



AUTOMNE 2020
18 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

Compte-rendu - Volet 3

Comité de lignes Bassin de Périgueux

22 septembre 2020

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation** depuis la date d'ouverture jusqu'au comité de ligne ainsi que les **SMS envoyés lors de celui-ci**.

Questions plateforme de concertation / SMS



Questions posées sur plateforme de concertation ou par SMS lors du comité de lignes

Infrastructures - Coûts des travaux	Réponses Région-SNCF
<p>« Les coûts des travaux des haltes et des retournements sont exorbitants (Boulazac 3.955M€, Marsac 5.33M€, retournement de Niversac 6.544M€). Y a-t-il un plan de SNCF Réseau pour rationaliser et diminuer ces coûts ? »(Twitter)</p>	<p>Depuis 2019, dans le cadre du Contrat de Performance Etat-SNCF Réseau 2017-2026, en vue d'améliorer la compétitivité du système ferroviaire national, SNCF Réseau s'est engagé dans un effort accru de réduction des coûts sur les projets d'investissement, contribuant à respecter la trajectoire financière au regard des engagements de service de SNCF Réseau.</p> <p>La démarche vise à renforcer la culture d'optimisation des projets de régénération et de développement contribuant au Plan de Performance SNCF Réseau, réponse au Contrat de Performance Etat-Réseau.</p> <p>Les acteurs projet agissent, au quotidien, pour trouver des optimisations dans les phases d'émergence et de conception sur les projets d'investissement. La démarche de Réduction des Coûts Projets (RCP) a vocation à systématiser ces initiatives, à valoriser les efforts visant à réduire le coût des projets principalement lors des phases Emergence, AVP et APO, et à tracer les économies obtenues au titre du Plan de Performance SNCF Réseau.</p> <p>La performance sur ce levier RCP doit se faire en préservant les perspectives de recettes, avec un impact maîtrisé sur la durabilité, la fiabilité, et les coûts de possession des actifs concernés.</p>
Infrastructures - CPER et plan de relance	Réponses Région-SNCF
<p>« 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)</p> <p>« En fait le problème essentiel est celui de l'infrastructure. Le contrat de performance est jugé très insuffisant. Comment les régions peuvent-elles s'en sortir ? »</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>La Région souhaite que des engagements soient pris urgemment avec l'Etat dans le cadre de la rédaction d'un nouveau CPER après 2021.</p>
Infrastructures – Modernisation du réseau	Réponses Région-SNCF
<p>« Quand est-ce que l'on va enfin doubler la section Nexon-Périgueux ? Électrifier Limoges-Coutras et enfin supprimer le rebroussement à Périgueux ? »</p>	<p>Ces investissements ne sont pas prévus car pas forcément pertinents pour l'avenir de la ligne. Un doublement de la voie entre Nexon et Périgueux nécessiterait un investissement très conséquent et n'apparaît pas pertinent à la vue des volumes de circulation prévisionnels dans les prochaines années. Une modernisation des points de croisement existants permettrait déjà de faire circuler un volume de trains plus conséquent entre Périgueux et Limoges.</p> <p>L'électrification de la section Limoges-Coutras n'apparaît pas non plus pertinente à l'heure où la Région réfléchit à un verdissement de sa flotte de trains (à hydrogène, à batteries...). L'électrification serait là aussi un investissement trop coûteux et peu justifié.</p>

La suppression du rebroussement de Périgueux n'est enfin pas à l'ordre du jour car il priverait les trains d'un arrêt très fréquenté et avec un fort potentiel. Des études sont toutefois menées pour étudier l'intérêt d'améliorer l'entrée et la sortie des trains en gare de Périgueux.

Infrastructures-Liaison vers Clermont-Ferrand

Réponses Région-SNCF

« La ligne Ussel-Montluçon permettait des correspondances avec les dessertes Bordeaux Ussel et Bordeaux-Montluçon. Les circulations sont interrompues pour raisons de sécurité. M. Lagrave a indiqué, lors du comité du 14, qu'il n'avait pas connaissance d'une demande de déclassement. Or, il y a un projet de voie verte.

La Région s'engage, hors compétence, pour la pérennisation de son réseau ferroviaire. En ce sens, le Conseil régional a adopté son Plan Directeur d'Investissements du réseau ferroviaire doublant sa participation financière à la régénération du réseau jusqu'en 2027 (soit une hausse de 358 M€). La Région partage les enjeux de desserte sur l'axe Montluçon-Ussel, mais au regard de sa forte mobilisation dans un contexte budgétaire contraint, la priorité est aujourd'hui portée sur la régénération des lignes ouvertes à la circulation. Un service routier est cependant mis en place entre Montluçon, Auzances et Ussel par la Région.

Quelle est la position de la Région pour le rétablissement des circulations sur cette ligne ? »

Les circulations sont interrompues entre Ussel et Clermont-Ferrand depuis 2014 suite à un manque d'entretien des infrastructures entre Eygurande et Laqueuille. Un service de substitution par car est cependant mis en place. La régénération de la section de ligne néo-aquitaine était inscrite au CPER 2015-2020 Limousin mais conditionnée à l'inscription de la section auvergnate dans le CPER Auvergne. Cette dernière n'ayant pas été réalisée, les études et travaux n'ont pu avoir lieu.

« La ville de Clermont-Ferrand attire de plus en plus d'étudiants. Existe-t-il un projet de remise en service de cette ligne entre Ussel et Volvic afin que nos enfants puissent voyager en toute sécurité et dans un temps raisonnable jusqu'à Brive ? »

Seul un itinéraire via Montluçon est aujourd'hui possible. Compte tenu des contraintes des circulations en voie unique sur de la longue distance, SNCF a fait part de ses réserves dans la mise en œuvre d'une liaison directe Bordeaux-Clermont-Ferrand. La mise en œuvre de correspondances optimisées apparaît être une solution plus adaptée pour la bonne régularité des trains sur ces lignes en voie unique.

« A quand une réouverture de la ligne jusqu'à Clermont Ferrand ? Un Bordeaux-Clermont a toute sa pertinence pour notre territoire. »

Infrastructures-Bordeaux-Brive en 1h15

Réponses Région-SNCF

« Les travaux annoncés permettront-ils de rallier Brive à Bordeaux en 1h 15 comme annoncé en grand renfort d'affichage par M. Soulier, maire de Brive ? »

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).

« Suite aux travaux entre Périgueux et Niversac et autres pôles travaux, cela est pour répondre aux annonces de Soulier, maire de Brive, qui annonce 1h15 lors de ses sorties ? »

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.

« 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 ? »

« Des travaux conséquents sont réalisés sur Périgueux Limoges.

<p>Quels travaux sont prévus sur l'infrastructure Périgieux Brive et sous quel planning. En vue d'améliorer la vitesse commerciale ? ».</p>	
<p>Infrastructures – Entretien du réseau</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Ne serait-il pas judicieux sur les lignes monovoie d'accroître le niveau d'entretien des abords pour éviter les incidents liés à chutes d'arbres, feuilles, etc » (Twitter).</p>	<p>SNCF Réseau vous propose de consulter le document disponible en annexe sur la maîtrise de la végétation aux abords des voies.</p>
<p>Infrastructures – Limitations de vitesse</p>	
<p>« Sur ces 2 lignes, des limitations de vitesse sont-elles envisagées dans les années futures du fait de la dégradation des infrastructures ferroviaires ? »</p> <p>« Certes les travaux nous intéressent mais j'aimerais connaître la vitesse sur la ligne et si les travaux feront augmenter la vitesse initiale. »</p> <p>« Bonjour, Pourrait-on faire rouler ce train plus vite entre la Coquille et Nexon car celui-ci roule à 70km/heure entre ces 2 communes. "mesure faite avec nos iPhones". Ce train pourrait effectivement arriver plus tôt à Limoges, ce qui nous arrangerait Je pense que les usagers ne paient pas le train pour rouler à cette vitesse qui n'est faite que pour rattraper les retards potentiels et arranger les courbes des résultats. Merci »</p>	<p>SNCF Réseau n'a pas informé la Région de la pose de nouvelles limitations de vitesse, à court terme, sur ces 2 lignes. Certaines vont même être levées comme celle encore en vigueur entre Brive et Larche et qui sera supprimée à compter de décembre 2020.</p> <p>Cependant, l'état de l'infrastructure risque en effet d'entraîner dans les années à venir des dégradations des temps de parcours, d'où le souhait de la Région, aux côtés de l'Etat et de SNCF Réseau de lancer des études préliminaires pour les sections Périgieux-Limoges et Périgieux-Brive suffisamment tôt pour éviter de nouveaux ralentissements.</p> <p>Concernant la vitesse des trains entre La Coquille et Nexon, celle-ci oscille entre 110 et 140 km/h. La vitesse à 70 km/h évoquée dans ce message était certainement liée à un ralentissement provisoire. Les études préliminaires à la régénération de la ligne Périgieux-Limoges permettront aussi d'étudier des modernisations de la voie qui pourraient permettre, éventuellement, des relèvements de vitesse.</p>
<p>Infrastructures - Signalisation</p>	
<p>« Le BAPR à compteurs d'essieux entre Coutras et Périgieux provoque encore des incidents et des retards importants. Avez-vous une analyse précise sur ces incidents réguliers ? Des travaux sont-ils prévus sur ce mode de signalisation ? Merci »</p>	<p>Des analyses des pannes de signalisation sont actuellement menées par SNCF Réseau. Il en ressort des problèmes récurrents sur le système BAPR. Une restitution de ces analyses, faites ligne par ligne, sera prochainement faite à la Région.</p>
<p>Infrastructures - Fret</p>	
<p>« gros potentiel FRET sur Limoges/Périgieux/Brive/Agen/Bordeaux. quels choix ? quelles priorités? renouvellement Bergerac avec Ballast en provenance de Verneuil/Pagnac par camions, quelle belle incohérence! Convergence Rail Limousin ».</p>	<p>SNCF Réseau est à l'écoute des clients qui se trouvent sur les lignes du réseau ferré national. L'investissement sur les lignes régionales n'est pas uniquement du ressort de SNCF Réseau. Chaque cas est étudié pour permettre au mieux la desserte de ces clients en trouvant un bon équilibre entre l'investissement et le développement du trafic.</p>
<p>Fréquentation – Sur-occupations à bord</p>	

« TER bondés sur la ligne Périgueux Bordeaux et Bordeaux Périgueux surtout les lundi et vendredi où la ligne est fréquenté par de nombreux étudiants et pensionnaires. Il faudrait rajouter des rames. De plus, cette ligne connaît trop de retards pénalisant les usagers du fait d'un mauvais entretien et un retard dans la modernisation de cet axe. »

« Il faut qu'il y ait plus de place dans les trains. Quand on part depuis Bordeaux vers Limoges à 15h30, on est entassé comme des sardines jusqu'à Libourne »

« Bonjour,
Le lundi matin et le vendredi en fin de journée, les lycéens prennent une place très importante dans les wagons avec les valises, ce qui engendre :

- Trajet collé / serré avec impossibilité de s'asseoir
- Distanciation sanitaire déplorable en temps de COVID
- Impossibilité de monter dans le train (constatée en gare de Mussidan le lundi 7h10 sens BX / PX)

Solution : Rajout de wagons ! »

« 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. »

Offre - Amplitude

« Bonjour, habitant l'agglomération de Périgueux, pourquoi est-il possible de rentrer d'une soirée spectacle et/ou dîner de Limoges avec dernier retour à 23h14, et non de Bordeaux avec dernier retour à 20h28?
Bordeaux serait-elle une métropole inférieure à Limoges? ChM »

« Il faut un train plus tardif entre Bordeaux et Périgueux. (départ 22h30 de Bordeaux par exemple)
Cela fait des siècles que ce train est demandé. »

« Pour un étudiant ou quelqu'un qui travaille il est presque impossible de faire le trajet pour un "vrai" week-end (au moins 2 nuits) vu les horaires des derniers trains. Il faut des départs plus tard. »

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 2020, avec la nouvelle offre OPTIM'TER, l'offre sera renforcée sur la ligne Bordeaux-Périgueux (+3,5 allers-retours chaque jour en semaine). La Région et SNCF envisagent que l'offre nouvellement créée permettra une dilution de la fréquentation des trains les plus fréquentés vers les nouvelles circulations.

Réponses Région-SNCF

Le dernier retour de Limoges est positionné à cet horaire pour permettre une correspondance avec l'Intercités en provenance de Paris et partant vers 19h, d'où ce départ tardif de Limoges. A compter du 13 décembre, 2020 ce dernier départ se fera à 22h14 (23h14 uniquement le dimanche) pour offrir une arrivée moins tardive sur Périgueux.

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.

Votre message ne permet pas d'identifier clairement le trajet que vous souhaitez réaliser. Comme indiqué précédemment, l'amplitude sur certains trajets va être améliorée, notamment Bordeaux-Périgueux et Périgueux-Brive.

Offre - Correspondances

« Le nombre de train Paris-Limoges a diminué, les correspondances Limoges-Périgieux ont également diminuées. Il n'y a plus de possibilité de revenir de Paris pour Périgieux après 16H40 !! Journées professionnelles, de formation ne sont plus possibles ! Le train de 17H40 au départ de Paris vers Limoges n'a plus de correspondance pour Périgieux. Le train suivant au départ de Paris pour Limoges vers 18H40 n'existe plus ! Il est urgent de remédier à cette difficulté de liaison vers Paris. »

« Bonjour, je fais régulièrement le trajet Périgieux-Paris .Depuis l'ouverture de la LGV Paris Bordeaux tout est fait pour passer par Bordeaux et non par Limoges. Départ de Périgieux à 16h39, arrivée à Limoges à 17h55, le train qui va à Paris part à 17h54. »

« Est-ce que les correspondances entre la ligne Périgieux Bordeaux vers Pessac seront améliorées ? »

Réponses Région-SNCF

Actuellement, il est possible de partir de Paris Austerlitz pour rejoindre Limoges puis Périgieux à 16h39 (arrivée Périgieux 21h26) puis 19h41 (arrivée Périgieux 0h19). A compter du 13 décembre 2020, en semaine, vous aurez la possibilité de partir de Paris à 16h41 puis 18h41 (arrivée Périgieux 23h27) vs 19h41 auparavant.

La Région est bien consciente de la demande de correspondance avec les Intercités à Limoges pour aller ou revenir de Périgieux. La construction horaires de ces correspondances est aujourd'hui difficile, compte tenu des importants travaux de rénovation en cours sur la ligne POLT et qui peuvent entraîner des ralentissements sur diverses sections à différents moments, modifiant les horaires des trains. Les horaires des Ter en correspondance ne pouvant pas toujours être modifiés, compte tenu des contraintes de la voie unique, des ruptures de correspondances peuvent ponctuellement survenir. Toutefois, la démarche OPTIM'TER s'est attachée à assurer un maximum de correspondances avec Intercités à Limoges.

Pour Pessac, le train partant de Périgieux à 6h03 permettra une arrivée à Pessac à 7h50 (correspondance de 10 min à Bordeaux). Dans le sens retour, des trajets en 1h50 (correspondances inférieures à 20 min à Bordeaux) seront possibles en partant à 16h05, 16h36 ou 18h18.

Offre - Liaisons directes

« 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
- contribuent à l'attractivité des territoires ruraux

Les correspondances à Ussel et Montluçon vers l'Auvergne sont à retravailler. »

« Le comité de ligne s'appelle Bordeaux /montluçon et Bordeaux /ussel. La fiche 31 diffusée s'arrête à Limoges. Est-ce pour cacher la désynchronisation des correspondances à Limoges ? (de 6 à 40' minutes) »

« En 2021, la correspondance obligée à Limoges et Périgieux c'est un trajet +long, +compliqué,-sécurisant,-c... que les trains directs de Bordeaux vers Montluçon et Ussel. Ces trajets ne tolèrent pas les retards. Comptez-vous garantir la continuité de service ? »

La démarche OPTIM'TER prévoit à compter du 13 décembre 2020 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 Périgieux et/ou Brive pour Bordeaux-Ussel. Des liaisons directes Bordeaux-Tulle seront toujours assurées à raison de 3 trains par jour.

Le choix de ne plus assurer ces liaisons de façon directe a été pris en raison des impacts constatés sur la régularité de ces lignes. Ces 2 liaisons longue distance sont effectivement réalisées en majeure partie sur de la voie unique. Le moindre petit retard peut avoir des conséquences importantes sur des centaines de kilomètres de ligne. Assurer des correspondances plutôt que des trains directs permet d'éviter ces effets néfastes pour la régularité de ces lignes.

Avec OPTIM'TER, ce sont ainsi 4 trajets en correspondance Bordeaux-Montluçon qui seront proposés chaque jour en semaine contre 2 directs actuellement.

Sur Bordeaux-Ussel, les 2 trajets directs du dimanche seront remplacés par 5 trajets en correspondance, avec des temps de parcours parfois plus rapides (4h20 en moyenne contre 4h25 avec les trains directs).

« Pourquoi ne pas maintenir les directs de Bx vers Montluçon et Ussel ? Optimiser est si figé que ça ? Vous tombez dans le piège de la SNCF qui cloisonne tout ! Vos horaires sont-ils au moins coordonnés avec l'Auvergne ? »

« Bordeaux-Corrèze le week-end, fréquence risible. Idem en semaine pour aller plus loin que Brive et des trous énormes sur Bordeaux-Brive. Liaisons Tulle-Bordeaux (2 préfectures) quasi-inexistantes »

« Votre réponse concernant la rupture de charge Montluçon n'est pas acceptable. C'est un jeu de dupe entre les 2 régions Nouvelle-Aquitaine et Aura. Comment allez-vous assurer un meilleur service sur cette correspondance ? »

« Il est primordial de maintenir voire de développer les liaisons directes entre Bordeaux et la haute Corrèze. Les usagers en ont marre de devoir changer de train à Périgueux et à Brive. Il faudrait pouvoir faire l'aller-retour Ussel-Bordeaux dans la journée. Bordeaux est devenue un point névralgique de Nouvelle-Aquitaine, et doit donc pouvoir être accessible rapidement et efficacement, et ce par l'ensemble des neo-aquitains (y compris les corréziens, mis de côté concernant le ferroviaire). »

Offre - Liaison Bordeaux-Lyon

« On a pu voir récemment avec Railcoop qu'il y a un besoin de trajet Bordeaux Lyon avec un service adapté notamment vélo. QU'on le veuille ou non railcoop se retrouvera en concurrence (cabotage) avec les TER. La région doit remettre le bx Lyon qu'elle a abandonné il y a plusieurs années. »

« Les trains de nuit Bordeaux Lyon ont disparu, ils offraient une belle opportunité de déplacements "intelligents", vont-ils revenir ? Railcoop ou pas les cheminots savaient faire! Convergence Rail Limousin »

Offre - Navettes ferroviaires Mussidan-Niversac

« A-t-on une date précise pour la mise en place des navettes cadencées Mussidan Périgueux Niversac ? Quelles seront les fréquences de ces navettes en HP et en journée ? » (Twitter)

« Dans le cadre de cette navette Mussidan Périgueux Niversac, qu'est-il prévu pour la halte "Périgueux Saint Georges" ? Est-il prévu d'ouvrir d'autres haltes à Périgueux et dans sa banlieue ? » (Twitter)

Sur la question des correspondances, des échanges fréquents ont lieu entre les Régions Nouvelle-Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes.

La liaison Bordeaux-Lyon était une liaison Intercités gérée par SNCF pour le compte de l'Etat. La Région n'a donc pas décidé de cette fermeture en 2014 et encourage au contraire les initiatives pour remettre en service cette liaison. Des échanges ont ainsi eu lieu avec Railcoop pour connaître leurs intentions et les horaires souhaités pour leurs circulations. Ces échanges se poursuivront tout au long de la construction de l'offre de Railcoop.

La navette ferroviaire Mussidan-Niversac sera mise en service une fois la zone de retournement ferroviaire de Niversac opérationnelle. Suite à la crise sanitaire, la livraison de ces travaux sera retardée de décembre 2021 à juin 2022.

La navette devrait donc être mise en service dans la foulée. Elle circulera toutes les heures en heures de pointe, permettant d'assurer une fréquence à la demi-heure sur les principaux points d'arrêt (Mussidan, St-Astier, Périgueux et Niversac)

« St P. de Chignac train trop tard le matin pour Périgueux. Étendre la navette Périgueux /Niversac à St Pierre pour nos ados ! Surtout pour la future piscine de Niversac. »

La halte de Périgueux-St-Georges a été fermée en 2017 en raison de sa faible fréquentation malgré sa situation en zone urbaine. Un nouveau point d'arrêt ouvrira à Boulazac dès fin 2020 tandis que la halte de Marsac devrait rouvrir en 2022 avec des quais rallongés pour accueillir les Ter en toute sécurité.

Avec la nouvelle offre OPTIM'TER, St-Pierre-de-Chignac sera desservie par 12 trains chaque jour du lundi au vendredi, contre 2 actuellement. Une desserte le week-end sera également assurée (8 le samedi et 9 le dimanche). Il n'est pas possible de prolonger la navette jusqu'à cette gare en raison de sa configuration ne permettant pas l'aménagement d'une zone pour le retournement et le dépassement des trains.

Offre – Nombre de dessertes

« Bonjour, est-il envisageable d'augmenter les arrêts sur la commune de saint seurin sur l'isle en semaine pendant les heures creuses avec au moins un train toutes les 2 heures? Merci. »

12 trains supplémentaires s'arrêteront en gare de St-Seurin-sur-l'Isle, en semaine, à compter du 13 décembre 2020. Tous les trains assurant la liaison Bordeaux-Périgueux, Bordeaux-Brive ainsi que certains Bordeaux-Limoges s'y arrêteront soit 32 trains / jour au total. La fréquence en heures creuses sera bien d'environ 2h.

« Saint Astier chef lieu de Canton, un parking tout neuf, de nombreux usagers et aucun train entre 7h et 8h15. Un train en provenance de Bordeaux faisait auparavant un arrêt vers 7h20 et maintenant ne s'arrête plus. Serait-il possible de remettre à nouveau cet arrêt afin que les jeunes ne se retrouvent pas à 7h10 le matin à Périgueux alors qu'ils ne commencent qu'à 8h ou 8h30. »

St-Astier sera desservie par 11 trains supplémentaires à compter du 13 décembre prochain soit 37 trains au total. Des départs le matin de St-Astier vers Périgueux seront assurés à 7h00, 7h15, 7h41 et 8h10. Il y aura donc bien 2 trains supplémentaires entre 7h00 et 8h10 pour St-Astier.

« Le matin en semaine pour la gare de Saint-Astier il y a un arrêt à 06:59 arrivée à Périgueux 07:12 et le suivant est à 08:20 arrivée à Périgueux 08:33, l'arrivée à 08:33 est trop tardive pour ceux qui commencent à 08:00.

Pour les lycéens qui empruntent les transports en commun un arrêt supplémentaire entre ces deux horaires serait idéal pour leur éviter d'attendre à Périgueux l'ouverture des établissements scolaires. »

Agonac sera desservie par 5 trains supplémentaires à compter du 13 décembre 2020, du lundi au vendredi. Le matin, il sera ainsi possible de partir d'Agonac vers Périgueux à 7h19 et 8h18 (arrivées Périgueux 7h33 et 8h31) et de repartir de Périgueux à 17h05 ou 18h20 afin d'arriver à Agonac à 17h19 ou 18h30. L'accès aux vélos est autorisé à bord dans la limite des places disponibles. Il n'y a pas, à ce jour, de projet de navette ferroviaire desservant Agonac. Les efforts se concentrent pour le moment sur l'aboutissement de la navette Mussidan-Niversac.

« Aller travailler à Périgueux en train depuis Agonac est impossible. Le nombre de trains est insuffisant, matin et soir. Les horaires non adaptés à une journée de travail. La ligne Limoges-Périgueux n'a pas assez d'arrêt à Agonac. Il faudrait au moins un arrêt à Agonac sur le train de 7H15 au départ de Limoges, et un train supplémentaire le soir au départ de Périgueux avec un arrêt à Agonac. Trains + vélo évidemment. A quand la navette ferroviaire desservant Agonac ? »

<p>« Neuvic Gare - Périgueux est un axe fréquenté en période scolaire. »</p> <p>1) ds le sens Périgueux-Neuvic avec un départ à 18h, il n'y a plus d'arrêts à Neuvic! Cela ne correspond à l'heure de sortie des établissements scolaires.</p> <p>Arrêt à rajouter ou train de 17h35 à déplacer.</p> <p>« Bonjour ce serait bien qu'il y est plus de trains proposés pour Brive-Condat la semaine pour les étudiants. »</p>	<p>Avec la nouvelle offre OPTIM'TER, dès le 13 décembre, il sera possible de partir de Périgueux à 16h35, 17h40 ou 19h05 pour arriver à Neuvic à 16h57, 18h02 ou 19h26. Le départ de Périgueux de 18h05 est un train en provenance de Brive dont la politique d'arrêt ne prévoit pas une desserte de Neuvic.</p> <p>A compter du 13 décembre, 18 trains circuleront chaque jour entre Brive et Périgueux contre 12 actuellement. Tous ces trains s'arrêteront à Condat, ce qui permet de répondre à votre demande.</p>
<p>Offre – Liaison rapide Bordeaux-Limoges</p>	
<p>« La nouvelle grille horaire prévoit 3 trains rapides, c'est bien, par contre les 3 autres sont beaucoup plus longs. Ca ressemble à une dégradation des trains de bordeaux vers le Limousin au profit des trains du périurbains de Bordeaux (bordeaux coutras) qui ne vont plus au-delà de coutras. N'est-ce pas les premiers conséquences néfastes de l'organisation des ter par lots? »</p>	<p>Aujourd'hui, 9 trains assurent la liaison Bordeaux-Limoges avec la même politique d'arrêt. A compter du 13 décembre 2020, en semaine, 7 trains assureront des missions « Direct'R » rapides et 5 trains des missions « Facilit'R » qui s'arrêteront dans plus de gares entre Bordeaux et Périgueux. Au total, ce sont donc 12 trains qui assureront des missions Bordeaux-Limoges soit 3 de plus qu'aujourd'hui. Les missions Facilit'R permettront de proposer une desserte directe jusqu'à Limoges à des horaires où il est important de s'arrêter dans les gares intermédiaires entre Bordeaux et Périgueux. Certaines de ces gares bénéficieront ainsi d'une liaison directe jusqu'à Limoges qui n'existait pas auparavant. Il n'y a donc aucune dégradation de l'offre sur cet axe. Par ailleurs, la mise en œuvre du « RER Métropolitain » entre Arcachon et Libourne/Coutras n'a pas d'impact sur l'offre en direction de Périgueux ou Limoges, au départ de Bordeaux.</p>
<p>Offre – Horaires Limoges-Périgueux en fin de journée</p>	
<p>« Les horaires de retour de Limoges ne sont pas adaptés aux trajets quotidiens pour les gares intermédiaires de Périgueux-Limoges. Un train toutes les 2h ! Pensez-vous corriger cela ? »</p>	<p>A compter du 13 décembre 2020, en semaine, les départs de Limoges pour une desserte des gares intermédiaires vers Périgueux se feront à 16h36 et 18h19. Le départ de 17h33 sera un train « Direct'R » en direction de Bordeaux qu'il a été décidé de positionner à cet horaire pour permettre de proposer un dernier départ, plus tardif à 18h19 pour les gares intermédiaires, afin de ne pas pénaliser les actifs et scolaires finissant leur travail plus tard. Pour la desserte de Nexon, il sera toujours possible d'emprunter le train de la ligne 23 vers St-Yrieix (Limoges 17h17 – Nexon 17h35). Pour Bussière-Galant, la réintégration de l'arrêt sur le train de 17h33 est à l'étude. Il ne sera en revanche pas possible d'ajouter d'autres arrêts. [POST-COMITE DE LIGNE] : l'arrêt Bussière-Galant a bien été rajouté sur ce train avec une desserte à 18h02.</p>
<p>Offre – Desserte de Château-l'Evêque</p>	
<p>« Bonsoir, pensez-vous possible qu'une navette puisse être mise en place Périgueux/Château l'évêque A/R pour transporter nos collégiens et lycéens ? Mais aussi sur d'autres horaires ? »</p>	<p>3 allers-retours desserviront chaque jour, du lundi au vendredi, Château-l'Evêque. Ils permettront d'assurer les déplacements vers les établissements scolaires de Périgueux. Il n'est pas prévu en revanche de mettre en place une navette ferroviaire, comme celle bientôt en service entre Mussidan et Niversac, dans ce secteur.</p>
<p>Offre – Desserte de Libourne</p>	
<p>« Pourquoi n'augmenter le nombre de trains vers Bordeaux en décembre qu'à partir de Libourne alors que cette ville fait déjà</p>	<p>Vos questions semblent relever de la mise en place du RER métropolitain qui ne relève pas de ce comité de lignes.</p>

<p>l'objet d'embouteillages conséquents et de difficultés de stationnement ? »</p> <p>« Pourquoi proposer un renfort, dès le mois de décembre, de quatre allers-retours TER au départ de Libourne et ne pas avoir étendu ce renforcement aux gares avoisinantes dont celle de Coutras ? »</p>	<p>L'offre OPTIM'TER lot 3 permettra une desserte par 2 trains supplémentaires en gare de Coutras et de 9 trains en gare de Libourne. A noter aussi une meilleure desserte de St-Médard-de-Guizières (+17 trains) et de St-Seurin-sur-l'Isle (+12 arrêts), communes sur lesquelles des rabattements en voiture vers Libourne peuvent s'opérer.</p>
<p>Offre – Changement de service annuel</p>	
<p>« Les changements de service en milieu d'année scolaire ne sont plus concevables de nos jours. S'il y a nécessité d'adapter les services horaires, les changements doivent avoir lieu pendant l'été pour garantir une stabilité horaire sur une année scolaire entière. Certains parents et élèves font aussi des choix de scolarité en fonction des horaires de trains. »</p>	<p>Les changements d'horaires ne sont pas le fait de la Région mais d'une règle européenne appliquée à tous les transporteurs ferroviaires. Décaler la date du changement de service nécessiterait une harmonisation à l'échelle européenne, même si le constat fait est partagé.</p>
<p>Offre – SA 2021 et SA 2022</p>	
<p>« Optim TER mise en place SA 2021 et refonte des horaires grandes lignes SA 2022 n'y a-t-il pas un risque d'incompréhension pour les usagers ? » Le Grand Périgueux</p> <p>« Changement d'horaires en décembre 2020 puis en décembre 2021 pour s'adapter aux tgv en décembre 2022 pour les correspondances avec les trains Paris Brive. Pourquoi n'attendez-vous pas que tout cela soit calé pour changer les horaires des TER ? »</p>	<p>SNCF a fait le choix de proposer l'offre OPTIM'TER dès le Service Annuel 2021 afin de proposer une amélioration de l'offre dans le secteur le plus rapidement possible. Ces améliorations ne seront pas remises en cause au SA 2022 puisque le niveau d'offre restera similaire. Des réunions de concertation seront organisées pour présenter les modifications du SA 2022 courant 2021.</p> <p>Les premiers retours faits par SNCF indiquent que peu de changements devraient être opérés entre Bordeaux et Limoges ou Brive.</p>
<p>Offre – Transports à la Demande</p>	
<p>« Suite à la suppression du point d'arrêt à Lafarge, quelles sont les alternatives pour les usagers ? »</p> <p>« Évolution TER : Optim ter n'atteint pas son objectif car des gares sur la Corrèze et la Dordogne ne sont plus desservies !!!" »</p> <p>« La suppression des arrêts n'est pas une chose acceptable. Car nous voyons que le service dernier l'arrêt a Limeyrat pour UN seul abonné a permis de pérenniser 6 usagers qui montaient à cet arrêt juste avant la période COVID!!! »</p> <p>« 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 ? »</p> <p>« C'est tout de même dommage de mettre du bus là où il existe des gares ter. C'est comme ça qu'on vide les trains »</p>	<p>La démarche OPTIM'TER s'est appuyée sur un diagnostic de l'offre actuelle, tenant compte de la fréquentation et du potentiel d'attractivité de chaque point d'arrêt des lignes concernées. Il est ainsi apparu que plusieurs points d'arrêt avaient une fréquentation très faible (moins de 1% de l'ensemble des montées descentes pour l'ensemble de ces arrêts réunis) et peu de potentiel de développement.</p> <p>Alors qu'au même moment, il est souvent demandé à la Région de faire circuler des trains plus rapides, il est apparu pertinent de proposer une alternative à la desserte ferroviaire pour ces points d'arrêt.</p> <p>Sur les lignes 31 et 32 sont concernés les arrêts de Lafarge, Milhac d'Auberoche, Limeyrat, La Bachellerie et Larche. Des réunions de concertation se sont tenues en juillet et septembre avec les élus des communes concernées.</p> <p>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</p>

<p>« En supprimant l'arrêt de trains dans ces gares, vallée de la Vezère vous prenez le risque de voir ce qui s'est passé à Gourdon et à Caussade dans le passé lors de la suppression des arrêts des trains Grandes Lignes. »</p>	<p>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 ».</p>
<p>Offre – Temps de parcours</p> <p>« il y a quelques années le TurboTrain reliait Limoges à Bordeaux en à peine plus de 2h : où en est-on aujourd'hui? Convergence Rail Limousin »</p> <p>« Bonjour deux allers retours direct Bordeaux limoges en 2h30, nous souhaiterions la même chose avec Brive, pourquoi ne pas raccorder le Brive bordeaux au limoges Bordeaux en gare de Périgueux ? C'est un souhait du Président de la communauté d'agglomération du bassin de Brive ». Christian Pradayrol"</p> <p>« Bonjour Pour quand des directs Px-Bordeaux et Px-Limoges. Mairie de Périgueux »</p> <p>« Malgré les évolutions annoncées on ne gagne pas de temps pour la liaison dans le sens Périgueux Bordeaux aux heures de départ pour Paris le premier train avec peu d'arrêts arrivé après 9h à bordeaux »</p>	<p>Les temps de parcours demandés nécessiteraient de ne plus desservir un grand nombre d'arrêts intermédiaires. Or, les études de fréquentation réalisées montrent que les dessertes périurbaines représentent plus de 80% de la fréquentation des trains entre Bordeaux, Périgueux et Brive/Limoges. Les liaisons « inter-villes » représentent entre 12 et 14% de la fréquentation. Il est donc essentiel de maintenir des dessertes avec des arrêts intermédiaires, malgré des temps de parcours un peu plus longs.</p> <p>Cependant, la Région et SNCF sont bien conscientes de cette demande de trains accélérés. Des efforts ont été apportés sur les temps de parcours avec la nouvelle offre OPTIM'TER en revoyant les politiques de points d'arrêt selon les missions assurées. Ainsi, des trains rapides Bordeaux-Limoges seront proposés en 2h16 (meilleur temps de parcours).</p> <p>Pour le raccordement des Bordeaux-Brive avec les Bordeaux-Limoges, il a été envisagé mais ce montage s'avérait particulièrement risqué en matière de régularité, en direction de Bordeaux. Les trains circulant en voie unique entre Limoges et Périgueux et Brive et Périgueux sont soumis à davantage de risques de retards. Si par exemple le train venant de Brive arrive avec du retard, celui arrivant de Limoges devrait l'attendre, retardant également les usagers à bord de ce train. Il a donc été décidé de ne pas procéder ainsi.</p>
<p>Offre – TET</p> <p>« Au vu des problèmes rencontrés ne regrettez-vous pas d'avoir accepté le transfert des TET ? Codérail Montluçon. »</p>	<p>L'offre TET a été reprise dans l'offre Ter depuis le service annuel 2018. L'offre OPTIM'TER permet de procéder à des adaptations pour proposer une offre longue distance plus proche de la demande et favorisant la régularité des trains.</p>
<p>Situations perturbées – Ruptures de correspondances</p> <p>« Fabrice Gerville-Reache maire de Nexon. Je salue la Région pour la réouverture de la ligne Limoges St Yrieix, conservant à Nexon son statut de carrefour ferroviaire, enjeu important d'attractivité du territoire. Peut-on ramener à 30 minutes au lieu d'une heure la mise en place d'un mode de transport alternatif lorsqu'un train est soudainement annulé en gare ? Cordialement. »</p> <p>« Bonjour Face à un nombre croissant de trains supprimés, que compte mettre en œuvre l'autorité pour prendre en charge les usagers,</p>	<p>Le 1^{er} objectif de la Région est déjà de réduire le nombre de trains supprimés. SNCF dispose d'un contrat avec des transporteurs de cars pour pouvoir pallier rapidement à un incident sur le réseau ferroviaire. Cependant, le temps d'acheminement entre le dépôt de cars et le lieu de prise en charge des usagers en défaut de train peut parfois prendre plus de temps que souhaité et peut être incompressible.</p> <p>SNCF indique cependant qu'elle va regarder comment tenter de limiter ces temps d'attente.</p>

considérés trop souvent Comme du bétail et face à des gares de plus en plus désertes.Mr Parre, usager du rail »

Tarification – Périgueux-Paris via Limoges ou Bordeaux

« Bonjour, vous semblez privilégier la relation Périgueux-Paris par le T.G.V. alors que le tarif est beaucoup cher que le trajet par Limoges. »

La Région ne cherche pas à privilégier une correspondance à Limoges ou à Bordeaux. Il est recherché de proposer un maximum de correspondances avec TGV ou Intercités dès lors que c'est possible. Le tarif d'un trajet vers Paris via Limoges rend en effet très attractif cette liaison depuis Périgueux. Cependant, plusieurs intercommunalités dont le Grand Périgueux ou des institutions comme la CCI de Dordogne ont exprimé le souhait d'améliorer les correspondances avec les TGV à Bordeaux, notamment avec un Ter plus tardif au départ de Bordeaux. Celui-ci sera mis en service à compter du 13 décembre 2020 et permettra de revenir de Paris vers 19h.

Tarification – Tarifs trop chers

« Il faut que les tarifs soient beaucoup moins chers. »

De nombreux tarifs avantageux sont proposés par la Région pour les abonnés (abonnement travail, abonnements jeunes...) ou pour les occasionnels (billets Carte +, billets Tribu, billets « petits prix » ou pour la saison estivale le Tarif Escapades ou encore plus récemment le billet futé. Les jeunes de moins de 28 ans peuvent également bénéficier tout au long de l'année d'un tarif dédié avec des prix variant entre 4 et 19,5€ selon la distance parcourue. Pour information, la Région finance en moyenne 80% de la valeur réelle d'un trajet en Ter payé par l'usager.

Convention Ter – Ouverture des guichets

« Vous souhaitez améliorer le service clientèle, combien de guichet vont rester ouvert sur les lignes Brive-Bordeaux et Limoges-Bordeaux ? Allez-vous continuer de retirer la présence humaine dans les gares? Le vrai service public doit passer par une présence au plus près des voyageurs. SUD-Rail Limoges. »

Dans le cadre de la convention Ter passée entre la Région et SNCF Voyageurs, un schéma de distribution a été acté, prévoyant la fermeture d'aucun guichet relevant de cette convention. La Région veille à ce que ce Schéma de Distribution soit respecté, dans le respect des horaires d'ouverture mis en place ces deux dernières années sur l'ensemble de la Région.

Convention Ter – Présence des contrôleurs à bord

« Bonjour. En ce qui concerne le comité de ligne en cours, la direction sncf dit qu' elle est contrainte par la convention ter qui ne lui permet pas financièrement de mettre un contrôleur à bord de chaque train. Pouvez profiter d'avoir l'ensemble des interlocuteurs pour rappeler que la convention prévoit ce service à bord de tous les trains. Mr Civreis sera bien placé pour entendre et y répondre. La convention prévoit un accompagnement avec un contrôleur de l'ensemble des trains concernés par ce comité de ligne. Rappel et débat doit avoir lieu. Cordialement. Franck ARRIVÉ, CGT cheminots Brive. »

La convention Ter 2019-2024 prévoit qu'un agent de contrôle soit systématiquement à bord des Ter de Nouvelle-Aquitaine, à l'exception de certaines lignes de l'étoile de Bordeaux (trains du futur RER Métropolitain) sur lesquels les contrôles en brigade sont autorisés.

Pour toutes les autres lignes, dont les lignes 31 et 32, un agent de contrôle doit toujours être présent à bord. Cependant, en cas d'absence inopinée d'un agent de contrôle et si le matériel roulant est adapté, la conduite en « agent seul » peut être exceptionnellement admise. Sur les lignes 31 et 32, il a donc pu arriver fréquemment qu'un contrôleur soit absent à bord, notamment en raison de la crise sanitaire.

« Comment allez-vous faire pour couvrir les trains supplémentaires que vous venez de citer avec des contrôleurs (en déficit comme dit lors du comité de ligne du 14 septembre) ? »

La Région demande toutefois à SNCF de respecter les clauses de la convention prévoyant la présence de contrôleurs à bord et de ne pas abuser des exceptions admises comme cela pourrait être ressenti par certains usagers aujourd'hui.

« Complément face au non remplacement des contrôleurs partis à la retraite et ceux partis sur d'autres métiers il manque aujourd'hui en Limousin 30 emplois asct. Politiquement et qui plus est dans la période covid c'est urgent et nécessaire de rappeler ce point de la convention et de contraindre l'entreprise à son application. »

« Face à une volonté régionale, d'augmenter les cadences, que compte mettre en place la direction régionale SNCF et notamment chez les contrôleurs, ou ces personnes à bord des TER deviennent rares, non respect de la convention..Un usager »

« La convention TER prévoit-elle des contrôleurs à bord de tous les trains ? »

« Depuis de nombreux comités de ligne sont soulevés des problématiques sur les trains qui circulent sans contrôleurs. SNCF paie-t-elle des pénalités ?

SNCF a-t-elle des solutions pour y remédier ?

Depuis quelques jours le nombre de circulations sans contrôleur est important et le COVID n'est pas l'unique raison. »

« L'engagement de la convention qui fait le choix de sécurité et de services à bord des trains que nous saluons. La direction ne le respecte pas avec un manque de contrôleurs »

« Que pense le Conseil régional du vol des financements par l'ETNA en ne respectant pas les accords de la convention TER, avec le non respect des accords sur la couverture des trains avec un ASCT(contrôleur)???? »

« La direction SNCF dit que c'est la faute de l'AO si on ne peut pas mettre des contrôleurs sur chaque train. Merci à Jacky Emon de son intervention. La direction ne respecte pas le contrat en LIMOUSIN. »

Communication – Nouvelles dénominations

« Les dénominations Facilit'R Liné'R et Direct'R définies dans le cadre du programme Optim'TER seront-elles étendues à toutes les lignes de Nouvelle-Aquitaine » (Twitter)

La démarche OPTIM'TER doit se mettre en œuvre, progressivement, sur l'ensemble des lignes TER régionales. Ces appellations sont donc amenées à se généraliser.

Matériel - Régiolis

« Un seul A/R Limoges Bordeaux avec un Regiolis ! Où vont être affectées ces rames de l'ex Conseil Régional Limousin ? »

La démarche OPTIM'TER prévoit en effet que la grande majorité des circulations soient assurées par du matériel BGC pour les liaisons Bordeaux-Périgueux, Bordeaux-Brive et Bordeaux-Limoges et par du matériel X73500 pour les liaisons Périgueux-Limoges, Périgueux-Brive et Périgueux-Mussidan. Cela s'explique par

« Regiolis : non pas une propriété mais la reprise des 3 lignes TET par la région et les contreparties de l'état ce dernier a financé 5 régiolis et 32 millions d'euros de fonctionnement pour la gestion par nouvelle Aquitaine de ces trois lignes (bx ls/bx blg/bx angoulène)...au vu de l'augmentation de 38% des circulations au 13/12.... le compte n'y est pas!!!! »

Matériel – Verdissement de la flotte

« la région N'A à failli faire le choix discutable de l'hydrogène, même erreur avec le choix du mix-électrique "propre" qui n'est pas franchement vertueux en terme environnemental...CNR Limousin »

une optimisation de l'utilisation du matériel roulant, permettant de réduire les coûts de maintenance tout en proposant un nombre de places assises supérieur sur l'ensemble du périmètre de ce lot OPTIM'TER, grâce à la création de circulations supplémentaires.
Toutefois, la Région a demandé à SNCF qu'au moins 1 aller-retour Bordeaux-Limoges soit assuré en Régiolis à compter du 13 décembre, ce qui a été validé.

Matériel – Matériel ancien

« Le matériel XTER (X72500) circulant sur ces deux lignes, et âgé d'à peine 20 ans, va-t-il bénéficier d'une opération mi-vie avec rénovation ? »

« Quel est le devenir des engins moteur X73500 et X72500 . Beaucoup de ces engins moteurs circulent aujourd'hui sur ces lignes »

« 73500 très adapté....et les soucis de déshuntage ?? JPC »

A partir de 2023, des trains BGC à batteries devraient circuler en Nouvelle-Aquitaine. Des études sont toujours en cours sur le train à hydrogène, sur les biocarburants ou biogaz pour verdir la flotte, dans la perspective de « sortir » du diesel en 2030.

La Région dispose d'une flotte importante de 73500 très utile sur plusieurs lignes. Une analyse des solutions de verdissement possible de la flotte est en cours. Un travail est en cours pour identifier des solutions pour faire circuler ces trains avec des procédés plus écologiques. Une conversion des moteurs de ces trains au bioGNV (Gaz Naturel de Ville) est notamment à l'étude.
Concernant les soucis de déshuntage, SNCF et Alstom travaillent actuellement à des procédés pour améliorer le contact roue/rail et ainsi éviter ces incidents.

Concernant les 72500, certains ont été « garés bon état ». Un réaménagement intérieur de ces rames avait été envisagé en 2017 mais n'a pas été retenu par la Région. Aujourd'hui, une part réduite de ces matériels est actuellement en circulation par rapport à il y a quelques années. Cette série présente une fiabilité inférieure aux autres séries et un besoin de maintenance courante plus important. Le technicentre de Limoges les maintient en l'état mais des alternatives doivent être trouvées à la circulation de ces trains. La question de l'évolution de la flotte se pose néanmoins dès maintenant.
Ces matériels ne circuleront plus sur les lignes traitées par OPTIM'TER cette année à compter du 13 décembre 2020.

Matériel – Achat de matériels supplémentaires

« La Région a-t-elle prévue de racheter des rames Regiolis notamment dans le cadre optim TER et le renfort de l'offre »

La démarche OPTIM'TER a pour principe de travailler à moyens constants en revoyant par exemple les roulements des trains. Il n'est donc pas prévu d'acquérir de nouvelles rames pour mettre en place cette nouvelle offre. Cependant, la Région a engagé une réflexion active sur le verdissement et le renforcement de sa flotte qui pourrait l'amener à remplacer des séries de trains pour lesquelles aucune solution de verdissement n'apparaît fiable. La Région va ainsi lancer une étude globale sur les besoins et typologies de rames pour les 20 prochaines années à l'échelle de tout le territoire néo-aquitain.

Matériel – Aménagement des espaces intérieurs

« Dans certains des nouveaux équipements TER regiolis, les tablettes situées au niveau des zones "4 places" ne permettent

Nous ne disposons pas à ce jour d'éléments de réponse précis à ce sujet que nous faisons remonter à SNCF.

qu'à une seule personne d'en bénéficier. Pourquoi ce choix ? Serait-il possible de les remplacer pour avoir 4 zones identiques comme c'est le cas dans d'autres TER du même fabricant ? »

Services en gare – Accès aux trains

« Le train de 8h28 au départ de Bordeaux et à destination de Périgueux est toujours à côté d'un ouigo ce qui ne facilite pas l'accès au train quand il y a du monde et avec le contexte sanitaire (un seul côté d'accès et obligé de passer par un agent, l'abonnement TER ne passe pas sur la borne). Une vraie galère pour ceux qui prennent cette ligne pour travailler.
N'y a-t-il pas une autre voie? »

Cette situation est en effet compliquée pour les clients, les agents TER l'ont bien remarqué et réalisé une demande de modification des règles d'embarquement dans cette gare auprès de l'opérateur de la gare. Nous sommes en attente de la date d'application des nouvelles règles.

Services en gare – Achat aux distributeurs

« La réduction d'horaire d'ouverture des gares ou leur fermeture définitive réduit la possibilité d'achat de titre. Les distributeurs de quai n'acceptent que la CB ou pièces de monnaie pour voyageurs non cyberténisés. Mais ces appareils buguent au delà de 35 pièces et ne prennent pas les billets.
Qu'est-il envisagé pour les gares et la conformité de ces distributeurs avec le code monétaire ? »

Les ventes digitales sont aujourd'hui majoritaires, et l'équipement en cartes bancaires de la population permet au plus grand nombre d'acheter son titre de transport. Les distributeurs de titres permettent d'acheter ces titres pour ceux qui auraient des difficultés en complément des guichets qui sont maintenus dans de nombreuses gares sur le territoire. Distributeurs et guichets sont financés spécifiquement par la collectivité pour permettre ce service. En complément et afin de faciliter les achats, certaines gares majeures devraient être équipées de monnayeurs prochainement pour faciliter les achats.

Intermodalité – Parking vélos à Cenon

« La gare de Cenon est très fréquentée pour les trajets quotidiens. La multimodalité doit se développer en milieu urbain, et la loi mobilité encourage la création de parking à vélos à proximité des gares. Celle de Cenon serait idéale : un espace existe, une piste cyclable amène à Bordeaux centre en 5 min.
La création de ce parking relèverait de la SNCF, mais un tel projet nécessite forcément d'y associer de nombreux interlocuteurs, dont la région. »

La halte de Cenon bénéficie déjà d'un parking vélo sécurisé situé à la sortie de la halte, en direction de la Mairie de Cenon. Cet abri vélos sécurisé a été installé par Bordeaux Métropole et est accessible aux abonnés Ter sur présentation de leur carte TBM ou Modalis (avec abonnement TBM).
L'aménagement de nouveaux espaces de stationnement vélos aux abords de cette halte relèverait de Bordeaux Métropole. La Région pourrait s'y associer, dans les limites fixées par son règlement d'intervention sur les gares et pôles d'échanges.

Intermodalité – Adaptation des réseaux de bus urbains

« Attention aux impacts sur les réseaux urbains qui devront s'adapter deux fois ». Le grand Périgueux

« Bonjour, Pourriez-vous faire en sorte que la SNCF donne ses horaires aux réseaux de bus en août ? La SNCF les communique en décembre alors que les réseaux de bus démarrent leurs horaires début septembre. Les correspondances ne fonctionnent plus dès que la SNCF modifie un horaire... Merci. »

Les services de la Région peuvent communiquer aux agglomérations qui leur en font la demande les projets de grilles horaires Ter quelques mois avant leur mise en service. Il est toutefois utile de préciser que ces projets horaires sont susceptibles de varier, jusqu'à quelques semaines avant la mise en service.



Retrouvez l'ensemble des actualités concernant les lignes 31 et 32 dans les volets 1 et 2 du compte-rendu.

