



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Volet 1

Comité de ligne Bassin de Brive

23 mai 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

« 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 ».

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.

« 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.

« 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 covoiturier 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.

« 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 ?

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.

« 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 ? ».

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.

« 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 ?

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.



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités, questions et propositions concernant les lignes 22, 23 et 27 ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3.