



**TRANSPORTS REGIONAUX
COMITÉ DE LIGNES
BASSIN DE PERIGUEUX
COMPTE-RENDU**

20 septembre 2018, 19h30, Périgueux
PRESIDÉ PAR MONSIEUR JACKY EMON

Présents :

• **A la tribune :**

- Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional délégué aux Ter et à l'intermodalité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Pierre SIGUIÉ, Responsable de bassin de mobilité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Jérôme ATTOU, Directeur Stratégie/Contrat TER Nouvelle-Aquitaine, SNCF Mobilités,
- Monsieur Cyril CHANU, Directeur production, SNCF Mobilités,
- Monsieur Jérôme THOMAS, Correspondant territorial, SNCF Réseau.

• **Dans la salle (ayant signé la feuille de présence) :**

- Monsieur Charles MIGNON, usager
- Monsieur Gérard VILATTE, Association Périgord Rail Plus
- Monsieur Jean-François MARTINET, Président de l'association Périgord Rail Plus
- Monsieur Philippe HUGUET, Manager de lignes Ter, SNCF Mobilités
- Monsieur Jean-Pierre BOISSAVIT, usager
- Madame Bernadette DEMESURES, FCPE Dordogne
- Monsieur Gilbert VALADE, APF 24
- Monsieur François GAUMET, CCI Dordogne
- Monsieur Stéphane PRADEAU, Président de l'APEL
- Monsieur Eric BREMARD, usager
- Madame Jakline DALIX, usagère
- Monsieur Sabra JEBALI, usager
- Monsieur Julien BOURNIQUE, Délégué Sud Rail
- Monsieur Pierre ETOURNEAU, Délégué Sud Rail
- Madame Sylvie DESTRIATS, Cheffe de service, DTRV 24, Région Nouvelle-Aquitaine
- Monsieur Pierre-Luc PRAT, Technicien Transport, La CALI
- Madame Francine BOURRA, Conseillère Départementale 24
- Monsieur Dominique BOUSQUET, Conseiller Départemental 24
- Monsieur Charles FUMINILLER
- Monsieur Jean-François LARENAUDIE, Vice-Président en charge de la mobilité et des transports, CA du Grand Périgueux
- Monsieur Joannés BOUILLAGUET, Responsable Mobilité-Transport, CA du Grand Périgueux
- Madame Delphine LABAILS, Conseillère municipale de Périgueux
- Monsieur Anicet GARCIA, usager
- Monsieur Laurent MARIAUD, Agent SNCF

- **Excusés :**

- Monsieur Daniel CHASSEING, Sénateur

Ordre du jour :

- Point 1 : Actualité de la ligne – production,
- Point 2 : Travaux d’infrastructure et conséquences sur l’exploitation,
- Point 3 : Horaires du Service Annuel 2019.

En pièces jointes :

- *Présentation Région*
- *Présentation SNCF Mobilités*
- *Présentation SNCF Réseau*

Introduction du Président de séance

Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional délégué aux Ter et à l’intermodalité, accueille les participants et les remercie de leur présence à ce comité de ligne.

Il rappelle que cette réunion est filmée et retransmise en direct.

Il fait part des négociations actuellement en cours avec SNCF pour une nouvelle convention unique à partir du 1^{er} janvier 2019 à l’échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine. Celle-ci comprendra un haut niveau d’exigence en matière de qualité de service et de régularité.

Il rappelle l’état très préoccupant de l’infrastructure ferroviaire à l’échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine empêchant la mise en œuvre d’une offre ferroviaire de qualité.

En tant que cheffe de file de l’intermodalité, la Région a mis en place, depuis le 16 juillet 2018, le Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine (Nouvelle-Aquitaine Mobilités) qui regroupe, à ce jour, 22 autorités organisatrices. Les objectifs de ce syndicat sont notamment de coordonner les différentes offres de mobilité et de mettre en place un système d’information multimodale à l’échelle de la Nouvelle – Aquitaine. Ce dernier – Modalis – a été mis en place le 28 septembre 2018 pour permettre des calculs d’itinéraires multimodaux.

En 2019, le SMINA aura en charge le déploiement d’un support billettique unique permettant aux abonnés d’utiliser un seul support pour emprunter l’ensemble des réseaux et héberger des titres combinés.

Par ailleurs, le territoire de la Vallée de l’Isle, entre Mussidan, Périgueux et Niversac, fait l’objet d’un Contrat d’Axe ferroviaire avec plusieurs engagements pour accompagner l’adaptation et le développement de l’offre Ter par des politiques vertueuses en matière d’intermodalité, avec une échéance à l’horizon 2020.

Partie 1 : Synthèse des éléments présentés en séance

Bilan production de l'année 2017 :

Ligne	Taux de régularité cumulé en 2017*	Evolution de la régularité par rapport à 2016	Taux de suppression cumulé en 2017	Evolution du trafic annuel 2017/2016
Bordeaux-Périgueux-Limoges	85%	-1,3%	2,2%	+16,4% (L.24) +7,4% (L.4)
Périgueux-Brive	88%	-2,2%	2,5%	+16,2%

* Objectif Région : 91%

L'année 2018 est marquée par une forte période de grève au printemps (8,7% de trains supprimés sur Bordeaux-Limoges et 36,7% pour Périgueux-Brive) ayant entraîné une baisse significative du trafic voyageurs au 2^{ème} trimestre par rapport à l'année 2017 (-42,7% sur Périgueux-Limoges ; -17,06% sur Bordeaux-Périgueux ; -28,71% sur Périgueux-Brive).

Chiffres clés :

Ligne	Nombre de voyageurs par jour	Longueur de la ligne	Nombre de gares/haltes	Nombre de trains par an
Bordeaux-Périgueux-Limoges	6 850	228 km	26	13 500
Périgueux-Brive	1 350	74 km	13	3 500

Typologie du trafic :

Ligne	Part d'occasionnels	Part d'abonnés*
Périgueux-Limoges	77%	23%
Bordeaux-Périgueux	57%	43%
Périgueux-Brive	67%	33%

* Abonnés répartis entre les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etudes

2- SNCF Réseau :

Principaux travaux en 2019 :

Lignes / Sections	Maintenance courante	Autres travaux
Bordeaux – Périgueux - Brive	<ul style="list-style-type: none">• Travaux de nuit toute l'année entre Bordeaux et Coutras (22h20 – 5h20)• Maintenance de nuit durant 11 semaines entre Coutras et Périgueux (janvier, février, mars, avril, septembre, octobre et novembre 2019)• Entre Périgueux et Brive, maintenance de jour durant 6 semaines du 8/04 au 26/04 et du 30/09 au 18/10 entre 9h30 et 16h30 sur Périgueux-Niversac, 11h05-15h34 entre Niversac et Terrasson et 9h55-16h20 sur Terrasson-Brive.	<ul style="list-style-type: none">• Limitations temporaires de vitesse en raison de travaux d'assainissement sous voie entre Niversac et Terrasson du 14 au 20 octobre 2019.
Limoges-Périgueux	<ul style="list-style-type: none">• Entre Périgueux et Bussière-Galant : maintenance de jour du 11/02 au 7/03 de 9h30 à 13h30 et maintenance de nuit pendant 4 semaines au 2^{ème} semestre.• Entre Bussière et Limoges : maintenance de jour pendant 3 semaines du 11/02 au 28/02 de 9h45 à 13h45 et maintenance de nuit pendant 3 semaines au 2^{ème} semestre.	Limitations temporaires de vitesse de 2 à 8 minutes à prévoir en semaines 8, 11 à 13 et 40.

Partie 2 : Présentation du service annuel 2019 (SNCF Mobilités/ Région Nouvelle-Aquitaine)

Ligne 4 Périgueux-Limoges :

- **Suppression du Ter 868215 Limoges 17h16 – Périgueux 18h28 avec report sur le Ter 868217 dont le départ de Limoges sera avancé à 17h30 au lieu de 17h40.** Ce train desservira Nexon, Bussière-Galant, La Coquille, Thiviers, Négrondes, Agonac et Château-l'Evêque. Cette modification doit permettre d'améliorer la régularité et de limiter les suppressions sur cette ligne, saturée par sa configuration en voie unique.
- **Ajout de l'arrêt Agonac** le soir sur le Ter 868220 Périgueux 17h17 – Limoges 18h36 afin de faciliter les déplacements pendulaires au sein de l'Agglomération du Grand Périgueux.

Ligne 24 Bordeaux-Périgueux-(Limoges) :

- **Ajout de l'arrêt Montpon-Menesterol** sur l'ensemble des trains rapides

Bordeaux-Limoges-(Montluçon). Desserte assurée dès le SA 2019 par **30 trains contre 20 au SA 2018**. Mise en œuvre anticipée sur certains trains depuis le 17 septembre 2018.

- Une étude a été réalisée par SNCF pour connaître la faisabilité de créer un départ plus tardif de Bordeaux (21h10) vers Périgueux (22h29), en correspondance avec le TGV en provenance de Paris, afin de répondre aux demandes formulées par le Grand Périgueux et les entreprises locales réclamant une amplitude de présence plus grande sur Paris en prenant le train. Compte tenu des charges supplémentaires demandées par SNCF à la Région pour faire circuler ce train, **il a été décidé de ne pas l'activer pour le moment**. Toutefois, **des alternatives sont possibles** via Limoges (temps de trajet 4h52) ou via Angoulême (temps de trajet 3h41) grâce à un car TransPérigord qui circule déjà en correspondance systématique avec les TGV en provenance de Paris. **Un départ supplémentaire pourrait être proposé dans les prochains mois** (Paris 19h10 – Angoulême 21h07 puis autocar arrivant à Périgueux à 22h55). Une tarification combinée **TGV+car** est également à l'étude.

Ligne 25 Périgueux-Brive

- **Ajout d'un arrêt à Limeyrat à 7h14** sur le Ter 865271 Brive 6h34-Périgueux 7h40-Bordeaux 9h02. Cet arrêt était en place jusqu'au SA2017 puis décalé à 8h12 pour permettre la création d'un Ter quotidien Tulle-Bordeaux direct. Cet horaire doit permettre de faciliter les déplacements des scolaires vers Périgueux.

Partie 3 : Relevé des demandes d'adaptions de l'offre et questions diverses abordées en séance

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
Usager de la ligne Périgueux-Limoges	Regrette le manque constant de régularité sur cette ligne depuis plusieurs semaines ainsi que la composition des trains souvent insuffisante. Durant les grèves, pourquoi une différence de traitement entre la ligne Périgueux-Limoges et la ligne Bordeaux-Périgueux (qui a été plus pourvue en trains).	La capacité des trains est amenée à s'améliorer avec l'arrivée des nouvelles rames Régiolis, plus capacitaires. Ces rames remplaceront notamment les matériels « 72500 » présentant souvent des dysfonctionnements. Un travail doit également être mené sur le plan de roulement des trains pour que le matériel soit le mieux adapté à la fréquentation constatée. Sur le sujet des circulations durant les grèves : très peu de conducteurs présents pour conduire les trains. Sur le tronçon Bordeaux-Périgueux, il était possible de recourir à des

		<p>conducteurs basés à Bordeaux ou Périgueux, ce qui constitue un nombre de conducteurs plus important que pour le tronçon Limoges-Périgueux. La fréquentation sur Bordeaux-Périgueux pouvait très difficilement être absorbée par un car, contrairement à la partie Limoges-Périgueux.</p>
Usager	<p>Souligne que les trains sont très régulièrement surchargés entre Bordeaux, Périgueux et Limoges, en particulier les lundis et vendredis.</p>	<p>Les services de la Région et de SNCF sont bien conscients de ce problème, de plus en plus récurrent. Le nouveau matériel Régiolis, en cours de déploiement sur cet axe, est plus capacitaire mais ne pourra pas absorber tous les flux supplémentaires observés. Des réunions techniques sont prévues pour tenter de trouver des solutions plus durables.</p>
Jean-François MARTINET, Périgord Rail Plus	<p>Lors du Comité de lignes 2017 de Périgueux, la ligne Périgueux-Limoges connaissait une baisse de trafic de 12% alors que lors de celui de Limoges, toujours en 2017, l'évolution était de +2,1% soit 14% d'écart alors que les 2 comités de lignes se sont tenus à 1 mois d'intervalle.</p> <p>Sur la composition des trains, le vendredi soir notamment, il y a un vrai souci de surcharge dans les 2 sens entre Bordeaux et Limoges. Regrette la suppression du Ter de 17h16 entre Limoges et Périgueux: la fréquentation augmente et on supprime un train en heure de pointe. Le nouvel horaire à 17h30 pose problème : peut-on insérer convenablement ce train alors qu'un autre prend la direction de Nexon/St-Yrieix 4 minutes plus tôt ? Ce nouvel horaire permet de partir 10 minutes plus tôt mais arrive toujours à 19h à Périgueux.</p>	<p>En 2017, les chiffres donnés ne s'arrêtaient pas sur une année complète ce qui pouvait entraîner des variations.</p> <p>Sur la composition des trains, les Regiolis seront plus capacitaires mais ne révolutionneront pas le nombre de places proposées sur cette liaison. Un travail est également mené pour que les centres de maintenance puissent garder le moins longtemps possible les trains en maintenance, en particulier en heures de pointe. Cela nécessite de revoir plus amplement l'organisation interne.</p> <p>La Région rappelle les efforts déjà consentis pour améliorer l'offre entre Bordeaux et Limoges avec les trains rapides et souhaite que ces améliorations s'accompagnent d'une qualité de service irréprochable. Aujourd'hui, le matériel 72500 plombe la qualité de service en raison de son manque de fiabilité. La Région exige auprès de SNCF des actions pour améliorer les performances du matériel roulant de la ligne.</p>

		<p>SNCF rappelle que l'ensemble des rames Régiolis commandées par la Région arriveront d'ici fin 2018. Elles remplaceront la moitié des 72500 qui vont disparaître du parc à court terme. En 2019, ces Régiolis circuleront à 80% sur Bordeaux-Limoges et à 20% sur Périgueux-Brive.</p>
Usager	<p>Souligne la hausse du prix de l'essence qui amènera nécessairement les usagers à se reporter sur le train, en particulier les étudiants et « captifs ». Enjeu fort sur l'agglomération de Périgueux auprès des actifs et regrette la composition actuelle de certains trains.</p> <p>S'interroge aussi sur la saturation de la ligne Périgueux-Limoges : la voie unique est-elle la seule explication ou s'agit-il aussi de la signalisation ? En tant qu'usager entre Périgueux et Paris, considère que l'itinéraire naturel est via Limoges, plus abordable pour un public pas seulement composé de chefs d'entreprises. Regrette cependant les limitations de vitesse sur l'axe POLT.</p>	<p>La saturation de la ligne Périgueux-Limoges s'explique en effet par sa configuration en voie unique. Peu de points de croisement sont en effet offerts sur cette ligne, ce qui restreint le nombre de trains supportés par l'infrastructure existante. Développer la signalisation ne permettrait pas d'augmenter le nombre de trains. La remise en service de certains points de croisements actuellement fermés, voire le doublement de la voie sont les seuls moyens possibles de développer les circulations sur cette ligne, mais avec un coût aujourd'hui difficile à assumer.</p> <p>La Région partage le constat sur la liaison vers Paris via Limoges et reste attentive au nombre de correspondances proposées avec les trains Intercités, notamment durant les travaux sur la ligne POLT.</p>
Syndicat CGT Cheminots de Périgueux	<p>Quel avenir pour les lignes UIC 7 à 9 ? Concerne toutes les lignes de Dordogne.</p> <p>Sur l'entretien du matériel, proposition que le matériel soit entretenu en partie à Périgueux, refusé par SNCF et Région.</p>	<p>L'état des infrastructures en Nouvelle-Aquitaine est en effet préoccupant, notamment sur ces lignes UIC 7 à 9, souvent surnommées « petites lignes ». Plus d'1 milliard d'euros serait nécessaire pour rénover l'ensemble du réseau ferroviaire de la Région. Un Plan Rail a été demandé à l'Etat pour trouver des solutions rapidement.</p> <p>Par ailleurs, le reclassement de certaines lignes UIC 7 à 9 pourrait être envisagé afin de revoir la contribution de l'Etat et de SNCF</p>

		<p>Réseau aux projets de régénération.</p> <p>Sur l'entretien du matériel roulant, le technicentre de Périgueux est un centre industriel de compétence SNCF. Il est spécialisé dans la maintenance des systèmes de climatisation et des sanitaires des trains. Reprendre ce site pour la maintenance quotidienne des trains aurait entraîné la fin de ces spécialités pourtant importantes.</p>
Usagère de la ligne Périgueux-Bordeaux	Train s'arrêtant à 17h17 à Libourne en direction de Périgueux bondé, composé d'une seule rame.	<p>Ce train, comme beaucoup d'autres sur cette ligne, est victime de son succès et présente en effet fréquemment des situations de sur-fréquentation.</p> <p>Depuis le début de l'année 2018, des cas identiques sont de plus en plus signalés en heures de pointe, en particulier le lundi et le vendredi.</p> <p>L'arrivée progressive des nouvelles rames Régiolis, plus capacitaires, devrait permettre d'améliorer la situation. Toutefois, la Région est très vigilante sur ce sujet et échange régulièrement avec SNCF pour identifier des pistes d'amélioration.</p>
M. LARENAUDIE, Vice-Président du Grand Périgueux en charge de la mobilité	<p>A quand la mise en service de la navette ferroviaire, essentielle pour la stratégie mobilité de l'agglomération du Grand Périgueux ?</p> <p>Quelles solutions pour revenir de Paris le soir ? Un courrier de la Région indiquait que des études allaient être menées : qu'en est-il ?</p>	<p>La mise en service de la navette Mussidan-Niversac est toujours prévue pour 2021. D'importants travaux doivent encore être réalisés pour arriver au service attendu : création d'une nouvelle halte à Boulazac, réouverture de celle de Marsac et aménagement d'une zone de retournement des trains à Niversac.</p> <p>Au sujet du retour de Paris le soir, la Région a demandé une étude à SNCF pour étudier la faisabilité de créer un nouveau Ter partant de Bordeaux à 21h10 vers Périgueux, en correspondance avec le TGV partant de Paris à 18h52. Même si ce train était réalisable d'un point de vue technique, le coût demandé</p>

		<p>par SNCF à la Région était trop dissuasif pour le mettre en œuvre. Des alternatives existent tout aussi attractives :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Via Angoulême</u> : TGV Paris-Montparnasse (18h14) → Angoulême (20h02) + Autocar interurbain de la Région (ex CD24) Angoulême (20h15) → Périgueux (21h55) soit un temps de parcours de 3h41. Un départ supplémentaire est envisagé permettant de quitter Paris à 19h10 pour arriver à Périgueux à 22h55. Sa mise en place pourrait être rapide. Une tarification combinée Car+TGV est également à l'étude. - <u>Via Limoges</u> : Intercités Paris-Austerlitz (19h25) → Limoges (22h53) + Ter Limoges (23h12) → Périgueux (00h17) soit un temps de parcours de 4h52. <p>La mise en service du Ter supplémentaire le soir n'est toutefois pas définitivement abandonnée et pourra faire l'objet d'études futures, selon l'évolution de l'offre.</p>
<p>Dominique BOUSQUET, Président de la Communauté de Communes du Terrassonnais</p>	<p>Quelle pérennité pour la ligne Périgueux-Brive, essentielle pour des usagers travaillant à Périgueux ou à Brive ?</p>	<p>La Région est consciente de l'importance de cette ligne pour les territoires desservis. Elle souhaite d'ailleurs renforcer le service offert sur la ligne dans les prochaines années en proposant davantage de liaisons rapides Bordeaux-Brive tout en conservant des liaisons Périgueux-Brive de proximité attractives.</p>
<p>David PLAGES, CGT Cheminots</p>	<p>Problèmes aussi de matériel roulant avec les 72500, circulant avec des moteurs qui ne respectent pas les normes environnementales. Dans l'attente de l'achat de matériel neuf, ne serait-il pas possible d'investir dans des moteurs neufs. La fiabilité du matériel neuf n'est pas aussi importante qu'annoncée.</p>	<p>Une dizaine de rames 72500 sera progressivement retirée du service dans les prochains mois en raison de leur manque de fiabilité. Cependant, la flotte de ce matériel est insuffisante pour justifier un renouvellement des moteurs thermiques avec du matériel plus moderne. Les coûts par rame seraient importants et peu pertinents par rapport à du matériel neuf.</p>

<p>François GAUMET, CCI de la Dordogne</p>	<p>Comment faire pour avoir une journée complète de travail à Paris, depuis Périgueux, avec les horaires actuels ? L'offre du matin est efficace, pas celle du soir. Il faudrait programmer un Ter plus tardif pour offrir une correspondance supplémentaire avec un TGV partant de Paris aux alentours de 19h.</p> <p>Il est également compliqué de faire venir des interlocuteurs parisiens ou de l'étranger sur le territoire périgourdin. Aujourd'hui, beaucoup d'entreprises s'installent en région parisienne à cause de cela.</p>	<p>Une étude a été conduite par SNCF à la demande de la Région. Ce train supplémentaire coûterait à la collectivité plus de 500 000€ par an : il n'est pas possible de mettre cette circulation en service à court terme en raison de ce coût dissuasif.</p> <p>Des alternatives existent via Limoges, axe « naturel » entre Périgueux et Paris, et via Angoulême grâce à une liaison routière en connexion systématique avec les TGV origine/terminus Paris-Montparnasse, avec des temps de trajet similaire à la solution via Bordeaux.</p> <p>Il est ainsi possible dès aujourd'hui de partir de Paris à 18h14 pour arriver à Périgueux à 21h55 (3h45 de trajet avec 1 correspondance à Angoulême). La Région envisage la création d'1 aller-retour supplémentaire, permettant un départ de Paris à 19h10 pour une arrivée à Périgueux à 22h55.</p> <p>Il est envisagé enfin de créer un billet combiné TGV+car pour rendre plus visible et attractive cette offre.</p>
<p>Delphine LABAILS, Conseillère municipale à Périgueux</p>	<p>Regrette saturation des trains les lundis matins et vendredi soirs, souvent complets dès le départ de Bordeaux, obligeant beaucoup d'usagers à voyager debout.</p> <p>Par ailleurs, des usagers utilisent déjà la gare d'Angoulême depuis Périgueux pour se rendre à Paris en utilisant la voiture, ce qui pose problème en matière de sécurité.</p> <p>Périgueux est près de Bordeaux, a perdu sa ligne aérienne directe vers Paris et mérite des solutions de déplacements plus intéressantes vers la capitale.</p>	<p>Voir plus haut pour la réponse sur les questions de saturation.</p> <p>Pour l'accès à Angoulême, comme expliqué ci-dessus, la Région a mis en place une liaison car directe, en correspondance avec les TGV permettant de voyager en toute sécurité. Un aller-retour supplémentaire est même envisagé. Le temps de trajet proposé est de 3h41, ce qui est aussi avantageux que la solution TGV+Ter via Bordeaux, initialement envisagée.</p>
<p>François GAUMET, CCI de la Dordogne</p>	<p>Prend note de l'alternative car via Angoulême, mais celle-ci ne répond pas aux demandes d'autres secteurs de la Dordogne (secteur</p>	<p>Pour les habitants du Terrassonnais, l'alternative via Bordeaux n'aurait pas été forcément très pertinente non</p>

	de Terrasson par exemple). Constata que l'axe Périgueux-Angoulême attire un certain nombre d'entreprises.	plus. Une correspondance à Brive pour Paris permet des temps de parcours plus intéressants.
M. LARENAUDIE, Vice-Président du Grand Périgueux en Charge de la mobilité	Le Grand Périgueux se dit prêt à financer la mise en place de navettes, notamment pour rejoindre l'aéroport de Brive.	A ce jour, le financement du transport interurbain est une compétence régionale, non de l'Agglomération du Grand Périgueux. La Région travaille d'ailleurs sur un nouveau plan de transports routiers interurbains qui pourrait intégrer une amélioration des dessertes entre la Dordogne et la Corrèze.
Syndicat CGT Cheminots de Périgueux	Regrette qu'une liaison ferroviaire soit davantage vue comme un coût, contrairement aux liaisons routières, malgré les préoccupations environnementales.	La Région relève ce désaccord. L'offre car Angoulême-Périgueux est déjà en place et ne constitue pas un surcoût pour la Région contrairement au projet de Ter tardif entre Bordeaux et Périgueux. Le seul surcoût pour la Région serait la mise en service d'un aller-retour supplémentaire qui serait près de 5 fois moins cher que le train.
Jean-François MARTINET, Périgord Rail Plus	Réserve sur la pérennité des bus : cars souvent peu chargés et doute de leur utilisation par les chefs d'entreprises. Satisfait de l'amélioration de la desserte de Montpon-Ménestérol. S'inquiète en revanche de la desserte de Bussière-Galant avec la suppression du départ de Limoges à 17h16 ainsi que le manque de possibilités de retour depuis Bordeaux ou Limoges vers cette commune, notamment pour un public étudiant (départs Bordeaux 16h27 ; 18h28/ départs Limoges 17h30/18h40/23h12). Regrette la diminution du nombre de correspondances à Limoges depuis ou vers Paris.	L'impact de ce changement d'horaire, visant à améliorer la régularité de la ligne Périgueux-Limoges est assez faible pour les usagers de Bussière-Galant. Avec le nouvel horaire, les usagers de l'actuel départ à 17h16 verront leur arrivée décalée de 13 minutes seulement. Le départ de 17h30 sera en capacité d'absorber le flux des 2 trains circulant jusqu'à présent. Pour l'amélioration de la desserte de Bussière, pas de possibilité à court terme compte tenu de la saturation de la ligne. Un travail est cependant en cours pour améliorer l'offre sur l'axe Bordeaux-Périgueux-Limoges dans les prochaines années.
Usager	Regrette que la desserte de St-Astier ait diminué au profit de Mussidan malgré la présence d'un certain nombre d'équipements structurants autour de la commune	Jusqu'à 27 trains par jour desservent St-Astier depuis juillet 2017 contre 30 auparavant. Les horaires ont été élaborés pour correspondre au mieux aux

	et souhaite une amélioration de la situation.	horaires des usagers fréquents avec 3 arrivées offertes à Périgueux et à Bordeaux entre 7h15 et 9h. Des améliorations sont encore possibles : une refonte plus complète de l'offre est prévue à l'horizon 2021 avec la navette ferroviaire Mussidan-Niversac qui permettra d'assurer une fréquence de 30 minutes en heure de pointe sur St-Astier.
Usager de Périgueux-Limoges + J-F MARTINET	Déplorent la mauvaise accessibilité des quais de la gare de Thiviers et leur dangerosité (espace entre le quai et le marchepied très important, dangereux avec les bagages). Problème du parking en gare de Thiviers, rapidement saturé.	En raison du dysfonctionnement d'un aiguillage en gare de Thiviers, les trains ont été reçus pendant plusieurs semaines au 1 ^{er} semestre 2018 sur un quai non utilisé d'ordinaire. La situation a depuis été résolue, permettant aux trains de s'arrêter de nouveau sur un quai plus accessible. Parking appartenant à SNCF mais fréquemment utilisé par des riverains, ce qui peut freiner en effet l'utilisation par les abonnés.
J-F MARTINET, Périgord Rail Plus	Derniers départs de Brive et de Périgueux sont peu tardifs. Ne pas oublier la desserte des petites gares ?	Au SA 2019, un départ supplémentaire sera assuré dans chaque sens (19h53 au départ de Brive et 20h04 au départ de Périgueux) le vendredi. Du lundi au jeudi, ce départ sera assuré en autocar (19h50 au départ de Brive et 20h34 au départ de Périgueux). Ces missions complémentaires circulent déjà depuis le 27 août 2018, à des horaires différents.
Gilbert VALADE, APF 24	Ne serait-il pas possible de s'accorder avec la Région Occitanie pour améliorer les correspondances vers Toulouse par Brive ?	Une étude va être commandée à SNCF pour étudier les possibilités d'optimisation des correspondances vers Toulouse en gare de Brive.
Usager	Déplore l'ajout de 2 minutes, presque chaque année, sur le temps de parcours des trains rapides Bordeaux-Limoges. L'arrivée à 8h39 à Limoges au lieu de 8h36 n'est pas satisfaisante.	L'ajout de l'arrêt Montpon-Ménéstérol sur ces trains rapides entraîne une légère augmentation du temps de parcours. <i>Post comité de lignes</i> : en raison de difficultés pour tracer ce train, celui-ci arrivera finalement à 8h40 en gare de Limoges dès le 10 décembre 2018.
Usagère	Le train partant de Périgueux à 6h58 arrive aujourd'hui à Limoges	Il s'agit d'une contrainte de desserte induite par les

	à 8h19 et devrait arriver à 8h23 au SA 2019 : pourquoi cette augmentation du temps de parcours ?	croisements des trains dans certaines gares. Les possibilités de faire croiser les trains ont par ailleurs diminué ces dernières années, malgré la hausse de la fréquentation.
Usager	Est-ce que la desserte de l'arrêt St-Denis-de-Pile par le Ter 865305 Périgueux 6h37 – Bordeaux 8h06 est maintenue en 2019 ?	Après vérification post-comité de lignes, cet arrêt sera bien maintenu en 2019 sur le même Ter.
J-F MARTINET, Périgord Rail Plus	<p>Est-ce que la gare de Thiviers va être mise en accessibilité ? Et quand ?</p> <p>Des provisions ont été faites sur le CPER pour la ligne Périgueux-Limoges : est-ce qu'il y a une date de mise en route des études concernées sur ce sujet ?</p>	<p>La gare de Thiviers n'est pas inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé Régional. Elle ne fait donc pas partie des gares prioritaires sur ce sujet.</p> <p>Aucune orientation d'étude n'a été prise pour le moment. SNCF Réseau pourra faire des suggestions à la Région, notamment au moment de la revoyure du CPER.</p> <p>A ce jour, la Région agit, au-delà de ses compétences, pour la rénovation de nombreuses lignes du réseau régional. Elle préfère consacrer ses fonds au maintien des lignes existantes que travailler sur l'amélioration de certaines lignes (pour Périgueux-Limoges, le CPER prévoyait des études pour une éventuelle électrification).</p>
David PLAGES, CGT Cheminots	<p>Observe une porosité entre les décisions de l'Etat et ce que peuvent entreprendre les Régions : le premier demande notamment souvent aux secondes d'avancer certains frais (ex. Libourne-Bergerac). SNCF Réseau préconise des solutions regrettables pour limiter les coûts (rénover 1 voie sur 2 par exemple sur les doubles voies).</p> <p>Les Régions pourraient peut-être agir davantage dans ce sens : écotaxe par exemple.</p>	<p>La Région partage ce constat et confirme qu'elle agit au-delà de ses compétences sur la rénovation des infrastructures ferroviaire, mobilisant des fonds de plus en plus importants à cet effet.</p>
CGT Cheminots	Sur la navette ferroviaire, est-ce qu'il est prévu l'amélioration du	Non, ces travaux ne sont pas prévus à ce jour.

	<p>système de signalisation sur la voie de Périgueux à Mussidan, pour permettre à cette navette, de circuler correctement avec les fréquences promises ? Les cantons sur la ligne sont aujourd'hui assez longs, ce qui entraîne des doutes sur la faisabilité de cette liaison.</p>	<p>Selon les études réalisées par SNCF Réseau, la ligne sera capable d'absorber la création de la navette ferroviaire avec les fréquences promises. Cependant, le cadencement ne sera pas de 30 minutes précisément mais pourrait varier à certains horaires de quelques minutes.</p>
--	---	---

Partie 4 : Relevé des demandes formulées en ligne sur le module de concertation de la Région

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région/SNCF
Eric BREMARD	<p>Serait-il possible de rajouter un arrêt à St-Astier sur le train passant à Périgueux à 8h24 en direction de Bordeaux ?</p>	<p>Ce train est un Limoges-Bordeaux rapide sur lequel il n'est plus possible aujourd'hui de rajouter de points d'arrêts sans pénaliser le temps de parcours. Une refonte de l'offre est envisagée sur cet axe dans les prochaines années qui permettra d'envisager une meilleure desserte de St-Astier (qui sera par ailleurs desservie par la navette ferroviaire Mussidan-Niversac).</p>
Ponceau	<p>Demande le décalage du départ du Ter 865424 partant de Brive à 12h45 aux environs de 12h55 pour améliorer la correspondance vers Bordeaux.</p>	<p>Une étude sera demandée par la Région à SNCF sur ce sujet pour vérifier la faisabilité technique d'un tel décalage.</p>
Eric BREMARD	<p>Pourquoi n'y a-t-il pas de local à vélo digne de ce nom en gare de Périgueux, semblable à celui qui vient d'être installé à St-Astier ?</p>	<p>Le Grand Périgueux prévoit de développer les aménagements cyclables en gare de Périgueux dans le cadre de son projet de Pôle d'Echanges Multimodal. Un abri vélo sécurisé est notamment prévu.</p>
Ponceau	<p>Il a été demandé un départ plus tardif de Brive jusqu'à Périgueux. Le dernier départ était à 18h33, nous en sommes à 18h34. Ne peut-on pas faire mieux ?</p>	<p>Depuis le 27 août 2018, 1 départ supplémentaire plus tardif est proposé dans chaque sens, assuré en car du lundi au jeudi et en Ter le vendredi. A partir du 10 décembre prochain, un départ sera donc assuré de Périgueux à 19h50 du lundi au jeudi et 19h53 le vendredi (20h21 jusqu'au 10 décembre). Dans le sens Brive-Périgueux, un départ sera assuré à 20h34 du lundi au jeudi et 20h04 le vendredi (20h34 jusqu'au 10 décembre).</p>

M.Sautier	Demande l'ajout d'un arrêt supplémentaire à Limeyrat en direction de Périgueux sur la ligne 25, supprimé depuis 2017.	L'arrêt Limeyrat sera bien rajouté en décembre prochain sur le Ter Tulle 6h05 – Périgueux 7h38 – Bordeaux 9h04. L'arrêt sera effectué à 7h18. Une attention particulière sera portée sur la fréquentation de cet arrêt tout au long de l'année prochaine afin d'en juger la pertinence, compte tenu du temps de parcours supplémentaire induit par cette desserte.
M.Gaumet	Souhaite qu'un aller-retour journalier soit proposé entre Paris et Périgueux pour augmenter la présence utile dans la capitale. Est-il possible d'optimiser le temps de trajet Ter+TGV le matin en diminuant le temps d'attente à Bordeaux avec des correspondances quai à quai ?	Sur le retour du soir depuis Paris, une réponse complète a été apportée plus haut. Concernant l'optimisation des correspondances en gare St-Jean, les contraintes d'exploitation et d'embarquement à bord des TGV ne permettent pas aujourd'hui de proposer des correspondances systématiques quai à quai.
Thomas	Est-il possible d'envisager des dessertes plus rapides (Bordeaux-Périgueux sans arrêt en 1h ; Périgueux-Limoges sans arrêt en 50 min), d'améliorer les correspondances à Périgueux vers Brive ?	Ces dessertes plus rapides ne sont pas souhaitées par la Région car elles pénaliseraient la desserte des arrêts intermédiaires et de leurs bassins de vie. D'importants efforts ont déjà été faits pour améliorer les temps de trajet entre Bordeaux et Limoges (2h22 contre près de 3h auparavant). Sur les correspondances vers Brive, un nombre important de correspondances est déjà proposé depuis Bordeaux. Un travail de refonte plus globale de l'offre est toutefois envisagé dans les prochaines années. Il prévoit notamment l'amélioration des dessertes Bordeaux-Brive.
BRUNET	Demande des arrêts supplémentaires à St-Médard-de-Guizières en direction de Bordeaux, en fin d'après-midi, notamment sur les Ter 865555 et 865349 pour améliorer les dessertes des entreprises locales.	Il n'est pas possible de rajouter un arrêt sur le 865555 (Limoges 15h13 – Bordeaux 17h33) qui est un train rapide. La question pourra être étudiée pour le 865349 si le potentiel de cet arrêt supplémentaire est avéré. Pour rappel, la Région a déjà accepté l'ajout de plusieurs arrêts depuis 2017.
Hélène DE BRITO	Les correspondances entre Cenon et Pessac ne sont pas toujours	Les correspondances sont mieux optimisées avec certains trains

	adaptées. Il n'y a par ailleurs aucun train entre 15h15 et 17h15.	(origine St-Mariens et Libourne notamment) que d'autres. Un travail est en cours pour améliorer la desserte ferroviaire de la métropole bordelaise dans les prochaines années, incluant ces demandes.
Damien	Ne peut-on pas créer un trajet direct entre Périgueux et Toulouse en utilisant d'anciennes voitures Corail récemment libérées ?	Un trajet direct entre ces 2 villes n'est pas prévu. Des études devraient être cependant réalisées pour améliorer les correspondances en gare de Brive vers Toulouse. Quant aux voitures Corail, elles sont définitivement réformées et ne peuvent plus être utilisées pour du service Ter.
Jebali Sabra	Est-il possible de remettre en circulation le Ter Limoges-Périgueux partant à 17h16 : le nouvel horaire entraîne une arrivée trop tardive à Périgueux (19h). Une pétition a été signée par une cinquantaine d'usagers.	Ce train ne circulera pas en 2019 pour permettre de limiter le nombre de croisements des trains et ainsi améliorer la régularité de la ligne. Un report sera possible sur le train suivant qui partait avec une vingtaine minutes d'écart en 2018 (et dont le départ sera avancé à 17h30 pour ne pas trop pénaliser les usagers). Ce train sera omnibus pour conserver la politique d'arrêts des 2 trains existants jusqu'alors, ce qui entraîne une légère augmentation du temps de parcours.
Didier DENOYER	Ne serait-il pas possible de mettre en place un train supplémentaire le soir au départ de Bordeaux vers 19h35, notamment pour se rendre à Coutras. Aujourd'hui, il n'y a aucun train entre 18h57 et 20h28.	Un prolongement jusqu'à Coutras du Ter Bordeaux 19h38 - Libourne 20h12 pourrait être envisagé. La création d'un départ supplémentaire vers Périgueux ne peut pas être envisagée à l'heure actuelle en raison des coûts demandés par SNCF à la Région.
FERGLOUTE	Le Ter Périgueux-Bordeaux arrivant à Cenon à 8h01 ne permet plus la correspondance avec le bus 32 du réseau TBM qui part à 8h. Ne peut-on pas rétablir l'arrivée à 7h56 auparavant en place?	Compte tenu des contraintes liées au fort nombre de trains circulant à l'entrée de Bordeaux, il est très difficile de déplacer de quelques minutes une circulation ferroviaire et de répondre favorablement à cette demande pour se caler sur les horaires de la ligne 32 qui propose une fréquence de 20 minutes.
Byedov	Est-il possible d'ajouter un arrêt St-Médard-de-Guizières sur le Ter 865349 ?	Même réponse que précédemment.

Monsieur Jacky EMON précise que les documents de présentation de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités seront accessibles sur le site internet de la Région ainsi que le compte rendu du comité de ligne. Une adresse mail est également proposée pour d'éventuelles remarques, suggestions ou questions.

Il remercie également l'ensemble des participants d'être venu assister au comité de ligne et précise qu'une réunion aura lieu l'année prochaine.

Contacts auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine :

Direction des transports ferroviaires de voyageurs

Site de Bordeaux

Monsieur Pierre SIGUIÉ

Responsable de Bassin de Mobilité Est-Aquitaine.

transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr

Tel : 05 57 57 80 62