

CONCERTATIONS TER 2023 2023

15 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



**Usagers du TER,
votre avis
compte !**

Comité de lignes Bassin de Brive 10 mai 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **les réponses aux questions et propositions** émises lors de cette concertation

Confort	Réponses
« La problématique d'une circulation de trains diesel sur la ligne 22 pourtant électrifiée, avait été évoquée plusieurs fois lors du comité de ligne 2022. Pourtant les trains diesel, donc moins écologiques, plus bruyants et moins confortables, circulent toujours majoritairement sur cette ligne. Les réponses formulées faisaient état de problèmes matériels (pas assez de train électriques ou bi-motorisation), contredites par des agents SNCF. Le compte rendu 2022 indique que "La Région va étudier cette difficulté aux côtés de SNCF Voyageurs", où en est-on ? ».	La Région a commandé 18 rames début 2023 pour faire face à l'augmentation de la fréquentation en Nouvelle-Aquitaine. Ces trains n'arriveront pas avant 2025/2026. La situation sera encore tendue jusqu'à cette date et il faudra encore faire appel au parc existant, en l'occurrence aux rames X72500 pour assurer la desserte de la ligne 22 Limoges – Uzerche – Brive. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés sur cette ligne. Des trains Régiolis électrique-diesel B84500 sont aussi utilisés le samedi et dimanche. Il est à noter que, dans une démarche de réduction des émissions de CO² avec la stratégie Néo Terra, la Région Nouvelle-Aquitaine a pour projet de convertir son parc de rames TER diesel vers des rames roulant au BioGNV (Bio Gaz).
Confort	Réponses
« Le réseau mobile sur la ligne Brive-Limoges est très mauvais. Il faudrait améliorer cela ».	SNCF Réseau ne prévoit pas de déployer des antennes relais le long de la voie Brive-Limoges. Néanmoins, la Région portera cet enjeu auprès de la SNCF pour qu'une solution puisse être apportée à moyen terme.
Gares (offre de services)	Réponses
« Je suis usager de la ligne 23 pour mon trajet domicile (Pompadour) - travail (Limoges). Depuis sa fermeture partielle en 2018 faute d'entretien par SNCF Réseau, je suis donc obligé de prendre le train à partir de Saint-Yrieix. Comme chaque année, je voudrais savoir s'il y a plus d'informations relatives à la réouverture du tronçon central de la ligne 23 ? J'ai constaté un élagage récent d'arbres autour des ouvrages d'art tout au long dudit tronçon. Est-ce un signe qu'enfin des travaux vont être entrepris ? Je rappelle que cette ligne dessert un bassin d'emploi important (SICAME, Valade, Ponthier, etc.) et a un potentiel d'usagers non négligeable.».	Vous pouvez vous rendre à la gare de St Yrieix depuis Pompadour sans voir besoin de prendre votre voiture, grâce à avec un service de transport à la demande. Ce service est disponible depuis l'application mobile « ConnecTER », le site internet ter.sncf.com/nouvelle-aquitaine et par téléphone au 0800 872 872. Concernant le tronçon fermé depuis 2018 entre Saint-Yrieix et Objat, la situation n'a pas évoluée et sa réouverture n'est pas prévue pour le moment. Quant aux travaux d'entretien de la végétation, ils sont entrepris pour éviter que celle-ci ne vienne endommager la voie.
Gares (offre de services)	Réponses
« J'ai déjà soumis une question relative à la ligne 23 mais entre-temps j'ai pris connaissance d'un article du Populaire du Centre du 21 avril 2023. Celui-ci parle d'une forte probabilité de fermeture du tronçon central en raison d'une modernisation de la signalisation alors qu'un article de La Montagne laissait entrevoir une très possible réouverture dudit tronçon (selon la SNCF) dans au moins 3 ans. Quelle est la stratégie de la Région concernant ce sujet ? Depuis plusieurs années, les usagers sont laissés dans le doute tandis que les prix du carburant sont à la hausse et qu'il faut utiliser moins la voiture. La réouverture de ce tronçon est essentielle ! ».	Le tronçon entre Saint-Yrieix et Objat sur ligne 23 étant fermé pour les TER, il est desservi grâce à un service de transport à la demande (TAD) expérimenté depuis cette décembre 2022 et permettant d'assurer le transport de voyageurs sur 25 arrêts dont 6 gares desservant ce territoire. Concernant le tronçon central, sa réouverture n'est pas prévue pour le moment, la Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix sera régénérée en 2023-2024. Sa modernisation n'obère pas la

	réouverture du tronçon central, car la signalisation sera alors revue.
<i>Gares (offre de services)</i>	<i>Réponses</i>
« Lors des précédents comités de ligne, il avait été évoqué la création prochaine de stationnements vélos dans les gares de Brive et Limoges. En gare de Limoges, il n'y a toujours pas ces stationnements sécurisés, pour quand sont-ils prévus ? Et l'aide aux collectivités (70 %) pour la création de stationnements vélos dans les autres gares est-elle maintenue ? ».	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. C'est SNCF Gare & Connexion qui a la charge de ce déploiement pour l'ajout de stationnements vélos en gare de Brive et Limoges. L'abri de Limoges est prévu pour la fin d'année 2023 ou le début de l'année 2024. Concernant l'abri de Brive, il devrait être posé en 2024. Si les intercommunalités ou mairies portent un projet d'amélioration de l'intermodalité sur les abords des gares et haltes, la Région peut être sollicitée pour participer au financement des études et travaux, et financer notamment des équipements cyclables. L'aide aux collectivités pour l'implantation de stationnements vélos est de 70% avec une limite à 70 000 € par gare.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Entre Ussel et Brive, il y a un important creux d'offres en matinée en semaine : aucune circulation entre 5h51 et 12h51 au départ d'Ussel. Cela rend la ligne très peu attractive pour se rendre en matinée à Tulle. Une circulation arrivant vers 9h à Tulle aurait du sens. Et éventuellement, une seconde en correspondance avec le 1er car Clermont-Ussel. Même problème dans le sens inverse : aucun départ en semaine entre 6h57 et 12h00 ».	La ligne entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et Meymac ce qui complexifie la desserte TER. Néanmoins, des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur la ligne 27 dans les prochaines années (à partir de 2026). Nous allons travailler pour que des correspondances soient permises pour rejoindre Clermont-Ferrand depuis Ussel. En 2023 et en 2024 la desserte est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe donc 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel.

Horaires	Réponses
« Depuis deux ans maintenant, les horaires de cette ligne sont avancés le vendredi après-midi, ce qui nous oblige à réduire les horaires de notre EDT hebdomadaires. En effet, beaucoup de nos jeunes sont internes et utilisent cette ligne ainsi que le Ussel/Limoges. Les navettes autocar sont également impactées puisque nous mutualisons les moyens avec un lycée voisin. Ainsi notre proposition serait de déplacer les horaires du vendredi des lignes 26 et 27 pour que les cours ne soient plus tronqués. M. Guenet, Directeur, sera présent au comité de ligne pour détailler notre demande. ».	Vous dirigez l'établissement public local d'enseignement et de formation professionnelles agricoles de haute Corrèze. Il possède deux sites qui sont repartis à Meymac et à Neuvic. Ces sites sont desservis par les lignes 26 et 27. En 2023 et 2024 les circulations sont améliorées le vendredi après-midi entre Brive et Ussel par rapport à 2022. Depuis 2022, le train qui partait de Meymac à 15h36 en direction de Brive a été avancé à 15h06 en 2023, il sera décalé à 15h09 au service annuel 2024 à compter du 10 décembre prochain. De même, le train qui faisait le même trajet en partant à 17h19 de Meymac sera aussi décalé à 17h23 au service annuel 2024. Sur ligne 26, il existe un train qui partait de Meymac à 16h16 en 2021 en direction de Limoges. Il a été avancé à 15h23 en 2023. Il sera légèrement retardé à 15h26 au service annuel 2024. Ces horaires ont été choisis pour permettre de meilleures correspondances en gare de Limoges notamment avec la ligne Intercités. Pour les années 2025 et 2026 nous étudierons la possibilité pour que les horaires des lignes 26 et 27 soient décalés pour permettre une meilleure desserte aux élèves de votre établissement. Pour les navettes en car, une coordination avec le service régional qui s'occupe des cars en Corrèze est mise en place pour permettre de meilleures correspondances.
Horaires	Réponses
« En semaine normale, pour les lignes 27 et 32, en matinée, 2 horaires pour Tulle : 06h10 et 06h41... Plus rien avant... 13h24. Autant dire que la matinée commence très tôt. J'ai renoncé à mon abonnement. Vive la voiture ! ».	La ligne entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel sur la partie Ussel Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 et en 2024 la desserte est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe donc 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. De plus, il sera étudié la possibilité d'améliorer à moyen terme (à partir de 2026) le cadencement des trains sur ces deux lignes.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les horaires de trains doivent être gravés dans le marbre (en dehors de changement de quelques minutes ne remettant pas en cause l'offre) afin de permettre aux citoyens voulant utiliser le train de ne pas avoir de surprise en décembre comme c'est souvent le cas. Une grille horaire doit être applicable de la rentrée des classes jusqu'à la fin de l'année scolaire. Une présentation et une communication de cette offre dès le printemps doit permettre aux familles de faire un choix pour les lieux d'étude pour leurs enfants mais aussi permettre aux salariés de ne pas avoir de surprise en cours d'année. Le Conseil Régional est-il prêt à mettre en œuvre cette proposition ? ».	La modification des horaires au mois de décembre est imposée au niveau européen. Il arrive donc que les horaires des TGV et des Intercités soient modifiés à cette période. Or il est important que les TER puissent être en correspondance avec ces trains, ce qui peut impliquer d'avoir à modifier les horaires en décembre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Si la desserte TER en semaine s'est améliorée ces dernières années, celle du week-end demeure bien trop faible pour être attractive. Le samedi : - 4 trains Brive - Limoges contre 3 Limoges - Brive. Un 4ème TER pourrait être mis en place, avec correspondance adaptée depuis Paris. Le dimanche : - Vers Limoges : aucune arrivée possible avant 13h44, trop tardif, impossible de passer un dimanche dans cette ville. - Vers Brive : énorme creux de desserte entre 10h10 et 18h20 ».	L'offre TER est complétée par l'offre Intercités entre Limoges, Uzerche et Brive. Ainsi il existe le dimanche un départ à 9h11 de Brive pour rejoindre Limoges à 10h16, avec un retour par TER qui part de Limoges à 18h20, et 3 retours plus tardifs par Intercités. En outre, la Région mettra en place, en décembre prochain, un train supplémentaire le dimanche qui permettra d'arriver à Brive vers 18h04.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La gare de Turenne se situe en Corrèze mais est uniquement desservie par des trains d'autres régions. Sa desserte mériterait d'être améliorée pour les relations domicile-travail (notamment ajout d'un arrêt sur le TER Lio arrivée Brive 8h37). De plus, le potentiel touristique de cette gare reste peu exploité. Quelques arrêts supplémentaires pourraient être envisagés en fin de matinée et milieu d'après-midi pour permettre la visite du village sur une demi-journée depuis Brive (voire Figeac/Aurillac). Il serait intéressant de se rapprocher des régions AURA et Occitanie pour développer la desserte de cette gare ».	Comme vous le soulignez, la desserte de Turenne est assurée par un TER d'Occitanie. Nous allons nous rapprocher de la Région Occitanie pour leur demander d'étudier l'arrêt à Turenne le matin.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il y a un grand creux le matin entre le premier départ d'Ussel à 5h30 et le suivant à 12h30... Nous sommes nombreux à délaissé le train pour la voiture étant donné le peu de possibilités pour se rendre sur Tulle et Brive. C'est bien dommage ».	La ligne entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne Limoges-Ussel sur la partie Ussel Meymac ce qui complexifie la desserte TER. En 2023 et en 2024 la desserte est améliorée par rapport à 2022 le vendredi. Un train circule en plus l'après-midi depuis Brive vers Ussel. Il existe donc 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. De plus, il sera étudié la possibilité d'améliorer à moyen terme (<i>à partir de 2026</i>)

	le cadencement des trains sur cette ligne, permettant de supprimer à terme certains creux d'offre comme ceux que vous mentionnez.
Horaires	Réponses
« Encore beaucoup d'élèves sur Egletons qui n'ont plus de solutions depuis que le train arrivant à 14h24 à Brive, voit partir celui vers Toulouse à la même heure le vendredi. De moins en moins de covoiturage en solution de repli. N'achetons plus les abonnements annuels. Un train aussi du dimanche a été supprimé. Il faudrait impérativement modifier le train du vendredi pour faciliter les départs ».	Il n'a pas été possible d'optimiser la correspondance à Brive pour Toulouse le vendredi en début d'après-midi. Néanmoins, la Région continuera d'échanger avec la région Occitanie pour essayer de trouver des solutions pour améliorer les correspondances en gare de Brive.
Horaires	Réponses
« Nous avons tous bien compris que le tronçon abandonné de la ligne 23 ne sera jamais rouvert. Au moins, est-il envisageable d'améliorer les horaires du transport à la demande ? Sur les différentes tentatives que j'ai réalisées pour essayer d'utiliser ce service : jusqu'à 1h30 d'attente en gare de Saint-Yrieix entre l'arrivée du train et le départ du minibus (idem pour arriver bus / départ train sur le trajet retour). Impossible à concilier avec des horaires de travail... (du coup, voiture obligatoire...). Il faut à minima une correspondance avec le train ! (Sans remettre en cause les trajets supplémentaires pour ceux qui ne se déplacent qu'entre Saint-Yrieix et Objat) ».	La Région a demandé à la SNCF que la desserte de ce transport à la demande priorise les acheminements de et vers les gares de Saint-Yrieix et Objat.
Horaires	Réponses
« Pourquoi les trains du matin sortant du dépôt de Brive arrivent-ils systématiquement uniquement 10 min avant le départ ? S'ils stationnaient au moins 30 min avant le départ sur le quai, cela donnerait une marge de manœuvre qui éviterait les retards au départ l'hiver lorsque les trains mettent plus longtemps à démarrer (chauffer ?) ou comme quand il faut atteler un second train juste avant le départ et que cela se passe mal comme cela a déjà pu arriver... Faire attendre les voyageurs de longues minutes sur le quai (et dans le froid l'hivers) est purement inacceptable ».	La procédure actuelle de mise en stationnement 10 minutes avant le départ n'impacte pas, sauf circonstances exceptionnelles, la qualité de production des trains au départ de Brive. En effet, les trois lignes au départ de Brive, la ligne 22, 23 et 27 font état d'une régularité respective de 93,7%, 96,9% et 96,4% en 2023. Ces résultats montrent que peu de trains sont annulés ou en retards, même l'hiver. La Région a néanmoins demandé à SNCF Voyageurs lorsque cela est possible, que le train stationne plus tôt en gare, notamment l'hiver.
Horaires	Réponses
« La situation de la ligne entre Brive et Tulle est cadencée, mais pourrait encore être optimisée. Il ne faut pas oublier la desserte vers Bordeaux. On avait mis en place un direct Tulle/Bordeaux, mais qui a disparu depuis l'année dernière. C'est dommage. Je voulais évoquer également la difficulté qu'ont les voyageurs qui viennent de Limoges pour aller à Tulle. On n'arrive pas suffisamment à coordonner tout cela. On pourrait optimiser davantage les TER entre Uzerche et Limoges et la desserte ensuite vers Tulle.»	Il y a eu une importante évolution de la desserte entre Tulle et Bordeaux et Brive et Bordeaux en décembre 2020, c'était la démarche Optim'Ter sur le lot périgourdin, où de base il devait ne plus avoir de circulation directe entre Tulle et Bordeaux. La Région est intervenue auprès de SNCF Voyageurs. Il y a en a toujours 3 par jour, mais avec des positionnements horaires différents. Dans le sens Tulle-Bordeaux le matin, c'est plus compliqué. A l'inverse c'est plus simple depuis Bordeaux. Néanmoins, il va y avoir une étude lancée avec SNCF Voyageurs pour voir comment réadapter

	la desserte entre Périgueux et Brive et par-delà, réussir à avoir une correspondance le matin. Avant ça existait, mais il n'y avait que très peu d'usages de bout en bout et parce que ces circulations avec des accumulations de voies uniques péjorent très largement la production. Sur les correspondances avec les Intercités à Uzerche, une étude d'amélioration sera conduite par la Région.
Intermodalités	Réponses
« Depuis de nombreuses années, le CRVF porte la proposition de création de haltes ferroviaires sur l'étoile ferroviaire de Brive. Le coût du prix de l'essence, doit inciter les autorités organisatrices des transports à mettre en œuvre une véritable intermodalité des modes en facilitant aussi l'accès au train. Une halte ferroviaire sur la commune de Malemort devrait permettre aux citoyens résidents de cette commune et celles autour de pouvoir rejoindre Tulle, Ussel, Périgueux, etc.... sans avoir à utiliser la route départementale la plus dangereuse du département. L'évolution de l'emploi et de l'activité économique autour des ZAC du Mazaud et de La Marquisie doit permettre la création de haltes ! ».	La création de haltes ferroviaires doit s'inscrire dans un projet de développement de desserte péri-urbaine, porté par la collectivité territoriale de l'Agglomération de Brive. La Région Nouvelle-Aquitaine n'a pas été récemment sollicitée par l'agglomération de Brive sur la commune de Malemort. Une étude avait été réalisée il y a une dizaine d'années, à laquelle il n'avait pas été donné suite, au vu du coût de réalisation.
Intermodalités	Réponses
« Depuis de nombreuses années, le Comité de Vigilance Ferroviaire du Limousin porte des propositions pour inciter les usagers de la route à emprunter le train. Entre Objat et Brive, (1ère route la plus fréquentée du département) la ligne ferroviaire apporte une solution écologique et économique. De plus, le report des scolaires et étudiants vers le train doit permettre à ceux effectuant des études à Tulle (différents CFA et IUT) de faire l'aller/retour dans la journée sans changement à Brive. Pouvez-vous confirmer cette mise en œuvre à partir de la rentrée 2023 avec une communication des horaires dès le printemps ? ».	La création d'une ligne directe entre Objat et Tulle a fait l'objet d'études par les services de la Région Nouvelle-Aquitaine. Malheureusement, ce choix n'a pas été retenu au profit d'une augmentation de la desserte entre Brive et Tulle. La faisabilité de cette desserte sera néanmoins de nouveau étudiée pour un horizon moyen terme.
Intermodalités	
« L'année dernière avait été évoqué la création de stationnement de vélos sécurisant en gare de vélos en gare de Limoges. Sont-ils toujours programmés et à quelle échéance ? Les aides financières sur les autres gares sont-elles maintenues ? »	À Limoges, il y aura 70 places sécurisés sous deux sites : un sous le côté ciel et l'autre sur le parking côté quai A. Les travaux seront réalisés fin 2023 début 2024. À Brive, 40 places seront réalisées en fin d'année, sur le parking de la gare ainsi que de l'autre côté. À Tulle, 10 places seront réalisées côté quai sous la marquise. En dehors de ces 3 gares, imposées par la loi d'orientation sur les mobilités et financées par l'Etat, la Région a indiqué aux intercommunalités qu'elle pouvait intervenir à hauteur de 70 % du coût des aménagements de stationnement sécurisés, plafonné à 70 000 euros.