

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services



Comité de lignes Bassin de Brive 28 mai 2024



Limoges – Uzerche – Brive



Limoges – Saint-Yrieix – Brive



Ussel – Tulle – Brive

Vous trouverez dans ce compte-rendu **l'ensemble des propositions** déposées sur la [plateforme de concertation](#) et les réponses apportées par la Région.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, les vidéos replay avec les questions posées lors de la réunion publique du Comité de Lignes.

Confort « Je réitère une proposition que j'effectue chaque année. Je m'étonne que la ligne 22, qui est électrifiée, ne bénéficie pas de plus de trains électrifiés. J'aimerais connaître l'évolution du nombre de trains électriques sur cette ligne depuis 5 ans ? Est-ce en stagnation, est-ce en développement ? Et si ce n'est pas le cas, quels sont les facteurs limitants ? Les nouvelles rames du réseau TER n'arrivent-elles pas jusqu'en Limousin ? ».	Réponses 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. D'ici là, du matériel thermique sera encore utilisé pour assurer la desserte de la ligne 22 Limoges – Uzerche – Brive, notamment en raison de contraintes de roulement du matériel, circulant sur les lignes non électrifiées Ussel – Tulle – Brive et Brive – Périgueux. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés. 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 « Les trains du lundi matin et du vendredi soir sont très souvent saturés sur la ligne 22 par la conjugaison de plusieurs facteurs : - arrivé et départ des élèves internes qui ont des bagages volumineux - élèves classiques rentrant chez eux - actifs navetteurs qui prennent leur train quotidien ou hebdomadaire - voyageurs qui partent en week-end (les vendredis) Est-il possible de proposer plus de places dans les rames à ces moments spécifiques (lundi matin et vendredi soir) ? ».	Réponses Le parc matériel disponible est limité et l'usage du TER de plus en plus courant. La Région Nouvelle-Aquitaine doit étudier finement chaque cas de figure. L'offre horaire a été retravaillée sur plusieurs lignes ces dernières années afin de mieux répartir les usagers aux différents horaires de trains, afin de décharger certains horaires. La Région portera une grande attention à l'évolution de la fréquentation afin de voir si le phénomène de suroccupation a baissé. Proposer une double rame sur ce train n'est malheureusement pas possible aujourd'hui, le parc n'étant pas dimensionné en fonction. La Région espère pouvoir remédier à cela dans les prochaines années. Si un suivi des ventes peut être réalisé pour chaque train par SNCF, il n'est pas toujours possible d'augmenter la capacité des trains. Les rames nécessaires ne sont pas toujours disponibles, le parc de trains étant limité sur l'ensemble de la Région. Des opérations de maintenance peuvent également limiter la disponibilité des trains. SNCF est vigilante à la composition des trains lors des périodes de grande affluence et tente au maximum d'adapter le nombre de places disponibles à bord. Le TER en Région Nouvelle-Aquitaine fait face à des problèmes de suroccupation sur certaines lignes, dont la 22. Pour remédier à cela, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouvelles rames. Celles-ci seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025.

Confort « Actuellement, de nombreux trains exploités par la Nouvelle-Aquitaine dans la région de Brive sont des A TER vieillissants et bruyants, ainsi que des X TER diesel sur la ligne Limoges-Brive, alors qu'elle est électrifiée. La région Occitanie présente des rames Régiolis récentes, offrant une capacité accrue et un confort supérieur sur l'axe Brive-Toulouse. A Bordeaux, les rames de trains utilisées dans le Limousin ont été retirées depuis un certain temps, étant principalement remplacées par des Régiolis et des Régio 2N plus récents. Il serait judicieux de fournir des informations détaillées à ce sujet ».	Réponses 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. D'ici là, du matériel thermique sera encore utilisé pour assurer la desserte de la ligne 22 Limoges – Uzerche – Brive, notamment en raison de contraintes de roulement du matériel, circulant sur les lignes non électrifiées Ussel – Tulle – Brive et Brive – Périgueux. Néanmoins dès que c'est possible, des trains BGC bi-modes électrique-diesel sont utilisés. Des trains Régiolis électrique-diesel B84500 sont aussi utilisés le samedi et dimanche. Par ailleurs, les besoins de capacité étant beaucoup plus importants sur Bordeaux, les rames Régiolis sont prioritairement affectées ce secteur. Le matériel A TER auquel vous faites référence connaît des opérations de rénovation mi-vie, afin d'en améliorer le confort, sa capacité restant bien adaptée à la desserte des lignes du Limousin. 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 « Le Limousin souffre d'un matériel roulant ancien et à bout de souffle. De plus, sur les périodes de pointes (lundi matin, mercredi midi, vendredi après-midi, dimanche), les rames ne sont pas suffisantes. Les étudiants se rendant vers Egletons et Ussel sont bien souvent debout, faute de place. Il est temps que la région NA arrête de ne penser qu'à Bordeaux, car l'ex-région Limousin aimerait également profiter des investissements concernant du matériel roulant neuf et confortable. Gros problème de capacité de places sur beaucoup de trains Brive Tulle également... ».	Réponses Le parc matériel disponible est limité et l'usage du TER de plus en plus courant. La Région Nouvelle-Aquitaine doit étudier finement chaque cas de figure. L'offre horaires a été retravaillée sur plusieurs lignes ces dernières années afin de mieux répartir les usagers aux différents horaires de trains, afin de décharger certains horaires. La Région portera une grande attention à l'évolution de la fréquentation afin de voir si le phénomène de suroccupation a baissé. Il a été possible de doubler les rames de certains trains desservant Egletons et Ussel le vendredi et le dimanche depuis septembre 2023. Le doublement de toutes les rames n'est malheureusement pas possible aujourd'hui, le parc de train n'étant pas dimensionné en fonction. La Région espère pouvoir remédier à cela dans les prochaines années. Si un suivi des ventes peut être réalisé pour chaque train par SNCF, il n'est pas toujours possible d'augmenter la capacité des trains. Les rames nécessaires ne sont pas toujours disponibles, le parc de trains étant limité sur l'ensemble de la Région. Des opérations de maintenance peuvent également limiter la disponibilité des trains.

	SNCF est vigilante à la composition des trains lors des périodes de grande affluence et tente au maximum d'adapter le nombre de places disponibles à bord. Le TER en Région Nouvelle-Aquitaine fait face à des problèmes de suroccupation sur certaines lignes, dont la 26 et 27. Pour remédier à cela, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouvelles rames. Celles-ci seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025.
Gares (offre de services)	Réponses
« En cas de suppression prévue ou inopinée d'un train, les cars de remplacement ne desservent pas toutes les gares (Masseret, La Porcherie...). Pourquoi ne pas prévoir des rabattements en minibus ou en TAD sur les gares les plus proches desservies par les cars ? A peine créé par la Région, le départ de Brive à 10h31 sur la ligne 22 a été supprimé pendant plusieurs mois pour cause de travaux ! ».	En cas de suppression inopinée d'un train, un car de substitution est mis en place desservant tous les arrêts dès lors que cela est possible en fonction de la disponibilité des entreprises de transport routier. En cas de suppression prévue d'un train et pour une période définie comme pour des travaux, il peut être décidé de supprimer certains arrêts pour ne pas rallonger le temps de parcours de bout en bout. Le train Brive 10h31 – Limoges 11h50 a été supprimé du 4 mars au 25 avril dans le cadre de travaux sur la ligne POLT. Le car de substitution ne desservait pas les arrêts les moins fréquentés pour éviter de rallonger le parcours global entre Brive et Limoges. Les usagers des arrêts les moins fréquentés (Vigeois, Masseret, La Porcherie et Magnac-Vicq) étaient invités à reporter leur voyage sur le TER suivant Brive 12h27 – Limoges 13h49. Le train Brive 10h31 - Limoges 11h50 sera aussi supprimé du 16 septembre au 31 octobre pour des raisons de travaux de maintenance des voies. Le car de substitution circulera avec la même desserte.
Gares (offre de services)	Réponses
« Comme chaque année, je me permets de solliciter ce comité d'usagers au sujet du tronçon central de la ligne Nexon-Brive, dont je suis usager quotidien. Depuis 2018, nous attendons une réouverture de l'intégralité de cette artère de vie desservant de nombreuses aires d'attraction. 6 ans après, il n'y a toujours pas de nouvelles concrètes. Quand est-ce que ce tronçon rouvre ? Il me faut 30min (depuis Pompadour) de voiture pour rejoindre Saint-Yrieix (départ de mon train pour Limoges). Le coût en argent et pour l'environnement de ce déplacement en voiture est important. La solution Connec'TER (déjà testée) n'est pas satisfaisante (surtout trop d'attente entre les correspondances) ».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Peut-on accélérer la liaison Tulle-Bordeaux en supprimant certains arrêts peu fréquentés entre Périgueux et Libourne lorsqu'un autre TER circule dans un sillon voisin dans un intervalle de 1h00 à 1h30 ? Ou tout au moins faire des arrêts à la demande uniquement ? A venir ? Car il faudra changer les rails double champignons ».	Le sujet de l'accélération de la liaison Tulle-Bordeaux est connu pour la Région. Des échanges sont en cours avec les collectivités du Grand Périgueux, de Brive Agglo et de Tulle Agglo pour faire émerger des horaires qui permettent de desservir Bordeaux de façon rapide depuis Brive et Tulle.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« En semaine le dernier TER direct Brive-Bordeaux part de Brive à 17h12, ce qui est un peu tôt. La liaison suivante part peu après 18h00, mais comporte un changement à Périgueux de 50mn. Ne peut-on pas retarder l'heure de départ de Brive pour diminuer l'attente à Périgueux ? ».	Il n'est pas possible de décaler l'heure de ce train actuellement car il croise un autre train à la gare de Condat-le-Lardin en provenance de Périgueux et en direction de Brive. Ce que vous demandez revient à retarder aussi l'horaire de ce train. Toutefois, sachez que dans le cadre de l'accélération de la liaison Tulle-Bordeaux des échanges sont en cours avec les collectivités du Grand Périgueux, de Brive Agglo et de Tulle Agglo pour faire émerger des horaires qui permettent de desservir Bordeaux de façon rapide depuis Brive et Tulle.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Est-il possible de mettre en place un TER Limoges-Toulouse ? Je propose d'en mettre deux au départ de Limoges à 4 heures du matin et 5 heures du matin pour une arrivée à 7 heures et 8 heures à Toulouse. Ce ter passerait par Brive, Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade et Montauban. Aujourd'hui, il est très difficile de relier Limoges à Toulouse qui sont les deux grands pôles céramiques en France. Favorisons les échanges universitaires entre ces deux grandes villes du Sud-Ouest ».	Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région et n'est pas toujours réalisable techniquement. Compte tenu de ces contraintes, il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Le TER que vous proposez relève d'une desserte Intercités, couvrant deux régions, et n'est pas de la compétence des Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La ligne 27 entre Tulle et Brive est bien desservie, mais concernant la haute Corrèze c'est une catastrophe... Il est urgent d'ajouter des trains vers Ussel afin de combler les creux horaires ! ».	La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et 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, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel.

	Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Une offre complémentaire est assurée sur cette ligne par une desserte routière venant combler les creux d'offre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il y a seulement un train direct Ussel - Brive le lundi matin qui part à 5:44. Le suivant est à 12:51 ».	La ligne 27 entre Ussel et Brive est une voie unique partagée avec la ligne 26 Limoges-Ussel sur la partie entre Ussel et 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, le vendredi, 5 trains par jour dans le sens Ussel – Brive et 6 trains dans le sens Brive – Ussel. Créer un train supplémentaire représente un investissement financier important pour la Région. Il n'est donc pas prévu de rajouter un train supplémentaire à cet horaire-là à court terme. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Absence de TER le samedi soir gare de Périgueux permettant de pouvoir sortir le week-end en soirée et en toute sécurité par rapport en voiture ».	Rajouter un train sur le créneau 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. Sachez cependant que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur l'étoile ferroviaire de Périgueux dans les prochaines années.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Est-il possible d'améliorer le cadencement des horaires de la ligne 22, notamment le soir au départ de Limoges pour avoir des départs mieux répartis ?	Il n'est pas possible de proposer les horaires que vous demandez pour des raisons techniques, puisqu'il faut insérer ces trains au milieu des autres circulations Intercités.

Aujourd'hui, il y a 4 départs le soir entre 16h58 et 20h28 mais deux d'entre eux se font à 30 minutes d'intervalles tandis que d'autres sont espacés de 1h30 au moins. Exemple : 17h00 / 18h00 / 19h00 / 20h30. Par ailleurs, est-il prévu de mieux tenir compte des correspondances avec les trains en provenance de Paris ? Enfin, comme cela a été fait pour le matin, est-il prévu un A/R supplémentaire pour combler le creux d'offre entre 12h30 et 17h00 ?».	Sachez cependant que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains sur l'étoile ferroviaire de Limoges et de Brive dans les prochaines années. Il n'est pas prévu d'allers-retours supplémentaire pour combler le creux d'offre de l'après-midi en semaine au départ de Limoges. La création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles. Nous prenons bonne note de votre demande afin d'étudier les pistes qui permettront des départs mieux cadencés depuis Limoges à l'avenir.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Lors du comité de lignes du 10/05/2023, le Vice-Président de l'agglomération en charge des mobilités, a fait état d'une possibilité de faire transporter les étudiants de la gare d'Objat jusqu'à la gare de Brive sur la ligne 23 par le TER au lieu de les transporter en cars en empruntant la D901, la route la plus (ou une des plus) chargée de la Corrèze Où en est cette information ? ».	L'Agglomération de Brive et la Région se sont entretenues à plusieurs reprises depuis décembre 2023 pour échanger sur le transport de scolaires dans les trains entre Objat et Brive à court terme.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Régulièrement certains trains sont supprimés sur la ligne Limoges - Brive. Pourquoi ? Aucune information au préalable. Ma proposition est d'éviter la suppression des trains sauf cas très exceptionnel et avec anticipation ».	Certains trains ont été supprimés au début de l'année 2024 pour permettre des travaux de nuit pour régénérer la ligne de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Il est possible de recevoir des alertes des perturbations sur votre smartphone en sélectionnant un trajet favori ou occasionnel sur SNCF Connect dans l'onglet « Vos itinéraires » disponible sur la page d'accueil de l'application. SNCF communique auprès des usagers sur les suppressions programmées et aussi sur celles inopinées quand cela est possible. Certaines suppressions inopinées peuvent se produire, selon la présentation faite en comité de ligne, les suppressions hors grèves et travaux ont représenté 2,6% de la totalité de l'offre.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Est-il possible de prévoir un écran d'information horaires en temps réel à la gare de la Porcherie ? ».	Nous prenons bonne note de votre demande. Toutefois, il n'est pas prévu d'installer un écran d'information horaires en temps réel à la gare de la Porcherie à court terme compte tenu de la faible fréquentation.

Infrastructures	Réponses
« L'entretien de la ligne Brive - Limoges via Objat revient à la charge de la Région maintenant, puisqu'il s'agit d'une ligne de desserte fine du territoire. Avez-vous un budget spécifique ou supplémentaire pour cela ? Est-il possible de rouvrir la partie Saint-Yrieix - Pompadour ? Sachant qu'il y a une fuite de la clientèle lors d'un basculement du rail vers la route. Si vous rouvrez cette partie de ligne, à condition que les horaires soient satisfaisants, les gens reviendront vers le train. Quant à la partie fermée, avez-vous les fonds (plusieurs millions d'euros) pour le faire dans les années à venir ? Car il faudra changer les rails double champignon.».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures	Réponses
« En attendant la réouverture du trafic sur la totalité de la ligne, il faudrait réouvrir les tronçons entre Pompadour et Saint Yrieix et celui entre Objat et Vignols-Saint-Solve. Le glissement du talus de la voie ferrée étant entre Vignols-Saint-Solve et Pompadour, cela semble une première étape possible ».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Infrastructures	Réponses
« Lors du comité de ligne du 10/05/2023, le maire de la commune de Saint-Solve a demandé que l'on étudie la possibilité de prolonger la ligne 23 au-delà d'Objat, son terminus actuel, jusqu'à la gare de Vignols - Saint-Solve. Où en est-on de l'étude ? ».	Il n'est pas prévu de faire prolonger les TER au départ de Brive jusqu'à Vignols – Saint-Solve à court terme. La ligne est circulée en navette, lorsqu'un train part de Brive, aucun train ne peut circuler dans l'autre sens. Ajouter un arrêt à Vignols revient à rallonger la ligne et donc contraindre les horaires. Il serait encore plus complexe de proposer des horaires acceptables aux usagers du quotidien.
Infrastructures	Réponses
« Lors du comité de ligne du 10/05/2023, le Vice-Président de l'Agglo en charge des Mobilités a fait état du choix de la halte dans la ZI de La Marquisie sur la ligne 23 par rapport à une demande de halte à Malemort. Qu'elle suite a été donnée à cette information donnée par ce Vice-Président ? ».	L'Agglo de Brive et la Région se sont entretenues à plusieurs reprises depuis décembre 2023. Les échanges se poursuivent entre les collectivités, les choix retenus seront rendus publics au moment venu.

Infrastructures « Les transports en France représentent 30% des émissions de CO², dont un peu plus de 50% sont issus des véhicules automobiles. Pour atteindre les objectifs de 2030 il faudrait réduire ce secteur de 28%. Ainsi le train et l'utilisation de modes de déplacements alternatifs au « tout voiture » sont la solution. Le Haut Conseil pour le Climat, dans son rapport de juin 2023, recommande la fin des voitures thermiques en 2035 et de poursuivre l'accélération de la régénération des petites lignes ferroviaires. Il recommande notamment d'y développer le transport des passagers. La rénovation totale et la réouverture de la ligne 23 répondent parfaitement à ces objectifs. Qu'attendons-nous pour agir ? ».	Réponses Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Intermodalités « Il me faut, sans voiture, 2 heures pour arriver à une gare. Il ne sert à rien d'améliorer le TER, tant qu'il est si difficile de le prendre. La priorité n°1 est donc de mettre en place des transports en commun sur tout le territoire, notamment pour rejoindre les gares. Mon exemple : Le bourg de Savignac-Lédrier 24270 ».	Réponses Des services de rabattement (transports à la demande, vélo en libre-service) peuvent être mis en place dans le cadre des Contrat Opérationnel de Mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine. Par ailleurs, Savignac-Lédrier est desservie par la ligne de car régional 323 Lanouaille – Saint-Yrieix-la-Perche.
Intermodalités « Dordogne, département rural : la voiture comme obligation radicale Si prendre le train est une avancée nécessaire pour le respect de notre écosystème, parvenir à la gare pour les non-adeptes de "la bagnole" demeure un vrai casse-tête. Un impensé radical persiste : les personnes âgées (celles dont on pense qu'elles sont accidentogènes en voiture), les foyers démunis, les jeunes et les pas-décidés-à-se-soumettre-à-l'automobile, etc. sont laissés en rade sur le bord des chemins. Aucune alternative n'est proposée, alors que pour le transport des marchandises et des colis, la question des derniers km est traitée avec soin et méthode. Des solutions existent, ailleurs. Pas chez nous ».	Réponses Des services de rabattement (transports à la demande, vélo en libre-service) peuvent être mis en place dans le cadre des Contrat Opérationnel de Mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine.
Intermodalités « Cette proposition est liée à une autre proposition intitulé « Plus de places pour les vélos dans les rames". S'il n'est pas possible de mettre à disposition plus de places pour les vélos dans les rames (pour rappel, elles sont très souvent saturées / 3 places seulement pour les trains diesel), est-il possible de disposer	Réponses Des abris vélos sécurisés ont été installés en gare de Limoges (70 places) et Brive (40 places). Ils devraient être opérationnels rapidement. En 2023 et en 2024 les gares et haltes des lignes 26 et 27 ont été modernisées. Des arceaux vélos ont été installés comme c'est le cas à Aubazine et Lacelle.

d'emplacements sécurisés pour les vélos dans les gares. Ces aménagements pourraient permettre de réduire le nombre de vélos dans les trains. Leur nombre n'est pas amené à se réduire, bien au contraire. Ce mode de transport est amené à se développer pour réaliser le(s) dernier(s) km. Merci pour l'attention que vous pourrez porter à ma proposition ».	En outre, dès qu'une gare ou une halte est modernisée, les services régionaux avec SNCF Gares et Connexions pensent à installer des arceaux vélos.
Intermodalités « Usager de la L23 en gare du Burg (Varetz), j'apprécie les améliorations apportées sur la desserte Brive-Objat et je souhaite ardemment la réouverture totale de la ligne. Cependant je suis particulièrement choqué de souvent me retrouver presque seul à bord. Je suggère donc, qu'outre les travaux purement ferroviaires, soient concomitamment entreprises (démarche concertée entre les différents opérateurs concernés) des actions (multimodalité, tarifs, haltes supplémentaires ...) permettant d'encourager l'abandon de la voiture au profit du train. Ainsi pourquoi ne pas reconsidérer la pertinence du projet de déviation de la RD 901 à Varetz et utiliser les 60 M€ disponibles au report route-rail ? ».	Réponses Nous vous remercions pour votre remarque sur la desserte entre Objat et Brive. Le report vers le train est une action à laquelle la Région travaille dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine.
Intermodalités « L'association BOPSYL entend promouvoir l'ensemble des mobilités dites alternatives au tout voiture sur l'ensemble des territoires irrigués par la ligne TER N°23. Nous demandons que les décideurs principaux, État et Conseil Régional organisent, conformément à la loi LOM, une réelle concertation avec les collectivités locales, Communes, Communautés de communes et départements, sans oublier les entreprises et les associations d'usagers et de citoyens, avec la création de comité de partenaires par bassins de mobilités. En premier lieu nous demandons la modernisation et la réouverture de la ligne avec un financement cohérent et concerté de l'ensemble des collectivités ».	Réponses Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Intermodalités « Nous ne pouvons nous satisfaire de la réfection partielle de la ligne 23, car ces travaux - permettant de pérenniser une partie de la ligne - n'ont pas amélioré sensiblement le service rendu aux voyageurs : peu de trains et tronçon toujours fermé entre Saint-Yrieix et Objat. Nous demandons une amélioration urgente et substantielle du service ferroviaire sur la ligne 23 : - pour enrayer le déclin démographique dont souffre le secteur ;	Réponses Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.

- en raison du dérèglement climatique, qui impose de renforcer l'usage des transports en commun ; - parce qu'il est impensable de condamner les habitants, dans un futur proche, à utiliser la voiture électrique, mode de transport individuel et coûteux ».	
Intermodalités « Les habitants du secteur ont des attentes fortes autour de la ligne 23 : - actifs concernés par les mobilités pendulaires dans l'ensemble du secteur ; - lycéens habitant à Brive, Objat, Nexon ou Limoges scolarisés notamment en lycée professionnel (La Faye et Darnet, à Saint-Yrieix) ; - étudiants résidant dans le bassin de Saint-Yrieix, dans le Nord Corrèze ou le Nord Dordogne inscrits à l'université de Limoges ou dans les établissements de Brive ; - retraités de plus de 60 ans préoccupés par la dépendance. La question se pose notamment de l'accès aux soins (hôpital de Brive, CHU de Limoges) et de la possibilité d'effectuer des démarches administratives ».	Réponses Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région ayant mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Intermodalités « Il n'est pas rare que les emplacements pour les vélos soient pleins pour la ligne 22. Notamment pour les trains diesels qui ne disposent que de 3 emplacements. Pour les trains électrifiés, c'est 5 emplacements et ce n'est pas toujours suffisant. Pourtant le vélo est pratique pour réaliser le(s) dernier(s) km, il est en plein essor dans les villes avec de nouvelles pistes cyclables en développement et il a l'avantage de ne pas émettre de carbone à l'utilisation. Est-il possible de mettre à disposition des rames qui disposent de plus d'emplacements ou de mettre sur la ligne 22 plus de trains électrifiés et moins de diesels (la ligne 22 est électrifiée alors profitons-en) ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, 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. 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. Des abris vélos sécurisés ont été installés en gare de Limoges et Brive. Ils devraient être opérationnels rapidement. Par ailleurs, il n'est pas prévu de mettre plus de trains électrifiés sur la ligne 22 pour proposer plus de places pour l'emport de vélo.

Intermodalités	Réponses
« La qualité du service et les investissements, tous les deux insuffisants, sur la ligne 23 entrent en dissonance totale par rapport aux discours de la région prônant une "stratégie gagnante" (environnement, mobilités). Nous demandons que les mesures suivantes soient programmées en urgence : - la restauration intégrale du tronçon fermé entre Saint-Yrieix-la-Perche et Objat ; - l'établissement d'un cadencement sur l'ensemble de la ligne et dans une amplitude horaire élargie (similaire à celle de la ligne Arcachon-Bordeaux) ; - la mise en place d'un service de transport afin de rabattre les voyageurs sur les gares traversées par la ligne, notamment celle de Saint-Yrieix-la-Perche ».	Il n'est pas prévu de rouvrir le tronçon central Saint-Yrieix – Objat à court terme pour des raisons de contraintes budgétaires. La Région a mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts. Ainsi, la section Nexon – Saint-Yrieix a été régénérée entre juillet 2023 et février 2024 pour un coût de 22,5M€ financé à 80% par la Région.
Intermodalités	Réponses
« La Région finance de nouvelles gares en Aquitaine : Le Bouscat-Sainte Germaine, Talence Médoquine, et bientôt Bidart et Tarnos sur l'étoile de Bayonne. Il y a 3 ans en séance, M. Lagrave avait indiqué qu'il fallait 5 ans pour un tel projet. Si les projets en Aquitaine semblent avancer, pour la Corrèze on reste sans nouvelles. La région va-t-elle faire quelque chose pour la Corrèze ou au plus près de la population et ses besoins ? ».	En Corrèze, la Région finance en priorité l'entretien des gares et haltes. Les haltes et gares de la ligne 27 Brive – Tulle – Ussel ont été rénovées en 2023 pour un coût de 0,9 M€ financés à 85% par la Région. La Région a aussi financé en 2023 la mise en accessibilité de la gare d'Ussel pour un montant de 1,5M€ (50% Région).
Intermodalités	Réponses
« Argentat sur Dordogne ne bénéficie d'aucune desserte en transport en commun non scolaire. Une offre Limoges Tulle Argentat Aurillac aurait l'avantage de désenclaver Argentat mais aussi de pouvoir aller à des rendez-vous médicaux à Tulle ou Aurillac voire au CHU sans emprunter la voiture. Une correspondance étroite de et vers Brive-la-Gaillarde serait un plus »	Votre demande a été transmise au service de transport routier de voyageur. Par ailleurs, deux lignes routières avec des horaires hors période scolaire desservent Argentat-sur-Dordogne, la ligne 225 St Privat – Argentat – Brive et la ligne 273 Argentat – Tulle.
Intermodalités	Réponses
« Malgré sa fermeture il y a plusieurs années, cette liaison demeure cruciale. Avec seulement quelques kilomètres nécessitant une rénovation, un investissement conjoint des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine pourrait financer cette portion. Rétablir cette connexion entre deux villes moyennes permettrait de revitaliser le centre de la France et de renforcer les liens régionaux ».	Vous faites mention de la ligne entre Ussel et Clermont fermée à la circulation des trains en 2014. Il n'est aujourd'hui pas prévu de financements pour rouvrir cette section. La Région a mis la priorité sur le sauvetage des tronçons encore ouverts.

Intermodalités	Réponses
« Nous déplorons une situation d'inégalité en matière de transport ferroviaire. La sous-utilisation des lignes de l'Étoile de Limoges, particulièrement la ligne 23, se traduit par un service bien moins performant qu'ailleurs en Nouvelle-Aquitaine, comme en témoigne la comparaison avec la ligne Arcachon-Bordeaux. Le fait que Limoges, seconde agglomération de la Région, ait été écartée de l'installation d'un RER métropolitain, contrairement à d'autres agglomérations, illustre également cette inégalité. Nombre d'usagers de la ligne 23 se perçoivent désormais comme des "sous-citoyens" par rapport aux usagers Bordelais et du littoral. Ils contribuent pourtant à l'impôt au même titre ».	La ligne Arcachon – Bordeaux fait partie d'un projet de Service Express Régionaux Métropolitain (SERM). Ces projets portés par la Région ont pour but de limiter la congestion automobile autour des agglomérations densément peuplées de Bordeaux et de Bayonne-Biarritz. La métropole de Bordeaux compte 830 000 habitants. La Communauté d'agglomération du Pays-Basque (comprenant Biarritz et Bayonne) comprend 320 000 habitants. Limoges Métropole compte 200 000 habitants. Il apparaît donc rationnel de proposer plus de services de transports ferroviaires sur les agglomérations de Bordeaux et du Pays-Basque.
Intermodalités	Réponses
« La voiture est dans le secteur un outil omniprésent, perçu comme coûteux et sans alternative. Le transport par bus n'est adapté que pour les dessertes de proximité. Pour les trajets plus longs, il est inconfortable, du fait notamment de la configuration du réseau routier de cette partie de la région (mauvais état, nombreux virages) et de la difficulté de travailler et de se déplacer dans le bus au cours du trajet. Face au train, le bus apparaît comme un moyen de transport nettement moins efficace, ne serait-ce que parce que le temps de trajet est plus important en bus qu'en train. Le bus ne peut donc pas être présenté comme une alternative au train, c'est pour les habitants un pis-aller ».	La Région prend note de votre remarque. Dès lors qu'il y a très peu de voyageurs dans les trains, l'alternative routière permet de diminuer les coûts pour les contribuables tout en maintenant une desserte des territoires concernés. Le train est aussi intéressant sur le plan écologique dès lors qu'il y a plus d'usagers que dans un car, un train consomme au minimum 80L/100km (pour les autorails X73500) alors qu'un car n'en consomme que 25L/100km.
Tarifs	Réponses
« Pourquoi n'est-il plus possible d'utiliser un billet TER le jour de son choix ? Voyager en TER est devenu aussi contraignant qu'en TGV alors que c'est censé être un trajet banal du quotidien ! Sans parler de l'anonymat qui n'est même plus possible puisqu'on demande le nom et la date de naissance ! C'est pire qu'en Corée du nord ! Le digital n'a rien simplifié ! au contraire. C'est un véritable repoussoir pour ceux qui voudraient se convertir au train occasionnellement ».	Un billet TER est utilisable un seul jour ce qui permet d'éviter l'utilisation sur plusieurs jours sans contrôle. Les coordonnées sont demandées pour que SNCF puisse prévenir des éventuels retards ou suppressions inopinés.

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Est-il possible d'intervenir pour l'EPL Haute Corrèze ? ».	Le responsable de secteur de mobilité a pris attache avec vous pour faire entendre votre question aux élus concernés du Conseil Régional.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Quelles sont les améliorations prévues pour accéder aux gares à partir des petites communes délaissées au fond des départements ? ».	Des services de rabattement (transports à la demande, vélo en libre-service) peuvent être mis en place dans le cadre des Contrat Opérationnel de Mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« La question des derniers km : pour les colis, ou les bagages le problème est traité. Pas pour les humains. Que comptez-vous faire pour nous débarrasser des transports carbonés ? ».	Des services de rabattement (transports à la demande, vélo en libre-service) peuvent être mis en place dans le cadre des Contrat Opérationnel de Mobilité. Ils permettent d'organiser le développement des mobilités pour tous, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines. Mis en place de façon concertée avec les territoires par la Région, ces contrats coordonnent l'action des intercommunalités, à l'échelle des 54 bassins de mobilité de Nouvelle-Aquitaine.