



AUTOMNE 2020
18 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

Compte-rendu - Volet 1

Comité de lignes Bassin de Limoges

19 novembre 2020

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES



**Bonsoir,
Quand pensez-vous rouvrir la portion de ligne fermée entre
Angoulême et Limoges, svp ?**

La Région est consciente des enjeux importants sur cette ligne, notamment à Chasseneuil-sur-Bonnieure. Elle tient à rappeler qu'elle n'est pas propriétaire de la voie et que l'interruption des circulations ferroviaires entre Angoulême et Saillat est due à un manque d'entretien et d'investissement sur cette ligne du gestionnaire de la voie SNCF Réseau.

La Région a inscrit, hors compétence, la régénération de cette voie au PDIFer (68,63 M€). Elle attend de la part de l'Etat le même investissement.

Afin de lancer les études préliminaires concernant la régénération de la voie, la Région a demandé par courrier l'organisation d'un comité de pilotage réunissant les financeurs et le maître d'ouvrage à Madame la Préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine conformément à la gouvernance du CPER 2015-2020.

La Région souhaite qu'un comité de concertations avec les territoires traversés par la ligne soit organisé par l'Etat après ce comité de pilotage afin de présenter et échanger sur les scénarios proposés pour ces études préliminaires.

Les délais pour remettre des circulations ferroviaires en mode nominal sur cette ligne sont estimés à 4 ans (études + travaux) à compter du lancement des études préliminaires.

Gare de Saint Brice : plus possible de se rendre à Limoges le matin dans le projet 2021 ! (Premier train à 17h13)

L'arrêt de Saint Brice a été ajouté le matin St Brice 6h59 - Limoges 7h36 depuis le 26 octobre 2020.

Bonjour sur le côté Vienne entre Montmorillon et Poitiers pourrions-nous avoir de la visibilité sur les travaux à venir. Nous avons de nombreux ralentissements entre Lussac et Mignaloux (affaissement de la voie, cailloux qui tombent...) cela nous engendre des délais de quelques minutes supplémentaires et surtout des travaux importants. En tant qu'usagère régulière je souhaiterais savoir quand les travaux sont prévus. Cordialement

Les études préliminaires concernant la régénération de la voie entre Limoges et Poitiers viennent d'être lancées pour un montant de 2 M€ (1 M€ Etat, 1 M€ Région). La durée de ces études est estimée à 16 mois pour des travaux dont la réalisation pourrait être accéléré avec un engagement dès 2022e.

Trop grand écart d'horaires Poitiers-Limoges : on passe de 5h47 à 8h38, pourquoi ne pas mettre un entre-deux : 7h45/8h, idéal pour ceux qui commencent à 9h. De même pour le soir, grand écart au départ de Montmorillon vers Poitiers pour ceux qui finissent à 17h, ils doivent attendre 18h53.

La Région va lancer en collaboration avec SNCF Voyageurs la démarche OPTIMTER avec une nouvelle offre au SA2023 (décembre 2022) ayant pour objectif :

- + de trains, + fréquents, + grande amplitude, + rapide,
- + lisible, meilleur positionnement horaire.

Ces demandes pourront être étudiées dans le cadre de cette démarche. De plus, la Région étudie les améliorations possibles pour 2022, avant la refonte d'offre envisagée en 2023.

Le maintien (hors les périodes de travaux sur la ligne) de la liaison ferroviaire par TER entre Ussel et Limoges est un enjeu essentiel pour la cohésion territoriale, le confort et la sécurité des passagers, les objectifs écologiques. Un engagement formel sur ce maintien à moyen et long termes est nécessaire pour rassurer les usagers et leur éviter d'avoir recours dès maintenant à d'autres moyens de transports non collectifs.

L'axe Le Palais-Meymac possède un système de signalisation expérimental (SYMEL), mis en place en 1995. Ce système est en voie d'obsolescence du fait d'une maintenance de composants de plus en plus critique.

A ce jour, cette obsolescence est identifiée par SNCF Réseau pour 2024, menant à l'interruption des circulations sur la ligne Limoges-Ussel.

Pour éviter toute interruption, la Région s'est mobilisée pour initier le lancement d'études pour le remplacement de ce système et pour les intégrer au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Nouvelle-Aquitaine. L'avenant n°8 de ce dernier intègre cette opération avec un montant de 2,136 M€ pour la période 2020-2022 (dont 1,424 M€ de part régionale, soit 67%).

Les études préliminaires doivent être engagées dès le début d'année 2021. Leur coût est de 385.500 €, soit 257.000 € de part régionale et 128.500 € de part Etat selon la répartition du CPER..

SNCF Réseau indique être en capacité de mener le programme d'études et de travaux dans les temps pour ne pas avoir à interrompre les circulations sur cette ligne.

Il y a beaucoup de trains sans contrôleurs, comment se fait-il?

Dans le cadre de la convention d'exploitation TER, il est demandé qu'un contrôleur soit présent pour chacune des circulations (sauf pour les lignes périurbaines de Bordeaux). Toutefois, si les conditions techniques le permettent et afin d'éviter la suppression des trains, il est possible de faire circuler exceptionnellement des TER sans contrôleur.

SNCF Voyageurs explique qu'en cette période de crise sanitaire (isolement de certains agents), des difficultés ont pu être rencontrées en septembre dans la gestion du personnel pour que chaque circulation TER sur le secteur Limousin soit accompagnée d'un contrôleur. Etant donné le plan de transport réduit en novembre (confinement), cette situation n'est temporairement plus contrainte. Pour faire face à ce manque de personnel, des recrutements, ainsi que des évolutions de postes en interne, seront faits en début d'année 2021.



Retrouvez l'ensemble des actualités, questions et propositions concernant les lignes 18, 24 et 26 ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3

