



AUTOMNE 2020
18 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

Compte-rendu - Volet 1

Comité de lignes Bassin de Périgueux

22 septembre 2020

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES



**Il faut un train plus tardif entre Bordeaux et Périgueux.
(Départ 22h30 de Bordeaux par exemple)**

Dans le sens Bordeaux-Périgueux, la démarche OPTIM'TER va permettre un dernier départ plus tardif de Bordeaux : 21h25 au lieu de 20h28 actuellement. Ce dernier départ, fréquemment demandé lors de précédents comités de lignes, sera donc effectif dès le 13 décembre 2020, du lundi au dimanche, et sera en correspondance avec le TGV partant de Paris-Montparnasse à 18h52. Le temps de parcours Paris-Périgueux sera de 4h.

Périgueux - Brive. Amélioration sauf pour les habitants de Milhac, Limeyrat, La Bachellerie et Larche dont les gares sont supprimées Comment ferons-nous ? Il faudra prendre un bus ?

Si les trains ne s'arrêteront plus dans ces points d'arrêt, des solutions de substitution seront systématiquement proposées. Tous ces points d'arrêt (sauf Larche) bénéficieront d'un service de Transport à la Demande (TAD) qu'il faudra réserver au plus tard la veille du voyage. Ces TAD partiront, en règle générale, d'un point plus central de la commune (comme le bourg) et rejoindront l'arrêt Ter le plus proche pour poursuivre son voyage en train. Ces TAD seront positionnés matin, midi et soir, pour pouvoir rejoindre ou revenir du pôle urbain du secteur. Pour Larche, le rabattement se fera avec le car de la ligne 8 (Montignac-Brive) du réseau routier régional, renforcée depuis septembre 2020, au niveau de l'arrêt « La Feuillade – Champ d'Alou ».

Le TER quotidien direct Bordeaux/Montluçon et les TER Bordeaux/Ussel sont importants :- unique moyen pour relier Clermont à Bordeaux, connectent les villes, permettent le cabotage, participent à l'effet réseau et contribuent à l'attractivité des territoires ruraux. Les correspondances à Ussel et Montluçon vers l'Auvergne sont à retravailler.

La démarche OPTIM'TER, effective au 13 décembre 2020, prévoit de ne plus assurer les liaisons Bordeaux-Ussel et Bordeaux-Montluçon par des trains directs. Ces liaisons seront cependant toujours possibles avec des correspondances à Limoges pour Bordeaux-Montluçon et à Périgueux et/ou Brive pour Bordeaux-Ussel. Des liaisons directes Bordeaux-Tulle seront toujours assurées à raison de 3 trains par jour.

Le maire de Brive annonce un objectif de relier Brive à Bordeaux en 1h15. Pouvez-vous nous expliquer en termes d'infrastructures la faisabilité de cet engagement politique. Quel objectif pour la Région en termes de temps de parcours raisonnable ?

Un peu plus de 200 km de voies ferrées séparent Brive et Bordeaux. Assurer ce temps de parcours en 1h15 signifierait de faire rouler les trains à 160 km/h tout au long du parcours et sans arrêt intermédiaire (dont Périgueux).

Le linéaire entre Brive et Périgueux ne permet pas d'atteindre cette vitesse. Des études préliminaires à une régénération de la ligne sont en cours. Une amélioration des temps de parcours est ainsi à l'étude, mais les investissements demandés pour passer à 1h15 seraient beaucoup trop importants. De plus, ce temps de parcours nécessiterait de ne plus desservir d'arrêts intermédiaires desquels sont pourtant issus la majorité des usagers.

Comment le plan de relance de l'État qui a été annoncé il y a quelques jours va-t-il se traduire en Nouvelle-Aquitaine sur le volet ferroviaire et notamment sur l'étoile ferroviaire de Périgueux (relance du CPER) ? (Le Grand Périgueux)

La Région, tout comme SNCF Réseau, attend des précisions de l'Etat quant aux conditions de mise en œuvre du plan de relance en Nouvelle-Aquitaine, et notamment sur le volet ferroviaire.

La Région connaît le niveau de besoin d'engagement de l'Etat quant aux investissements nécessaires sur le réseau ferroviaire. Elle est prête à engager un certain nombre de travaux. 1,2 milliards d'euros seraient nécessaires pour l'ensemble du réseau de Nouvelle-Aquitaine alors que l'Etat prévoit 600 M€ pour son plan de relance, à l'échelle nationale, sur le volet ferroviaire.

La Région souhaite que des engagements soient pris urgemment avec l'Etat dans le cadre de la rédaction d'un nouveau CPER après 2021.

Il faut, en particulier en cette période de crise sanitaire, ajuster le nombre de wagons en fonction des jours et des heures de circulation. TER pris depuis 10 ans, toujours le même constat qui s'aggrave : voyage régulier debout, collé aux autres voyageurs. En ce moment, distanciation sociale impossible la plupart du temps.

Ce problème est malheureusement assez régulier. Cette année, SNCF a effectivement identifié quelques trains sur-occupés. Certains ont pu être renforcés, au moins ponctuellement, mais pas tous : le parc de trains régionaux est en effet insuffisant pour doubler toutes les circulations.

A compter du 13 décembre prochain, avec la nouvelle offre OPTIM'TER, l'offre sera renforcée sur la ligne Bordeaux-Périgueux (+3,5 allers-retours chaque jour en semaine). L'offre nouvellement créée permettra une dilution de la fréquentation des trains les plus fréquentés vers les nouvelles circulations.



Retrouvez l'ensemble des actualités, questions et propositions concernant les lignes 31 et 32 ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3

