



AUTOMNE 2020
18 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

Compte-rendu - Volet 1

Comité de lignes Bassin de Brive

24 septembre 2020

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES



Quels scénarios sont envisagés pour la réouverture du tronçon central de la ligne Nexon-Brive ? Tous les avis politiques convergent sur le besoin, mais on ne voit rien venir.

Suite à d'importantes dégradations des infrastructures, les circulations de la ligne Limoges-Brive via Saint-Yrieix sont limitées à Limoges-Saint-Yrieix et Objat-Brive depuis 2018.

La Région a financé seule les travaux d'urgence réalisés au 1er semestre 2020 (5 M€) entre Nexon et Saint-Yrieix, afin d'éviter une nouvelle limitation de vitesse à 40km/h.

Dans l'avenant n°8 au CPER Nouvelle-Aquitaine, 47,2 M€ sont inscrits pour la régénération des bassins versants (dont 41,4 M€ de part régionale). Les études d'avant-projet (AVP) pour la régénération de ces bassins versants sont engagées prioritairement, avec pour objectif de réaliser les travaux d'ici 2023 pour éviter toute nouvelle interruption des circulations. Leur coût est de 1.180.000 €, dont 1.035.000 € de part régionale et 145.000 € de part Etat. La Région a fait l'avance de la part Etat afin de ne pas remettre en cause le calendrier de réalisation des études.

La régénération du tronçon central est inscrite dans le Plan Directeur d'Investissement du réseau ferroviaire (PDI-Fer), le montant total de la régénération de l'ensemble de l'axe est estimé à 75 M€ (dont 68,6 M€ ciblés pour la Région). Ce plan reste cependant conditionné à l'engagement de l'Etat et de SNCF Réseau.

Train en provenance d'Austerlitz arrivant à Brive à 19h01 : pas de correspondance pour Périgueux ou beaucoup d'attente, le départ du train pour Périgueux pourrait être retardé.

Suite à l'arrivée de l'Intercités en provenance de Paris à Brive à 19h01, il est actuellement proposé seulement, en semaine, une circulation par car vers Périgueux (départ à 20h03). A partir de décembre 2020, une correspondance ferroviaire sera permise avec un départ de Brive à 19h48 en semaine et à 19h36 le dimanche.

Etablissements scolaires et universitaires reconnus en Corrèze. Que compte faire la Région pour que les élèves venant de toute la France à Egletons continuent à prendre le train avec des horaires qui ne changent pas au cours de l'année ?

Une rencontre a été organisée entre les établissements scolaires et universitaires d'Egletons et les services de la Région le 23 septembre 2019 afin de partager les demandes d'évolution d'offre.

Suite à la demande des établissements scolaires, le départ du TER Ussel 12h24 - Brive 14h22 a été retardé de 10min pour permettre une meilleure prise en charge des élèves à Egletons (passage à 13h11 au lieu de 13h03) depuis septembre 2020.

Dans le cadre de la démarche de refonte d'offre OptimTER, appliquée sur le lot 2 (comprenant la ligne Brive-Tulle-Ussel) pour une mise en place en décembre 2022, l'enjeu de la desserte des établissements scolaires et universitaires est identifié. Il en est de même pour l'amélioration des correspondances à Brive (Intercités vers Paris et Toulouse et TER vers Bordeaux notamment).

Il semblerait que l'arrêt de Larche doit être supprimé en décembre alors que 3 trains vont s'arrêter à la Rivière de Mansac. Qu'en est-il ?

Face au très faible niveau de fréquentation de la halte de Larche (moins de 1 usager/jour) et à son manque de potentiel, l'arrêt ne sera plus effectué à partir de décembre 2020. Une solution de substitution est proposée via la ligne routière régionale Montignac-Terrasson-Brive au niveau de l'arrêt Champ Dalou (commune La Feuillade), permettant une desserte fine des établissements scolaires de Brive notamment. Pour la desserte de la commune de Saint-Pantaléon de Larche, il est possible d'emprunter la ligne 4 du réseau urbain Libéo.

L'offre de la halte la Rivière de Mansac sera en revanche renforcée, le nombre d'arrêts par jour passant de 2 à 12.

L'offre de la halte la Rivière de Mansac sera en revanche renforcée, le nombre d'arrêt par jour passant de 2 à 12 arrêts par jour.

Vu les annonces gouvernementales ne serait-il pas judicieux de se servir de la ligne Ussel-Clermont-Ferrand pour traverser la France d'Est en Ouest ? Lyon-Bordeaux fermé pour 20km.

Les circulations entre Ussel et Clermont-Ferrand sont interrompues depuis 2014 suite à un manque d'entretien des infrastructures entre Eygurande et Laqueuille. Un service de substitution routière est cependant mis en place.

La rénovation de la section néo-aquitaine était inscrite au CPER Limousin (7 M€ dont 1 M€ de part régionale), 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 à ce jour. Les financements correspondants ont dû être affectés à d'autres projets.

Le Maire de Brive dans son Conseil municipal d'hier soir revient sur son ambition de Brive Bordeaux en 1h15. Il souligne le manque d'ambition de la Région en terme ferroviaire. Ce n'est pas juste quand on voit l'investissement de la majorité régionale pour développer l'offre sans qu'une ligne écrase toutes les autres ?

Un peu plus de 200km de voies ferrées séparent Brive et Bordeaux. Assurer ce temps de parcours en 1h15 signifierait une vitesse moyenne à 160 km/h sans arrêt intermédiaire (dont Périgueux). L'infrastructure actuelle ne permet pas d'atteindre cette vitesse. Pour autant, des études préliminaires (EP) pour la régénération de la ligne Périgueux-Brive sont engagées. Une amélioration du temps de parcours est à l'étude.



Retrouvez l'ensemble des actualités, questions et propositions concernant les lignes 22, 23, 27 et 32 ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3

