'offre ferroviaire, alors qu'elle a besoin d'être repensée. Le transport scolaire, qui est de la compétence de la Région, a été repris par l'agglomération de Brive. Comment se fait-il que les bus sont pleins alors	

que les trains sont vides ? 8 usagers par train en moyenne. Mais qui voudraient faire des investissements pour 8 usagers ? Concernant les loisirs, pour venir au marché à Brive, il manque des rotations par rapport à nos bassins de vie. Même chose pour le marché d'Objat. Qu'est-ce qui empêche aujourd'hui de ré-ouvrir la desserte ferroviaire entre Objat et Vignols – Saint-Solve ? Sur les diamétralisations, il est compliqué de prendre des correspondances. Si on avait des Objat-Tulle, par exemple, on aurait aujourd'hui la continuité du transport, y compris en cas de retard. La diamétralisation doit être réfléchie. Je ne comprends pas que lorsqu'on a des lignes électrifiées, on roule au diesel ? ».	SNCF Réseau a indiqué qu'il n'était pas possible de rétablir les circulations jusqu'à Vignols – Saint-Solve. Les études de régénération qui ont été engagées ne comprenaient pas cette section. La Région va étudier cette difficulté aux côtés de SNCF Voyageurs.
Questions usagers comité de lignes « Elue de Brive et de l'Agglo de Brive. Malgré toutes les explications, je ne suis pas rassurée. J'ai le sentiment que les petites lignes sont de plus en plus en difficulté : pas les bons horaires, pas suffisamment de récurrences, les tarifs prohibitifs sur les parkings. Malgré l'augmentation du coût énergétique, le co-voiturage fonctionne, car c'est moins cher que le train. La Nouvelle-Aquitaine a fait des choix budgétaires. Or, nous ne sommes pas entendus sur toutes nos demandes, nous avons l'impression que nous sommes délaissés. Est-ce qu'il y a des projets pour les moteurs à hydrogène ? ».	Réponses Région-SNCF Ce sont les collectivités locales qui gèrent les parkings aux abords des gares et non pas la Région. La tarification TER régionale est attractive pour les groupes, via le Tarif Tribu, mais propose aussi des abonnements pour les jeunes, pour les salariés. De plus, il n'y a pas de frais d'usure de la voiture, il y a plus de sécurité. En 2020, la Région a financé seule des travaux d'urgence sur Nexon – Saint-Yrieix pour éviter sa fermeture. La Région a fait des choix, mais elle n'oppose pas la grande vitesse aux circulations du quotidien. L'engagement de la Région c'est 910 millions d'euros pour les petites lignes, hors de ses compétences. La Région ne mettra pas cette somme pour la LGV. La Région a travaillé sur plusieurs solutions d'énergie alternative. Elle examine cette possibilité à la condition que ce soit de l'hydrogène vert, et travaille sur des écosystèmes qui permettront de faire ces investissements.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF

« Bonsoir. Membre du conseil d'administration du POLT. Remarque à propos de la ligne 23 : le samedi à Pompadour un car arrive à 16 h 33 en provenance de Brive, et de Pompadour, un qui part à 16 h 14 vers Limoges. Dans l'autre sens : de Saint-Yrieix arrivée à 15 h 44 et départ à 15 h 42 de Pompadour. Les horaires sont trop rapprochés les uns des autres. La complémentarité entre les TER et les Intercités est plus que vitale. Nous avons en commun l'utilisation de la voie entre Brive et Limoges, et avons également des sujets communs qui sont les correspondances. Limoges a presque 25% de voyageurs en correspondance et à Brive 33%. D'où la nécessité de soigner les correspondances. Nous allons avoir du nouveau matériel à partir de 2023 et les travaux de régénération sont en cours pour 1,6 milliard d'euros. Reste que nous avons besoin d'une modernisation de la ligne pour un montant de 385 millions d'euros qui permettrait dans un premier temps pour deux trains quotidiens de mettre deux allers-retours à 2h49 entre Paris et Limoges, donc 3h49 entre Paris et Brive. Cette modernisation est prise en charge pour deux tiers par l'Etat, reste à charge de faire le tour de table financier avec les Régions, pour le reste. En outre, le matériel est vieillissant, il y a un manque de personnel de maintenance. Pourquoi ne pas engager des rames TGV pour suppléer les rames de TER ? Nous avons besoin de cette desserte amplifiée. Nous comptons sur l'appui de tous les élus ».	La desserte du service de substitution entre Saint-Yrieix et Objat est organisée en bassin versant pour proposer des liaisons Limoges-Pompadour et Pompadour-Brive. Le bout-en-bout Limoges-Brive est opéré via la ligne Limoges-Brive via Uzerche. Concernant le financement de la modernisation, le seul outil qui permet un cofinancement des Régions et de l'Etat, c'est le Contrat de Plan Etat-Région (CPER). La Nouvelle-Aquitaine, comme les autres Régions, est entrée en discussion avec l'Etat sur le volet mobilité des CPER, qui n'est pas appliqué à ce jour. La Région attend la reprise de ces discussions.
--	---

3 : Questions posées lors du comité de lignes et non répondues en séance

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Quel est l'avenir des dessertes ferroviaires sur notre périmètre Limoges-Brive via Saint-Yrieix ? Qu'espérer de l'éboulement du talus sur notre commune suite aux intempéries et à un manque d'entretien ? Qui est-ce qui entretient nos viaducs, ouvrages d'art qui font partie du patrimoine local ? Lierre sur les piliers, arbres qui poussent sur la voie, promeneurs alors que c'est interdit : qui est responsable en cas d'accident ? Qu'on nous dise clairement ce qui est envisagé et nous	La priorité de la Région est aujourd'hui portée sur la sauvegarde des infrastructures encore circulées. C'est à ce titre que des travaux de régénération vont être réalisés en 2023 entre Nexon et Saint-Yrieix, afin d'éviter toute nouvelle limitation de vitesse et pouvoir retrouver la vitesse initiale à 70 km/h sur cette section. Ces travaux, d'un montant de 23 M€, seront financés à 88% par la Région (soit 20 M€).

avancerons : trains plus légers, voie verte, train touristique. Fin mars 2022, réunion de concertation TAD, présence de M. Jacky Emon. Travaux prévus : 2032... nous en sommes sortis, les collègues maires et moi-même, dépités ! Posons les bonnes questions ».	Des travaux d'urgence seront également réalisés sur la section Objat-Brive à partir de 2024, pour maintenir les performances. Des études pour envisager des solutions de « train léger » seront engagées sur cette section pour proposer des pistes d'exploitation plus économes et adaptées à son profil. A date, les travaux permettant une réouverture de la section centrale, entre Saint-Yrieix et Objat (interrompue depuis 2018 suite à un manque d'entretien des infrastructures), ne sont pas calés. Cependant, une étude réalisée par SNCF Voyageurs est en cours, afin d'envisager des évolutions du service de substitution routière mis en place, afin de le rendre plus efficace, tel que présenté en réunion auprès des collectivités locales en mars 2022. La Région a sollicité SNCF Réseau pour qu'un meilleur entretien de la voie et de ses abords, entre Saint-Yrieix et Objat, soit réalisé afin d'éviter toute nuisance. De même, un échange doit avoir lieu avec les Mairies concernées concernant l'entretien des ouvrages d'art (dont tunnel de Saint-Solve).
Questions usagers comité de lignes « Bonjour. Il n'y a pas d'investissement dans les gares de la ligne 22 (à part Brive et Limoges) jusqu'en 2025, si j'ai bien compris ? ».	Réponses Région-SNCF La gare d'Allasac fait l'objet en 2022 de travaux, en lien avec la convention cadre portée par la Région et SNCF Gares & Connexions, afin d'améliorer les services et le confort pour les usagers. Il s'agit de re-surfaçage de quai, d'installation d'un nouvel abri voyageurs, de réparation de la marquise ou encore d'entretien de la passerelle, pour un montant de 316.000 € (financé à 80% par la Région). D'autres arrêts pourront être traités dans le cadre de cette convention d'ici 2026. De plus, des Afficheurs Légers (AFL) sont installés sur les différents points d'arrêt pour assurer une information voyageurs sur l'état des circulations et le quai desservi en temps réel.

	Ce matériel est d'ores et déjà installé à Solignac-Le Vigen, Pierre-Buffière, Magnac-Vicq et Saint-Germain-les-Belles. Le matériel en place à Masseret, Uzerche, Vigeois et Allasac tendant vers l'obsolescence, son remplacement est prévu d'ici la fin d'année 2022. Comme indiqué, des études sont engagées pour rendre accessibles les gares de Limoges et Brive. C'est également le cas pour la gare d'Uzerche.
--	--



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités concernant les lignes
22, 23 et 27 dans les volets 1 et 2 du compte-rendu.