

# CONCERTATIONS TER 2025

## 14 COMITES DE LIGNES

*Pour améliorer la qualité de service*

### Questions/Réponses



## Comité de lignes Etoile de Limoges

3 avril 2025



Angoulême – Limoges



Poitiers – Limoges



Limoges – Eymoutiers – Ussel

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

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

Toutes les infos sur

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

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

<b>Confort</b> « Les usagers et usagères se posent la question de l'impact de l'ouverture à venir à des opérateurs privés des TER de l'étoile ferroviaire de Limoges, sur la sécurité des transports (quelle formation des personnels d'exploitation et de maintenance), sur la qualité de service (garantie de correspondance), sur la régularité du trafic (matériel et personnel de remplacement). Nous comprenons également que la Région devra surinvestir par rapport à l'actuel pour rendre l'opérateur indépendant (notamment sur la maintenance). Est-ce que ce sera au détriment de l'aide à la tarification voyageur ? ».	<b>Réponses</b> En attente de validation de Bertrand de cette réponse : La Région ouvre progressivement à la concurrence les lignes régionales ferroviaires regroupées en lots. Pour le lot Limousin-Périgord comme pour les autres lots, la collectivité attend des candidats - les entreprises ferroviaires - un service exemplaire tant sur les compétences et les formations de son personnel, sur la qualité de service incluant une vigilance sur les correspondances inter-lots et sur la régularité en général. Dans le cadre de cette ouverture à la concurrence, il est prévu qu'une partie de la maintenance lourde soit pilotée par la Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (SPIIT). Ceci ne constituera en aucun cas un surcoût par rapport à la situation actuelle.
<b>Correspondances trains</b> « Les usagers doivent faire appel à plusieurs applications pour planifier leurs déplacements entre SNCF Connect, les horaires de bus départementaux, les régies des communautés d'agglomération, les vélos de location. La possibilité d'intégrer tous les modes de transports de l'étoile ferroviaire de Limoges dans une application unique permettrait de développer le report modal vers les transports collectifs et les mobilités douces ».	<b>Réponses</b> La Région Nouvelle-Aquitaine, le syndicat de mobilité Nouvelle-Aquitaine Mobilité, et Limoges Métropole modernisent la distribution des titres de transport et l'information voyageur pour une mobilité plus fluide, écologique et moderne dans les transports en communs dont les trains régionaux.  A terme, l'objectif est de fonctionner avec une application unique Modalis. Elle permettra d'acheter des billets TER, cars régionaux et des titres de bus de la STCL directement sur son téléphone, à tout moment. Une boutique en ligne sera disponible pour acheter ses billets depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone.  L'objectif est de faciliter les déplacements en utilisant un même support de transport pour plusieurs modes de mobilité.
<b>Correspondances trains</b> « Le vice-président de la Région en charge des transports a récemment émis l'idée d'une meilleure coordination des TER avec les TGV passant à Poitiers pour se rendre à Paris et j'aimerais vraiment que cette idée devienne une réalité et dans les deux sens : aller de Poitiers à Paris et aller de Paris à Poitiers. Toujours au moins 40 minutes d'attente en gare de Poitiers en provenance	<b>Réponses</b> Dans la mesure du possible, la Région et SNCF Voyageurs sont vigilantes quant aux correspondances TER/TGV ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons techniques ou d'incompatibilité avec les usagers pendulaires, qui

<p>de Paris pour prendre la correspondance pour Limoges fait perdre tout le bénéfice de la Très Grande Vitesse ! Il faut une meilleure coordination horaire TER/TGV ».</p>	<p>attendent des solutions de déplacements identiques tout au long de la semaine, en particulier aux heures de pointe.</p>
<p><b>Gares</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« L'accès aux trains dans certaines gares (par exemple Saint-Brice-sur-Vienne) est très difficile (et impossible pour les personnes à mobilité réduite). Nous demandons la mise aux normes des quais de ces haltes ferroviaires ».</p>	<p>La mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap de la gare de Saint-Brice-sur-Vienne n'est pas prévue. En effet, les gares prioritaires pour la mise en accessibilité ont été retenues selon trois critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquentation supérieure à 1 000 voyageurs / jour,</li> <li>- Présence d'un ERP recevant du public PMR à moins de 200 m de la gare,</li> <li>- Maillage du réseau permettant de pouvoir bénéficier d'une gare accessible à moins de 50 km.</li> </ul>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Les usagers et usagères de la ligne 18 entre Saillat et Chassenon souffrent d'un taux de service dégradé bien souvent imputable à des pannes de matériels et à l'impossibilité de remplacement. L'arrivée des nouvelles rames commandées par la région pourrait-elle permettre par glissement, de constituer une flotte de matériel roulant à l'étoile de Limoges en meilleur état et en nombre suffisant pour remplacer le temps des réparations ? Pour rappel un taux de service de 96% représente pour un usager du quotidien (travail/ études) pas moins de 3 incidents tous les 2 mois ».</p>	<p>Nous vous remercions pour cette contribution. Faisant suite aux remontées du comité de lignes 2024, une attention particulière a été portée par SNCF Voyageurs et la Région Nouvelle-Aquitaine à la ponctualité de la ligne 18, en particulier aux heures de pointe. Des efforts ont été faits avec SNCF Réseau pour fiabiliser l'infrastructure, afin de limiter les incidents en lien avec la signalisation. Le parc matériel, particulièrement en tension après de nombreux chocs, fait aussi l'objet d'un suivi régulier, conduisant à une réduction des immobilisations. L'arrivée de nouvelles rames sera bénéfique sur l'ensemble de la Région, permettant de redéployer des moyens afin de disposer d'une réserve suffisante pour faire face aux aléas.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« J'habite à Limoges et je travaille à Saint-Junien. Soucieuse de réduire mon empreinte carbone, je souhaiterais éviter d'utiliser ma voiture pour mes trajets quotidiens. Malheureusement, les horaires actuels des TER ne sont pas adaptés aux besoins des actifs. Le matin, un train part à 7h08 pour une arrivée à 7h42, ce qui est un peu trop tôt pour une prise de poste à 8h. Le suivant part à 8h04 et arrive à 8h38, ce qui est trop juste pour commencer à 8h30 et un peu tôt pour une prise de poste à 9h. Pour les trajets retour, les options sont aussi limitées : seuls 2 trains sont disponibles, à 17h20 et à 18h18, ce qui offre peu de flexibilité pour les horaires de fin de journée ».</p>	<p>L'offre ferroviaire sur la ligne de Limoges à Saillat-Chassenon vise à répondre aux attentes de la majorité des usagers, tout en tenant compte de la circulation en voie unique, imposant des croisements en gare. Les horaires d'arrivée et de départ de Saint-Junien sont prévus pour permettre au plus grand nombre d'effectuer le trajet entre la gare et le lieu de travail dans des délais raisonnables, et décaler les horaires actuels des trains existants viendrait à impacter l'heure d'arrivée des trains à Limoges, ne permettant plus de répondre aux attentes exprimées par une majorité des usagers.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« Au départ d'Eymoutiers le matin, il y a un écart de 55 minutes entre les deux premiers trains (6h28 et 7h18), puis plus rien pendant presque deux heures, puis deux trains qui se suivent à 50 minutes d'intervalle. C'est absurde. Celui de 9h12 ne pourrait-il pas être avancé d'au moins un quart d'heure pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- permettre d'arriver à Limoges avant 9h45 pour aller au centre avant 10h (ce qui est un horaire de travail habituel)</li> <li>- permettre de prendre la correspondance pour Toulouse de 9h58 sans devoir attendre 11h59 ou prendre le TER précédent (le train actuel arrive à 10h02 ! (c'est rageant de devoir attendre 1h40 environ pour 4 minutes de décalage) ? ».</li> </ul>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Il n'est pas possible de modifier l'horaire de ce train pour deux raisons de contraintes d'infrastructure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre Le Palais-sur-Vienne et Limoges Bénédictins, les trains Intercités, les trains des lignes 21 et 25 et les trains de fret circulent sur le même tronçon. Pour des raisons de sécurité, les trains doivent être espacés de 6 minutes à l'arrivée à Limoges. Un train Montluçon – Limoges arrive à Limoges à 9h46, il n'est pas possible de l'avancer car il est juste après un train de fret.</li> <li>- Un train Brive – Ussel arrive à Ussel à 8h06, il n'est pas possible de l'avancer pour des raisons de croisement à Tulle.</li> </ul> <p>Votre demande est toutefois conservée, au cas où la Région mènerait une refonte globale de l'offre ferroviaire.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Actuellement, les trajets du matin sur la ligne Limoges-Poitiers, dans les deux directions sont adaptés aux actifs qui se rendent à Limoges ou Poitiers et l'inverse n'est absolument pas pris en compte. Ainsi, il serait utile pour les usagers d'avoir un trajet en en plus direction du Dorat depuis Limoges (pour arriver à 8h - 8h30 au Dorat) et de même pour Montmorillon (pour arriver entre 7h30 et 8h30 à Montmorillon). Sans cela, il semble difficile de considérer le train comme une alternative à la voiture sur ces trajets ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>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 sur une ligne à voie unique, tout en s'inscrivant dans les nœuds ferroviaires de Limoges et Poitiers, où circulent des trains d'autres Entreprises Ferroviaires (Intercités, TGV, trains de fret).</p> <p>Dans le cadre des travaux de régénération entrepris en deux phases sur cette ligne, le retour au performances nominales offrira un peu plus de flexibilité pour prendre en considération les besoins de contre-pointe que vous soulignez à juste titre dans votre contribution.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Les horaires des bus sur le plan ne correspondent pas aux horaires réels, parce que à cause de trafic les bus prennent bien plus de temps !  J'ai déjà raté mon train à Angoulême car le bus a eu presque 15 min de retard !  Les poids lourds roulent parfois à 70kmh sur les montées et le bus ne peut pas doubler sans dépasser sa limite.  Ou le PL se doublent alors que c'est interdit.  S'il y a beaucoup d'élèves, chacun doit faire sonner sa carte, le conducteur.trice doit écrire la date sur le billet à la main, etc !  Cela prend beaucoup trop de temps !  Regardez comme autres pays/villes s'organisent ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Lorsque des autocars de substitution circulent, ils dépendent de la circulation et ont donc logiquement des temps de circulation plus longs que le train. Néanmoins, et en dépit du soin apporté lors de l'élaboration des horaires, des circonstances particulières peuvent avoir un impact important sur la ponctualité des circulations.</p> <p>Les correspondances ne sont pas garanties entre autocars et trains.</p>

<b>Horaires</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Dans le nouveau livret (format A5) qui contient toutes les lignes en Charente il y a un plan de réseau en premier page. Coté Charente-Limousin il n'existent que deux lignes de bus : 180 et 181. Les deux sont bien notés sur ce plan de réseau, en turquoise clair et turquoise foncé. Mais derrière, dans la partie horaire, il n'y a qu'une des deux ! Avez-vous oublié de mettre les horaires de la deuxième ligne ? Comment est-ce possible ? ».</p>	<p>Ce livret, édité pour la première fois en 2025 par les services de transports routiers de la Région Nouvelle-Aquitaine, pour la partie charentaise, omet en effet les fiches horaires des lignes 180 et 181. Cette erreur sera corrigée lors de la prochaine édition.</p>
<b>Horaires</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Des efforts ont été fait sur les horaires de la ligne Limoges-Ussel, mais cela doit se poursuivre. Le soir, le dernier train Limoges-Ussel arrive bien trop tard à Ussel. Une correspondance avec l'Intercités en provenance de Paris qui arrive à Limoges à 19h55 serait plus adéquate pour une arrivée moins tardive en Haute Corrèze, tout en maintenant une amplitude suffisante pour faire un aller/retour sur la journée vers Paris ».</p>	<p>Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/Intercités ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour une incompatibilité avec des besoins horaires précis d'un volume important d'usagers. Il a été choisi de privilégier la dernière correspondance avec l'Intercités en provenance de Paris pour offrir plus de marge aux habitants de la Haute-Corrèze.</p>
<b>Information voyageurs</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Il serait mieux de bénéficier d'affichage des trains et horaires dans l'ensemble des gares de notre région ».</p>	<p>L'affichage des horaires des trains est assuré dans l'ensemble des points d'arrêts desservis par le réseau TER Nouvelle-Aquitaine, et mis à jour dès que nécessaire (changement de service, plan de transport adapté pour travaux). La plupart des gares disposent en outre d'affichages dynamiques, permettant de connaître en temps réel les éventuels retards ou suppressions de trains. Les agents de circulations présents en gare veillent à informer les usagers quand ces systèmes ne sont pas présents. L'information est également disponible sur l'application TER Nouvelle-Aquitaine, rubrique « prochains départs ».</p> <p>Dans les gares qui ne sont pas pourvus d'écran d'information horaires en temps réel, il n'est pas prévu d'en installer avec un financement régional, ceci relevant des missions de SNCF Gares &amp; Connexions.</p>
<b>Information voyageurs</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Remettre la vente de titre de transport sur l'ensemble des gares où il y a une présence de personnel et sur la totalité du temps de présence des personnels SNCF. Nous avons perdu environ 70 % des temps d'ouverture guichet (ex : Aixe, Nexon, Saint-Junien). Cela facilite l'accessibilité du service public ferroviaire ».</p>	<p>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</p>

	<p>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.</p> <p>Des bornes seront installées en gare à partir du premier semestre 2026 pour permettre un achat autonome et rapide sur des amplitudes plus importantes.</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Le maintien de présence humaine en gare est primordiale pour assurer la sécurité des usagers et usagères. Ceci est particulièrement important pour les personnes en situation de handicap. De même, l'accès à l'information voyageur ou à l'achat de billet de manière déshumanisée n'est pas possible pour certaines catégories de voyageurs (personnes ne parlant pas notre langue, seniors, mineurs ne disposant pas de cartes de crédit). Il faut mettre un coup d'arrêt à la diminution constante des horaires d'ouverture des guichets ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>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.</p> <p>Des bornes seront installées en gare à partir du premier semestre 2026 pour permettre un achat autonome et rapide sur des amplitudes plus importantes.</p>
<p><b>Information voyageurs</b></p> <p>« Le site internet pour trouver sa correspondance est mal fait ! J'habite un petit village où le bus passe un fois par jour. Si je cherche sur : <a href="https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/cars-regionaux/reseau-et-horaires/">https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/cars-regionaux/reseau-et-horaires/</a> il m'affiche qu'une ligne : la 181, alors qu'il y a aussi la 180 qui passe à 10km et je pourrais y aller à vélo ou en voiture si besoin ! S'il n'y a pas de bus du tout dans un village, il s'affiche la possibilité d'élargir le cercle de recherche, comme cela on tombe sur des bus plus loin, mais s'il y a un bus, je n'ai pas cette possibilité d'élargir ma recherche ! C'est stupide ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région Nouvelle-Aquitaine modernise la distribution des titres de transport pour une mobilité plus fluide, écologique et moderne sur le réseau TER et au-delà. L'application Modalis permet d'acheter facilement des billets TER et cars régionaux directement sur son téléphone, à tout moment. Une boutique en ligne est disponible 24h/24 et 7j/7 pour acheter ses billets depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone. L'objectif est de faciliter les déplacements en utilisant un même titre de transport pour plusieurs modes de mobilité.</p> <p>Des problématiques de paramétrages peuvent néanmoins survenir, nous vous remercions pour votre signalement et le transmettons aux équipes en charge du développement de cette application.</p>

<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Alors que le financement des études et premiers travaux de régénération jusqu'en 2027 est inscrit à hauteur de 34m€ dans l'avenant mobilité au CPER, il convient à présent de veiller au bon engagement et au bon avancement de ces études et travaux.</p> <p>La proposition consiste à créer une commission de suivi trimestrielle avec SNCF Réseau, la Région Nouvelle Aquitaine, la Préfecture de Région, les élus des collectivités territoriales et les associations d'usagers pour s'assurer du bon déroulé et garantir le retour des trains sur l'intégralité de la ligne 18 Limoges-Angoulême dans les plus brefs délais ».</p>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir.</p> <p>La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Obtenir que l'engagement pour le financement de l'intégralité des travaux de régénération soit acté par la signature d'une convention entre l'Etat et les collectivités territoriales financeuses avant le deuxième trimestre 2025.</p> <p>Obtenir que des ressources budgétaires complémentaires au CPER actuel puissent être dégagées pour démarrer toutes les phases de travaux qui seront prêtes à lancer sans attendre le prochain CPER ».</p>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir.</p> <p>La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« La régénération de la ligne Limoges-Angoulême et son électrification devient une urgence et surtout une nécessité. Les possibilités de fret doivent y être également associées.</p> <p>Cette situation de liaison entre deux villes d'importance n'est pas normale et montre l'abandon territorial de l'est régional ».</p>	<p>La régénération de la ligne Limoges-Angoulême est bien identifiée comme un enjeu stratégique.</p> <p>Concernant l'électrification, elle n'est pas prévue à court terme en raison des contraintes budgétaires. Toutefois, des solutions alternatives sont à l'étude pour verdir les circulations, comme l'utilisation de biocarburants ou de trains à batteries.</p> <p>Par ailleurs, les enjeux liés au fret sont bien pris en compte dans les réflexions sur l'avenir de cette ligne.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Avec les projets d'extension portés par Orano et le développement de l'activité économique, la Région envisage-t-elle de mettre des TER entre Bessines-sur-Gartempe et Limoges ? Pour se faire, il y a 6 km de voie à régénérer. Ce qui est peu au regard du réseau ferré en Nouvelle-Aquitaine. Par ailleurs, l'état doit pouvoir également jouer son rôle dans ces travaux ».</p>	<p>En dépit de l'intérêt de votre proposition, il n'est pas prévu de réouverture aux voyageurs de la ligne de Bersac-sur-Rivalier à Bessines-sur-Gartempe. Outre le coût prohibitif d'un tel projet, une desserte de cette antenne serait rendue difficile compte-tenu de la nécessité d'inscrire les circulations au sein du trafic existant sur l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse. Deux lignes routières opérées par la Région Nouvelle-Aquitaine permettent la desserte de Bessines-sur-</p>

	Gartempe : la ligne 202 Bessines - Limoges et la ligne 235 Châteauponsac - Limoges.
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
« Obtenir que des ressources budgétaires complémentaires au CPER actuel puissent être dégagées pour démarrer toutes les phases de travaux qui seront prêtes à lancer sans attendre le prochain CPER ».	La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir, et aux ressources allouées pour mener à bien cette opération majeure.
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
« Les études menées doivent prendre en compte le retour du fret nécessaire à la décarbonation des transports de marchandise et à l'équilibre technico-économique de la ligne. Le retour du fret doit favoriser des grands projets de réindustrialisation comme le projet LiCHEN de production de carburant aéronautique à Saillat-sur-Vienne. Le retour du fret doit faciliter l'accès aux ports maritimes de la façade atlantique pour les industries de la Haute-Vienne et de la Charente ».	Les enjeux liés au fret sont bien pris en compte dans les réflexions sur l'avenir de cette ligne.
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
« Obtenir que les études menées prennent en compte le maintien des gares et le développement des voies de croisement permettant le développement de fréquences/sillons répondant aux attendus des usagers et usagères ».	Les études menées par SNCF Réseau répondent aux expressions de besoins réalisées par la Région Nouvelle-Aquitaine, et les Entreprises Ferroviaires intéressées, tout en optimisant les installations et donc les coûts, en visant à favoriser la concrétisation du projet.
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
« Réaliser les travaux de maintenance conservatoire (entretien des ouvrages hydrauliques, défrichage) et de sauvegarde des ouvrages métalliques (corrosion) de manière annuelle sur la partie Angoulême à Saillat-Chassenon et ce dès 2025. L'entretien de notre patrimoine ferroviaire est une question de sécurité pour certains riverains et c'est également un point de bonne gestion pour ne pas rajouter des surcoûts aux travaux de régénération ».	L'entretien régulier des infrastructures, y compris les ouvrages hydrauliques et métalliques, est essentiel pour garantir la sécurité, limiter les dégradations et éviter des surcoûts lors des futures opérations de régénération. Cette demande est transmise à SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure, afin qu'elle soit intégrée aux programmations de maintenance, dans une logique de préservation du patrimoine ferroviaire et d'optimisation des investissements à venir.
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
« Pour le fret et pour le transport des passagers, l'électrification par caténaires présente les meilleures garanties d'efficacité et de taux de service pour décarboner le transport ferroviaire. Il faut absolument que les importants travaux de régénération de la ligne 18 prévoient l'électrification de la ligne Angoulême-Limoges ».	Cela représente un investissement très lourd, difficilement envisageable à court terme dans le contexte budgétaire actuel. C'est pourquoi des solutions alternatives, comme les trains à batteries ou l'utilisation de biocarburants, sont étudiées pour répondre aux objectifs de verdissement sans attendre une électrification complète. Ces options pourront être compatibles avec une électrification future si celle-ci est décidée lors d'une phase ultérieure de régénération.

<p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p> <p>« La Région et l'Etat ont cofinancé les 2.3m€ qui ont permis de réaliser les études préliminaires aux travaux de régénération de la ligne Angoulême-Limoges. Ces études sont terminées depuis mi 2024. A présent, SNCF Réseau nous dit qu'elles sont l'objet d'un audit ! Qui mieux que les élus et les associations d'usagers pour réaliser cet audit et faire des propositions d'amélioration ou de modification ? 7 ans après l'arrêt des trains entre Angoulême et Saillat-Chassenon, nous avons besoin de transparence, de travail en confiance et surtout d'aller vite ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir. La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.</p>
<p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p> <p>« A l'automne 2024 on a déploré la dépose de l'aiguille ferroviaire de l'entreprise SYLVAMO à Saillat-sur-Vienne. Contre temps fâcheux alors que l'entreprise VERSO ENENERGY venait d'annoncer son intention de produire et de transporter par chemin de fer du carburant aéronautique à Saillat-sur-Vienne. Au moment où la concertation publique débute il convient de reposer cette aiguille pour ne pas nuire à ce projet industriel structurant pour la région. Il faut avoir en tête que Saillat est en compétition avec une dizaine de sites en France... ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La région n'a pas de compétence en matière de desserte ferroviaires des entreprises privées, le choix du maintien ou non de leur accès au Réseau Ferré National leur appartient.</p>
<p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p> <p>« Malgré des avancées dans les rotations et évolutions des horaires, nous pourrions grandement améliorer les circulations sur cette voie unique Limoges-Eymoutiers-Ussel en régénérant les voies de croisement de Saint-Priest-Taurion et Saint-Denis-les-Murs. À inscrire prioritairement dans le CPER. Quant à la signalisation, pouvez-vous donner des précisions à propos de son devenir ? Des études, encore des études... et après ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Votre remarque concernant la réouverture de point de croisement à Saint-Priest-Taurion et Saint-Denis-des-Murs est entendue par la Région. Néanmoins, à court terme, il n'est pas prévu de les rouvrir dans le CPER actuel, 2023-2027. Dans le cadre de nouvelles négociations entre l'État, SNCF Réseau et la Région concernant le prochain CPER, ce point pourra être abordé, avec une clé de financement à élaborer. La Région seule ne peut pas financer des opérations de modernisation de l'infrastructure.</p> <p>Quant à la signalisation, dans le CPER actuel, il est prévu 20M€ destinés à financer des études et des travaux sur la signalisation de cette ligne. Ces travaux permettront d'éviter une fermeture de la ligne. Les études en cours permettront de définir le calendrier de travaux qui devraient intervenir en 2027.</p>

<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« D'études en études à grand renfort de millions d'euros, rien ne sort des cartons. Il est grand temps de lancer les travaux sur cette ligne. 242 millions pour la régénérer, c'est plus du double par rapport à d'autres projets récemment réalisés ou en cours de réalisation, avec je pense un cahier des charges similaire (RVB tout simplement). Peut-on nous expliquer une telle explosion des coûts ? Décourager les payeurs ? De plus, je crois savoir que la refonte de la signalisation est prévue ? Est-ce bien nécessaire pour 5 A/R par jour ? Peut-on, à l'inverse des précédents comités de ligne, avoir des réponses précises de la SNCF à nos questions et non de vagues réponses génériques ? ».</p>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir.</p> <p>La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Limoges et agglomération : 186 000 habitants.  Angoulême et agglomération : 110 000 habitants.  Entre les deux villes : 40 000 habitants.  Haute vallée d'Aspe de Bedous aux Forges-d'Abel : 2 000 habitants.  La Région peut-elle expliquer pourquoi elle saura trouver 450 millions d'euros, mais certainement plus d'un milliard d'euros pour desservir 2 000 habitants en haute vallée d'Aspe, alors qu'elle est incapable de trouver 250 millions d'euros pour régénérer Angoulême-Limoges qui pourrait desservir jusqu'à 340 000 habitants ? La Région peut-elle expliquer sa politique d'aménagement du territoire ? ».</p>	<p>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.</p> <p>Pour Angoulême-Limoges, la situation est différente : il s'agit d'un axe structurant relevant du réseau principal, donc de la responsabilité partagée entre l'État et SNCF Réseau. La Région ne peut à elle seule assumer un tel niveau d'investissement, d'autant plus que cette ligne nécessite une régénération lourde. C'est pourquoi un engagement fort de l'État est indispensable pour avancer sur ce dossier.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« 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 feroutage 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 Angoulême-Limoges, ce qui correspond à 10% du total nécessaire ? ».</p>	<p>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.</p> <p>Pour Angoulême-Limoges, la situation est différente : il s'agit d'un axe structurant relevant du réseau principal, donc de la responsabilité partagée entre l'État et SNCF Réseau. La Région ne peut à elle seule assumer un tel niveau d'investissement, d'autant plus que cette ligne nécessite une régénération lourde. C'est pourquoi un engagement fort de l'État est indispensable pour avancer sur ce dossier.</p>
<b>Infrastructures (voies, réseau)</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Lors de l'émission « Dimanche en politique - Limousin »  « L'avenir des TER en Limousin » du 2 mars 2025 sur France 3 Nouvelle-Aquitaine, le représentant d'AngouLim a entendu de la part de Jean-Luc Gary et Renaud Lagrave que c'est à cause de</p>	<p>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.</p>

<p>l'Etat qui ne veut pas financer que Angoulême-Limoges ne rouvrira pas. 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 450 millions d'euros, voire plus d'un milliard d'euros, la Région se dispensera de l'aide de l'Etat. Pouvez-vous nous expliquer ce paradoxe ? ».</p>	<p>Pour Angoulême-Limoges, la situation est différente : il s'agit d'un axe structurant relevant du réseau principal, donc de la responsabilité partagée entre l'État et SNCF Réseau. La Région ne peut à elle seule assumer un tel niveau d'investissement, d'autant plus que cette ligne nécessite une régénération lourde. C'est pourquoi un engagement fort de l'État est indispensable pour avancer sur ce dossier.</p>
<p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« 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 Limousins vers la vallée d'Aspe pour que les trains Pau-Oloron-Bedous ne circulent plus vides de voyageurs ? ».</p>	<p>Concernant le Limousin, la Région est pleinement consciente des besoins importants en matière de mobilité. De nombreux efforts ont été réalisés ces dernières années (rénovation d'axes, renforts d'offre, modernisation des gares), mais certains projets, comme la régénération de la ligne Angoulême-Limoges, nécessitent un cofinancement de l'État, car ils relèvent du réseau structurant. La Région continue de plaider pour que le Limousin bénéficie de la même attention que les autres territoires. Il ne s'agit en aucun cas de privilégier une zone au détriment d'une autre, mais d'avancer selon les leviers financiers et techniques disponibles pour chaque projet.</p>
<p><b>Infrastructures (voies, réseau)</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Cela fait trop longtemps que la portion entre Ussel et Clermont-Ferrand est fermée à la circulation des trains. Il est urgent de la rouvrir afin de garantir une vraie desserte entre les capitales régionales, qui plus est, permettant d'autres liaisons, par exemple entre Limoges et Clermont-Ferrand (aujourd'hui, moyennant deux correspondances et en passant par Vierzon ou Guéret, le trajet prend de 5 à 7 heures, c'est inadmissible !) ».</p>	<p>La Région comprend votre intérêt pour une desserte entre Limoges et Clermont via Ussel. Pour autant, il apparaît aujourd'hui difficile de promouvoir la réouverture de la section Ussel - Clermont-Ferrand au regard de l'absence de mobilisation tant de l'Etat que de la Région AURA. L'Etat est en effet compétent pour investir dans le réseau ferroviaire, la Région ne pouvant intervenir que sur des opérations ciblées hors compétence.</p> <p>La Région mobilise ses crédits sur la pérennisation du réseau actuellement exploité comprenant la ligne Limoges - Ussel. 20M€ sont inscrits au CPER 2023-2027 pour maintenir les circulations en changeant la signalisation qui arrive à son terme.</p> <p>De plus, des travaux de maintien de la performance de la ligne Brive - Tulle - Ussel sont prévus entre Tulle, Meymac et Ussel. Ces travaux ont un coût de 3,4 millions d'euros avec un financement de 65 % par la Région, soit 2,2 millions d'euros. Ils sont prévus entre le 8 juin et le 17 juillet 2026. Ils permettent de maintenir des conditions de circulations optimales entre Meymac et Ussel avec la possibilité de circuler jusqu'à 90 km/h pour les trains régionaux.</p>
<p><b>Intermodalité - vélo + train</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Pour la création d'emplacements supplémentaires pour les vélos dans les trains : ajout d'un wagon spécial (avec un accès plus</p>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord,</p>

<p>pratique que les escaliers ?), suspensions plus nombreuses, etc. Le tout sans supprimer de places pour les autres passagers, déjà parfois contraints de voyager debout.</p> <p>Permettre l'intermodalité sur toutes les lignes de car, avec de vrais aménagements (non, s'il faut démonter les roues du vélo pour pouvoir le transporter ce n'est pas un aménagement correct).</p> <p>Rendre la réservation d'un espace vélo plus simple et plus claire.</p> <p>Créer des stationnements sécurisés dans les gares desservies, pour pouvoir, si on le souhaite, y laisser son vélo l'esprit serein ».</p>	<p>sachant que cela ne doit se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Ainsi la Région n'est pas favorable à ce que les trains soient aménagés pour recevoir de nombreux vélos, car cela nécessiterait de retirer des places assises dans les trains très fréquentés. Ainsi le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés.</p> <p>Néanmoins, pour favoriser l'intermodalité train/vélo, des solutions sont progressivement mises en œuvre. Premièrement, la Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée.</p> <p>La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'utilisateur puisse trouver, dans les gares et haltes situées en dehors des grandes agglomérations, des services de mobilité lui permettant de se rendre à destination.</p>
<p><b>Intermodalité - vélo + train</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« J'ai entendu parler qu'il sera bientôt plus autorisé de mettre les vélos électriques dans les bus.</p> <p>Déjà c'est difficile s'il y a beaucoup des passagers avec bagage on risque de pas pouvoir monter.</p> <p>Pouvez-vous mettre en place une structure pour les charger derrière comme chez les voitures ?</p> <p>Ou aussi mettre en place un parking à vélos à la station de bus ? ».</p>	<p>La Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée.</p> <p>Concernant les modalités d'accès aux autocars, nous relayons votre demande aux services en charge des mobilités routières.</p>
<p><b>Tarifs</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« J'habite à Limoges et je travaille à Saint-Junien. Dans une démarche de réduction de mon empreinte carbone, je souhaiterais privilégier le train plutôt que la voiture pour mes déplacements quotidiens. Toutefois, les tarifs actuels des TER ne sont pas adaptés aux usagers réguliers, notamment les actifs.</p> <p>Avec un billet à 9,60 € l'aller, le coût devient rapidement élevé sur un mois. Dans ces conditions, il est difficile d'encourager une mobilité plus durable ».</p>	<p>Chaque Région applique sa propre tarification sur les services ferroviaires qu'elles proposent. 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.</p> <p>À titre d'exemple, un abonnement mensuel (+ 28 ans) entre Limoges-Bénédictins et Saint-Junien revient à 98,10€, pour un nombre de trajets illimités sur la période (soit 2,45€/trajet, pour 20 jours de travail). L'abonnement annuel propose des mensualités à 85,80€, pour des trajets en illimités toute l'année.</p>

<b>Autre</b>	<b>Réponses</b>
<p>« La ligne Limoges-Ussel est un axe essentiel pour la mobilité publique à l'échelle du Limousin, et un lien précieux pour les communes de Haute Corrèze avec le reste du territoire, vital pour qu'il ne soit pas enclavé.</p> <p>De nombreux habitant.e.s du territoire, actifs et étudiants entres autres, bénéficient de cette ligne de manière quotidienne ou hebdomadaire, et en dépendent par exemple pour leur emploi, leurs études, ou pour rejoindre des gares plus centrales et se déplacer dans la Région ou ailleurs en France (ex. Paris).</p> <p>Note additionnelle : pour les usagers abonnés, il serait utile d'automatiser des notifications en cas d'annulations de trains ».</p>	<p>La Région mobilise ses crédits sur la pérennisation du réseau actuellement exploité comprenant la ligne Limoges – Ussel. 20M€ sont inscrits au CPER 2023-2027 pour maintenir les circulations en changeant la signalisation qui arrive à son terme.</p> <p>De plus, des travaux de maintien de la performance de la ligne Brive – Tulle – Ussel sont prévus entre Tulle, Meymac et Ussel. Ces travaux ont un coût de 3,4 millions d'euros avec un financement de 65 % par la Région, soit 2,2 millions d'euros. Ils sont prévus entre le 8 juin et le 17 juillet 2026. Ils permettent de maintenir des conditions de circulations optimales entre Meymac et Ussel avec la possibilité de circuler jusqu'à 90 km/h pour les trains régionaux.</p> <p>SNCF Voyageurs expérimente prochainement les notifications pour les abonnés en cas de suppressions sur certaines lignes. Si les résultats sont positifs, cette fonctionnalité pourrait être entendue à l'ensemble des abonnés.</p>

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

<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
<p>« Le matériel roulant de l'étoile de Limoges n'est pas en forme. Difficile d'assurer un taux de service à la hauteur des besoins des usagers. Est-ce que l'arrivée des nouvelles rames et des rames remises à neuf va changer la situation sur l'étoile de Limoges ? ».</p>	<p>L'arrivée de nouvelles rames sera bénéfique sur l'ensemble de la Région, permettant de redéployer des moyens afin de disposer d'une réserve suffisante pour faire face aux aléas.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« Billetique pourquoi pas, déshumanisation des gares non ! car on laisse sur le quai les personnes les plus fragiles (anciens, mineurs, PMR). Quel programme pour augmenter les temps d'ouverture des guichets ?</p> <p>Les anciens nous avaient légué un réseau ferroviaire performant. Quel engagement de la part de l'Etat pour maintenir et développer ce réseau ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>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.</p>

	Des bornes seront installées en gare à partir du premier semestre 2026 pour permettre un achat autonome et rapide sur des amplitudes plus importantes.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Connection ? Quid de Saillat-Chassenon quand on continue vers Angoulême ? ».	La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir. La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Sur Limoges-Saillat-Chassenon, certaines haltes ferroviaires comme Saint-Brice-sur-Vienne nécessiteraient des travaux sur les quais ».	Des programmes Gares sont prévus de manière régulière pour améliorer l'accès et le confort des usagers. Nous prenons note de votre demande en vue de l'élaboration de programmes futurs.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Nous réitérons la demande des usagers et usagères pour la mise en place d'un train de fin de matinée de Saillat-Chassenon vers Limoges, 11 h par exemple qui permettrait de rejoindre notre capitale limousine pour des rendez-vous de début d'après-midi. L'écart entre celui de 9h04 et 14h03 est bien trop important ».	La circulation des trains entre Limoges et Saillat-Chassenon est contrainte, d'une part, par l'exploitation en voie unique, et d'autre part par la circulation de trains de fret pour la desserte des Carrières de Pagnac. Malheureusement, une plage réservée aux trains de fret rend impossible la création proposée.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Nous constatons de nouvelles diminutions des horaires d'ouverture de guichets en gares. En quelques années, les horaires d'ouverture de la gare de Saint-Junien ont baissé de 47%. Le maintien de présence humaine qualifiée en gare est primordial pour assurer la sécurité des usagers et usagères. Ceci est particulièrement important pour les personnes en situation de handicap. De même l'accès à l'information voyageurs ou à l'achat de billets de manière informatisée/déshumanisée n'est pas accessible pour certaines catégories de voyageurs (personnes ne parlant pas notre langue, seniors ou mineurs ne disposant pas de cartes de crédit). ANGOULIM demande un retour aux horaires d'ouverture de guichets antérieurs ».	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.  Des bornes seront installées en gare à partir du premier semestre 2026 pour permettre un achat autonome et rapide sur des amplitudes plus importantes.

<p><b>Questions</b></p> <p>« Le taux de service n'est pas encore à l'attendu et nous avons dû déplorer plusieurs annulations de trains sur la dernière période (2 sur le 7h52 de Saint-Junien la semaine du 15 février). ANGOULIM demande que la régularité du trafic soit améliorée en dotant la ligne du matériel de secours opérationnel et d'une organisation du remplacement du personnel d'exploitation et notamment le remplacement des personnels partant à la retraite ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Faisant suite aux remontées du comité de lignes 2024, une attention particulière a été portée par SNCF Voyageurs et la Région Nouvelle-Aquitaine à la ponctualité de la ligne 18, en particulier aux heures de pointe. Des efforts ont été faits avec SNCF Réseau pour fiabiliser l'infrastructure, afin de limiter les incidents en lien avec la signalisation. Le parc matériel, particulièrement en tension après de nombreux chocs, fait aussi l'objet d'un suivi régulier, conduisant à une réduction des immobilisations. L'arrivée de nouvelles rames sera bénéfique sur l'ensemble de la Région, permettant de redéployer des moyens afin de disposer d'une réserve suffisante pour faire face aux aléas. SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure, dimensionne les ressources nécessaires en lien avec le service à assurer.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« Certaines "haltes ferroviaires" entre Limoges et Saillat-sur-Vienne - Chassenon ne disposent pas de quais adaptés aux personnes à mobilité réduite (exemple Saint-Brice-sur-Vienne). ANGOULIM demande une mise aux normes des quais de ces gares ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap des gares entre Limoges-Montjovis et Saillat-Chassenon n'est pas prévue. En effet, les gares prioritaires pour la mise en accessibilité ont été retenues selon trois critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquentation supérieure à 1 000 voyageurs / jour,</li> <li>- Présence d'un ERP recevant du public PMR à moins de 200 m de la gare,</li> <li>- Maillage du réseau permettant de pouvoir bénéficier d'une gare accessible à moins de 50 km.</li> </ul>
<p><b>Questions</b></p> <p>« ANGOULIM a pu constater l'enlèvement de l'aiguille ferroviaire de l'entreprise Sylvamo à Saillat-sur-Vienne à l'automne 2024, alors que le projet de production de carburant aéronautique LiCHEN prévoit un transport ferroviaire de ces carburants depuis ce site. Est-ce que cette aiguille va être remise en place pour favoriser le choix du site de Saillat par l'entreprise VERSO ENERGY ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La région n'a pas de compétence en matière de desserte ferroviaires des entreprises privées, le choix du maintien ou non de leur accès au Réseau Ferré National leur appartient.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« Quel sera le type de signalisation installé sur Poitiers – Limoges ? Au-delà des suppressions des limites de vitesse actuelles, la vitesse sera t'elle relevée sur Poitiers - Angoulême ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les travaux de régénération entre Poitiers et Limoges visent à remplacer les composants de la voie au « juste besoin », à reprendre la plateforme et des ouvrages hydrauliques et ouvrages en terre, et les composants de signalisation qui le nécessitent, afin de revenir aux performances nominales de la ligne qui avaient été dégradées en raison de la pose de Limitations Temporaires de Vitesse. Outre une pérennisation de la ligne pour 20 ans, des gains sont également attendus en matière de fiabilité et de robustesse de</p>

	l'exploitation, le gain de temps sur le trajet de bout en bout étant estimé à environ 15 minutes, selon la politique d'arrêt retenue.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Sur la ligne 24, quel sera le gain de temps à l'issue des travaux phase 1 et 2. Merci ».	Outre une pérennisation de la ligne pour 20 ans, des gains sont également attendus en matière de fiabilité et de robustesse de l'exploitation, le gain de temps sur le trajet de bout en bout étant estimé à environ 15 minutes, selon la politique d'arrêt retenue. Les gains sur la section Poitiers – Montmorillon, obtenus par un retour de la vitesse de fond de la ligne à 140 km/h, sont de 6 minutes, et bénéficieront aux usagers dès le service annuel 2026, entrant en vigueur le 14 décembre 2025.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Sur la L26, est-ce qu'il est envisageable de faire aller soit le TER de 16h15 ou de 17h23 jusqu'à Ussel plutôt que de l'arrêter à Eymoutiers. Pour rappel, il n'y a aucun moyen de rentrer à Ussel l'après-midi en semaine (hors vendredi). Actuellement il faut attendre 18h28 à Limoges (et donc 20h19 à Ussel) ».	Rajouter un train sur les créneaux que vous proposez n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires, la création d'un train coûte entre 10 et 20€ par kilomètre parcouru par le train. Il existe aussi des contraintes techniques puisqu'il faut insérer ce train au milieu des autres circulations, il n'existe que deux points de croisement avant Ussel, qui sont Bugeat et Meymac.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Pourquoi n'est-il pas possible d'obtenir sur sncf connect un billet sur le service de bus Angoulême-Limoges assuré par la Région ».	SNCF Connect ne permet pas l'acquisition de titres pour les autocars régionaux. La Région Nouvelle-Aquitaine modernise la distribution des titres de transport pour une mobilité plus fluide, écologique et moderne sur le réseau TER et au-delà. L'application Modalis permet d'acheter facilement des billets TER et cars régionaux directement sur son téléphone, à tout moment. Une boutique en ligne est disponible 24h/24 et 7j/7 pour acheter ses billets depuis un ordinateur, une tablette ou un smartphone. L'objectif est de faciliter les déplacements en utilisant un même titre de transport pour plusieurs modes de mobilité.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Envisagez-vous de mettre en place le versement mobilité additionnel prévu par la nouvelle loi de finances ? ».	La Région compte mettre en place le versement mobilité régional et rural proposé par la loi de finances 2025.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Proposition d'ANGOULIM à l'attention de Monsieur Gary : L'Etat nous a confirmé cette semaine le maintien de son engagement à financer les 34 m€ inscrits dans le Contrat de Plan 2021 – 2027 pour la première phase vers la régénération de la ligne ferroviaire Angoulême Limoges. ANGOULIM, la CODELIAPP, le Comité de Vigilance Ferroviaire Nouvelle-Aquitaine et la Convergence Nationale du Rail étaient reçus cette semaine par le SGAR de la Préfecture de la Région	La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir. La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.

<p>Nouvelle-Aquitaine. L'occasion de faire le point sur les prochaines étapes : remise des études préliminaires par vos services de SNCF Réseau dans quelques semaines (avril/mai), puis lancement des études de détail et mise en place de la convention de financement entre l'Etat et les collectivités territoriales. Nous nous réjouissons de ces avancées qui témoignent du besoin de tout un territoire de voir à nouveau les deux Préfectures de Limoges et d'Angoulême connectées par le train. Nous sommes heureux d'avoir la confirmation que les travaux d'études de vos services sont finalisés.</p> <p>ANGOULIM vous propose donc que le rapport d'études préliminaires soit remis le 26 avril à l'occasion des 150 ans de l'ouverture de la ligne par exemple lors de l'arrivée de LA CARAVANE DU RAIL en gare d'Angoulême.</p> <p>Ce geste symbolique fort marquerait notre volonté collective et partagée à préserver ce patrimoine ferroviaire que nous ont transmis nos anciens et matérialiserait le lancement du renouveau de cette ligne. ».</p>	
<p><b>Questions</b></p> <p>« Au comité de ligne de l'étoile de Bayonne, le conseiller régional Mathieu Bergé a dit que la diminution des crédits de la Région de 100 millions d'euros remettait en cause la commande de nouveaux matériels ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Malgré les contraintes financières, la Région maintient ses engagements en faveur de l'achat de nouvelles rames.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« Bonsoir. Merci beaucoup pour toutes ces informations. J'aurais une question : la commune de Lathus a fusionné avec celle de Saint-Rémy il y a plus de 50 ans. Le nom officiel de la commune est donc Lathus-Saint-Rémy. À l'occasion de l'inauguration marquant la fin des travaux sur notre ligne (côté Limoges-Poitiers) prévue pour la fin septembre, nous souhaiterions que la gare porte enfin le nom réel de la commune : Lathus-Saint-Rémy.</p> <p>Or, il m'a été indiqué qu'un tel changement aurait un coût de 30 000€, à la charge de la commune. Pour une collectivité de 1 250 habitants, ce montant est tout simplement inabordable. Pouvez-vous me rassurer sur ce point, et m'indiquer s'il existe une procédure ou un accompagnement permettant que le nom réel de la commune soit pris en compte, sans faire peser une telle charge financière sur son budget ?</p> <p>Par ailleurs, nous développons un projet culturel et touristique intitulé "Gare à Gare", reliant notre gare à celles de Montmorillon et du Dorat, par des parcours à pied ou à vélo, accessibles</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Concernant la dénomination de la gare de Lathus-Saint-Rémy, le coût que vous indiquez est en effet l'ordre de grandeur pour renommer la gare sur la signalétique en gare d'une part, et sur les outils de vente d'autre part (fiches horaires, information voyageurs, applications de vente). La signalétique de la gare, en cours de remplacement, fait désormais bien apparaître le nom exact de votre commune : « Lathus-Saint-Rémy ».</p> <p>Votre projet culturel et touristique « Gare à gare » est très intéressant et complémentaire au train, et nous vous remercions de cette information.</p>

<p>directement à partir du train. L'objectif est de proposer une itinérance douce et autonome, d'environ 35 km, sur un ou deux jours, le long de la vallée de la Gartempe.</p> <p>Ce concept pourrait être décliné entre Lussac-les-Châteaux, Montmorillon et l'Abbaye de Saint-Savin, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Nous croyons fortement à ce type d'initiative pour favoriser un tourisme vert local, accessible, durable et ancré dans nos patrimoines naturels et culturels.</p> <p>Antoine Selosse Maire de Lathus-Saint-Rémy ».</p>	
<p><b>Questions</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« M. EMON avez-vous un retour de la part de l'Etat concernant le financement des travaux de régénération de ligne 17 Angoulême Limoges ?</p> <p>Pour rappel les ANGOULIM porte les propositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que l'Etat mette en place une convention de financement portant sur l'intégralité du montant des travaux de régénération de la ligne.</li> <li>• Que les études de détails financées par l'avenant mobilité au CPER démarrent sans attendre et avec une garantie de moyens du maître d'œuvre pour que leur délai soit maîtrisé contrairement aux études préliminaires qui affichent plus d'un an de retard.</li> <li>• Qu'un comité de suivi des études soit mis en place incluant les élus des territoires, les organisations et associations concernées à une fréquence serrée et à minima trimestrielle.</li> <li>• Que le rapport d'études préliminaires soit rendu public afin de prendre des décisions éclairées sur la nature des travaux, leur phasage et leur financement. Et notamment pour que les choix techniques prennent en compte : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le maintien de toutes les gares pour assurer le service public aux passagers et l'interconnectivité avec les mobilités douces,</li> <li>○ L'augmentation des sillons horaires en créant plus de voies de croisement,</li> <li>○ Le développement du fret ferroviaire pour permettre aux entreprises du territoire de décarboner leur SCOPE 3,</li> <li>○ La possibilité d'une électrification future de la ligne ».</li> </ul> </li> </ul>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir.</p> <p>La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.</p>

<p><b>Questions</b></p> <p>« Est-il possible dans l'avenir d'avoir un arrêt à la demande sur des gares comme celle de Lathus-Saint-Rémy (demande au contrôleur ou au conducteur avant de monter dans le TER) ? Antoine Selosse, Maire de Lathus-Saint-Rémy ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Le système d'arrêt à la demande ferroviaire est expérimenté sur 3 points d'arrêts où les TER circulent à vitesse modérée, ce qui permet au conducteur de freiner et de s'arrêter rapidement lorsqu'il voit un voyageur sur le quai. Il semble difficile de reproduire un tel mode de desserte à Lathus-Saint-Rémy compte-tenu de la vitesse plus élevée des TER sur cette partie de l'axe Poitiers - Limoges.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« L24 le TER pourrait être une alternative à la RN 147 mais seulement 15 mn de moins sur le trajet Poitiers-Limoges est encore insuffisant pour être concurrentiel. La question est-elle à l'étude ? Faut-il continuer à perdre du temps en s'arrêtant à Mignaloux-Beauvoir par exemple ? Merci ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La construction de l'offre ferroviaire vise à répondre aux enjeux différents des usagers pendulaires et occasionnels. Si les premiers répondent souvent à une logique de bassins de vie, nécessitant une desserte fine du territoire, les seconds transitent sans besoin de desserte intermédiaire. Les travaux en cours sur la ligne permettront à terme des gains supplémentaires de temps de parcours, le trajet en train permettant de vaquer à d'autres occupations : travail, lecture, repos... Une étude de modernisation de la ligne est demandée par la Région Nouvelle-Aquitaine, pour définir des propositions permettant des reprises importantes de l'infrastructures, afin d'augmenter la vitesse des trains au-delà de ce que permet l'infrastructure actuelle.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p>« La correspondance en bus de la gare de Mignaloux-Noaillé existe depuis plusieurs années. Il s'agit de la ligne 11 de VITALIS. La gare est le terminus de cette ligne. Pour l'instant à cause des travaux sur la voie il n'y a plus de trains. Et il faudrait que les politiques fassent la promotion de notre ligne L24 et la gare multimodale. Les passagers auraient ainsi un accès beaucoup plus direct vers les gros pôle que sont Le CHU, l'université, etc... Il faudrait redonner aussi une vie culturelle au bâtiment de la gare .... Halte aux poids lourds qui desservent AMazone ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Nous vous remercions pour votre contribution. La desserte ferroviaire de la gare de Mignaloux-Noaillé reprendra le 20 septembre 2025, une communication étant prévue pour mettre en lumière la solution ferroviaire.</p>

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

<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Je souhaite qu'on donne plus la parole aux personnes présentes en distanciel ».	L'équilibre entre parole en salle et parole en distanciel est primordial, nous tachons d'y être vigilants, et vous remercions de votre participation.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Décentraliser les réunions. Limoges c'est loin des terminus ».	Limoges est situé au cœur d'une étoile ferroviaire, occupant une place centrale. Il n'est malheureusement pas possible de tenir des réunions dans toutes les villes de Nouvelle-Aquitaine, de même qu'il n'est pas envisageable de consacrer un comité de lignes à un seul axe.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Remettre en état la ligne Limoges-Angoulême ».	La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir. La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Inquiétude face au CPER dont le contenu n'est guère ambitieux pour les « petites lignes » du Limousin ».	
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Il n'y pas d'arrêt à La Rochefoucauld, pour les usagers du bassin de population (+ de 10K hab.). Pouvez-vous travailler sur une vraie offre de service pour les prochains mois, svp ? Nous souhaiterions connaître l'avancement du projet de réouverture de la ligne, de façon concrète (pas uniquement avec l'argument habituel et récurrent des études qui sont "toujours" en-cours ».	La Région Nouvelle-Aquitaine reste pleinement impliquée dans le projet de réouverture de la ligne de Limoges à Angoulême, dans son intégralité, et reste à ce titre attentive aux échéances à venir. La demande des collectivités locales et associations a été transmise à SNCF Réseau, Gestionnaire d'Infrastructure pour le compte de l'État, propriétaire de la voie. Concernant la desserte de La Rochefoucauld par l'offre d'autocars, votre demande est transmise aux services compétents.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Oui, deux types de transport existent sur le site de Châteauneuf-Bujaleuf mais certains villages sont laissés ».	La Région mène une politique de mobilité à destination de tous les néo-aquitains. Le réseau ferroviaire est hérité du 20 <sup>ème</sup> siècle et ne dessert pas toutes les communes néo-aquitaines. Les lignes routières régionales desservent des communes en supplément du TER. Il n'est pas possible économiquement de desservir toutes les communes, mais avec les contrats opérationnels de mobilité, la Région met en place des solutions alternatives comme des Transports à la demande ou des vélos en libre-service pour les communes non-desservies.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Pour réunir suffisamment de personnes, ça ne serait pas mal de communiquer un peu plus sur ce dispositif : seul-es les usagers	Une réflexion est en cours pour tenter de cibler plus d'usagers, dans le cadre des comités de lignes. Actuellement, la communication repose par

savent quels sont les vrais besoins ! Investir inutilement dans des LGV, alors que le quotidien en TER n'est pas assuré, c'est un choix qui ne va pas au plus près des usager·es de la région ».	de l'affichage sur les arrêts d'autocars et en gare, complété par des annonces à bord des trains.
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
« Il serait pertinent de revoir l'organisation des horaires afin de faciliter l'accès des travailleurs aux TER le matin et le soir ».	Nous prenons bonne note de votre demande. Les horaires des trains sont interdépendants des autres trains régionaux, nationaux, et des trains de marchandises. Il n'est pas forcément simple de les modifier pour des raisons techniques puisqu'il faut insérer les trains au milieu des autres circulations. Par ailleurs, les circulations de longue distance comme les Intercités sont prioritaires, rendant l'insertion des TER plus difficile.

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

<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
<p><b>Usager</b></p> <p>Concernant l'infrastructure Limoges – Poitiers, quand on observe l'offre prévue à partir des travaux de septembre, on constate qu'à la fin de la phase 1, il n'y a aucune amélioration des temps de parcours par rapport à la situation avant les travaux.</p> <p>Pire encore, à l'horizon de décembre, certains horaires se dégradent davantage avant même le lancement de la phase 2.</p> <p>Comment expliquer que les temps de parcours augmentent alors que ces travaux sont justement censés les améliorer ?</p>	<p><b>Jean-Luc Gary - SNCF Réseau</b></p> <p>La majorité des limitations de vitesse se situent sur le tronçon 2 de la ligne. C'est pourquoi les travaux réalisés sur le tronçon 1 n'entraînent pas de réduction des temps de parcours.</p> <p>Ces travaux ont pour objectif de pérenniser la ligne, pas de la moderniser. Il s'agit de travaux de régénération, qui permettent de maintenir la ligne en état, mais pas d'améliorer les performances.</p> <p>Pour réellement diminuer les temps de trajet, il faudrait engager d'autres types de travaux, qui, à ce jour, ne sont pas prévus.</p> <p>À l'issue de cette première phase, on retrouvera simplement les conditions de circulation initiales, celles pour lesquelles la ligne avait été conçue.</p> <p>L'amélioration des temps de parcours est attendue après la phase 2, qui porte justement sur la partie la plus contrainte aujourd'hui par les limitations de vitesse.</p>
<b>Questions</b>	<b>Réponses</b>
<p><b>Pascal G. - conducteur à Limoges</b></p> <p>Je m'inquiète de la durée de vie des X72500. M. Attou a mentionné que leur remplacement était envisagé par vos services, mais ce n'est pas encore réellement prévu. Les 18</p>	<p><b>Jérôme Attou - SNCF Voyageurs</b></p> <p>Nous sommes actuellement en discussion avec le Conseil régional pour envisager une prochaine commande pour remplacer les X72500. Cela concernerait l'ensemble du parc, soit 13 rames encore en exploitation</p>

<p>nouvelles rames semblent plutôt destinées au projet de RER Métropolitain, ce qui ne répond pas à la problématique actuelle sur certaines lignes.</p> <p>Ce qui nous intéresse, c'est le renouvellement concret des rames existantes grâce à l'arrivée de nouveau matériel, dont on comprend qu'il est "à l'étude". Mais alors, à quel stade en est-on exactement ? Où en est la réflexion, et surtout, la mise en œuvre ?</p> <p>Les calendriers des constructeurs sont déjà bien remplis, et on sait que les délais de livraison sont longs. Est-ce qu'on aura vraiment ce nouveau matériel d'ici 2030 ? Et d'ici là, les X72500 pourront-ils tenir ?</p> <p>D'un point de vue écologique, on affiche des ambitions claires avec NeoTerra, mais quand on continue à faire circuler des X72500 ou X73500 sur des lignes comme Châteauroux ou Vierzon, on voit bien que ce n'est pas en cohérence.</p> <p>Alors, quelle est la feuille de route concrète ? Quelle direction prenez-vous, avec quelle temporalité, et surtout, quels engagements avez-vous pris ou comptez-vous prendre sur le renouvellement du matériel roulant ?</p>	<p>et 9 aujourd'hui garées. Cette décision doit être prise en concertation avec la Région, et elle devrait intervenir très prochainement.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre des engagements de NeoTerra, nous ne restons pas inactifs en attendant le remplacement des X73500, dont 53 rames sont encore en service. Nous travaillons dès à présent sur des solutions transitoires plus respectueuses de l'environnement, notamment via l'utilisation de carburants alternatifs plus verts, en partenariat avec la Région.</p> <p><b>Jacky Emon - Région Nouvelle-Aquitaine</b></p> <p>La Région vient d'engager un investissement de 200 millions d'euros pour une commande de matériel roulant. C'est une commande qui date d'il y a deux ou trois ans, et dont les premières livraisons commencent à arriver seulement maintenant.</p> <p>Aujourd'hui, nous travaillons conjointement avec la SNCF pour réfléchir à la manière dont on se projette dans l'acquisition de nouveau matériel, notamment pour répondre à l'évolution du plan de transport. Et cela pose forcément la question des engagements financiers, des engagements extrêmement lourds.</p> <p>Nous sommes donc en pleine réflexion sur ce sujet, parce que la question de l'extension et du renouvellement de notre parc est directement liée aux ambitions qu'on se donne, notamment en matière de croissance de la fréquentation des TER.</p>
<p><b>Questions</b></p> <p><b>Sylvain B. - syndicat sud rail</b></p> <p>Vous avez bien mis en avant Modalis, et c'est une avancée. Mais il faut rappeler que les usagers sont très attachés à la présence humaine en gare. Cela entre en contradiction avec la tendance à automatiser la distribution. Nous espérons donc que les guichets physiques resteront ouverts.</p> <p>Concernant le matériel, on note une dynamique positive avec le verdissement, mais des inquiétudes persistent, notamment sur les X73500, souvent responsables de suppressions répétées.</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p><b>Jacky Emon - Région Nouvelle-Aquitaine</b></p> <p>Nous avons procédé à une optimisation de la desserte, à hauteur de 10 %, sur l'ensemble du Limousin. Mais nous sommes aujourd'hui freinés par des contraintes d'infrastructure qui limitent nos marges de manœuvre. Certaines sont en cours de résolution, mais d'autres restent bloquantes.</p>

Est-ce que le train laboratoire que vous avez mis en place donne déjà des résultats sur les orientations écologiques futures ?

Le taux de suppression des TER pour raisons matérielles reste préoccupant, et ce sont souvent les mêmes trains qui posent problème, en particulier sur le périmètre Limousin – Périgord.

Sur les travaux, on s'interroge : Limoges est une étoile ferroviaire : pourquoi n'y a-t-il pas de projet de RER métropolitain, comme ailleurs ?

Enfin, la ligne Limoges – Ussel est dans une situation critique. Les travaux de signalisation sont sans cesse repoussés. On fonctionne avec des pièces de récupération, et à ce rythme, c'est la fermeture qui menace.

Concernant les projets de type TER métropolitain, nous n'avons pas favorisé un territoire au détriment d'un autre. Si Bordeaux a été priorisée, c'est parce que la ville était prête, disposait des moyens nécessaires, et que la circulation automobile y est particulièrement contraignante.

Du côté de l'agglomération basque, un vrai travail a été mené sur la relation entre Hendaye et Bayonne, ce qui a permis d'avancer rapidement.

Quant à Limoges, vous évoquez à juste titre l'attente d'un projet similaire. Cela nécessiterait une desserte bien plus dense et régulière. C'est un sujet qui devra s'inscrire dans une réflexion plus large sur le développement de l'offre ferroviaire dans ce territoire.

### **Questions**

**Ludovic Géraudie, vice-président du département de la Haute-Vienne et maire de Palais-sur-Vienne**

Concernant les travaux à venir sur la ligne Limoges – Poitiers et ceux du POLT, nous savons qu'il s'agira de chantiers lourds. La question clé, c'est : quelles solutions sont envisagées pour que les usagers ne perdent pas l'habitude du train pendant ces périodes de perturbation ? Car le risque, c'est un report durable vers la voiture, ce que nous voulons justement éviter.

Le cœur de cette région, c'est Angoulême, mais là encore, l'offre ferroviaire est en recul. Il faut absolument éviter que le manque de trains pousse les habitants à se détourner du rail.

Sur l'agglomération de Limoges, qui est la deuxième de Nouvelle-Aquitaine, nous avons une étoile ferroviaire importante.

### **Réponses**

Les travaux, nécessaires à la pérennisation des lignes ferroviaires, impliquent en effet des modifications de desserte.

Concernant l'axe Poitiers – Limoges, sur lequel circulent les TER Nouvelle-Aquitaine, une démarche a été engagée avec SNCF Voyageurs, en concertation avec les territoires, afin de définir des plans de transport adaptés (PTA). Un premier PTA a été mis en œuvre lors de la première phase de travaux, proposant une desserte en autocars entre Poitiers et Le Dorat, et une desserte ferroviaire en correspondance entre Le Dorat et Limoges.

Une démarche similaire sera conduite à l'automne 2025, pour définir les contours d'un PTA pour la seconde phase de travaux, qui se déroulera du 3 août 2026 à juin 2027. Lors de cette seconde phase, les circulations ferroviaires seront maintenues entre Poitiers et Montmorillon, des autocars en correspondance assurant la desserte entre Montmorillon et Limoges.

La Région n'est pas compétente en matière de plan de transport pour les travaux POLT au nord d'Orléans, mais reste vigilante, avec son

Pourtant, il n'existe aujourd'hui que deux gares ou haltes dans l'agglomération, ce qui est largement insuffisant.

En réalité, nous n'avons pas d'alternative réelle de transport en commun sur ce territoire.

Je suis moi-même maire du Palais, et je me bats pour obtenir plus d'arrêts. C'est un sujet qui doit être porté collectivement, à l'échelle de l'agglomération. Les études ont déjà été menées : maintenant, il faut passer à l'action, avec un vrai projet partagé.

exploitant SNCF Voyageurs, au dimensionnement des moyens suffisant sur les trains pouvant constituer des alternatives à l'offre Intercités, en particulier entre Limoges et Poitiers, à la réouverture de la ligne.

La réouverture de la ligne Limoges – Angoulême reste un objectif de la Région Nouvelle-Aquitaine, qui reste attentive aux échéances à venir sur ce dossier.

La création de nouvelles haltes sur le territoire de Limoges Métropole est un sujet qui devra s'inscrire dans une réflexion plus large sur le développement de l'offre ferroviaire sur ce territoire.