

Compte-rendu du Comité de Lignes 2017 de l'étoile ferroviaire de Limoges



Nous tenons d'abord à rappeler que les comités de lignes sont des réunions publiques. Elles sont donc ouvertes à toutes et à tous et nous insistons là-dessus, d'autant qu'elles ne se déroulent qu'une fois par an et constituent le seul temps d'échange entre usagers, décideurs et transporteurs.

Le présent comité de ligne s'est déroulé le mercredi 28 juin 2017, à partir de 17h jusqu'aux environs de 20h30 à l'espace Gaïa, maison des sports de Limoges.

// PARTICIPANTS //

Siègent à la tribune, des représentants de la *Région Nouvelle-Aquitaine* (élus et techniciens) ;

_ Jacky EMON : Conseiller Régional en charge du TER et de l'intermodalité, président de séance.

_ Emilie FOURNIER-JRAD et Richard DEPUYCHAFFRAY : chargés du transport, Maison de la Région, Limoges.

Une délégation *SNCF Réseau* (1 représentant) ainsi qu'une délégation *SNCF Mobilités* (3 représentants). Nous n'avons malheureusement pas été en mesure de relever les noms des différents membres des délégations *SNCF*.

Sont également présents dans la salle, des usagers du transport, des élus locaux, des syndicats de cheminots et des représentants d'associations. Nous ne pouvons fournir une liste exhaustive, mais il existe une liste d'émargement signée à l'entrée de la salle. Comme l'année dernière, la conférence de presse ayant eu lieu avant le comité de lignes, aucun journaliste n'assiste à la séance et aux échanges entre la salle et la tribune.

// DÉROULÉ //

La séance se déroule selon le programme suivant :

_ Introduction par Jacky EMON

_ Présentation par *SNCF Mobilités* du rapport d'activité 2015, 2016 et mi 2017, ligne par ligne.

_ Présentation par *SNCF Réseau* des travaux effectués en 2017 et ceux à venir pour 2017-2018

_ Présentation par *SNCF Mobilités* et la *Région Nouvelle Aquitaine* des nouvelles offres tarifaires pour l'année à venir et des nouvelles grilles horaires ligne par ligne.

// COMPTE-RENDU DE SEANCE //

Une série de questions et remarques de l'assemblée émaille les présentations. Les fichiers .pdf de ces présentations sont disponibles via le site de la *Région Nouvelle-Aquitaine* : <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/agenda-region/comite-ligne-etoile-limoges.html>

De ce fait, le présent compte-rendu s'attachera plutôt à retranscrire les échanges entre la salle et les délégations de la *Région Nouvelle-Aquitaine*, de *SNCF Réseau* et *SNCF Mobilités*.

1\ Introduction par Jacky EMON /

Un riche héritage ferroviaire : Un rappel en chiffres de l'infrastructure et du patrimoine ferroviaire présent dans la grande région, permet de se rendre compte rapidement de son importance et donc du potentiel qu'il représente.

Ce sont donc 32 lignes TER pour un linéaire total de 3 251 km, dont près de 400 km pour le seul bassin de Limoges. Il faut compter également 314 gares et haltes dont une cinquantaine appartient à l'étoile de Limoges. L'observation attentive de la carte du réseau ci-jointe, révèle immédiatement la densité du maillage autour de Limoges et plus largement en Limousin.

Volet Financier : Le budget de la *Région Nouvelle-Aquitaine* accordé au TER s'élève pour l'année 2017 à 331.6 Millions d'euros de fonctionnement et 73.5 Millions d'euros d'investissement. La réévaluation du contrat de délégation de service public passé avec la *SNCF* se fera horizon 2018, date d'échéance du dernier contrat des anciennes régions (Poitou-Charentes : 2016, Limousin : 2017, Aquitaine : 2018).

Parc de matériel : Avant la fusion des Régions, des investissements ont été faits pour le renouvellement des rames, notamment dans l'acquisition de Régiolis, bi-mode diesel et électrique. Cet investissement poursuivi aujourd'hui et auquel l'ex-région Limousin a largement contribué, va permettre le déploiement de ce matériel à l'horizon 2018 sur les liaisons rapides d'une ville à l'autre, notamment Bordeaux-Montluçon via Limoges et Guéret, et Bordeaux-Ussel via Brive. Le reste des liaisons sera assuré par les rames plus anciennes types AGC X72500 et X73500.

Dans le même temps, la Région annonce un investissement de 30 Millions d'euros sur les ateliers de maintenance de Saintes et Bordeaux. Ce point soulève une première question de la part de cheminots présents dans la salle, qui s'inquiètent alors du devenir des autres sites de maintenance tels que Limoges ou Périgueux.



Les transports régionaux ouvrent de **nouveaux** horizons



2\ Présentation par *SNCF Mobilités* du rapport d'activité 2015, 2016 et mi 2017 ligne par ligne /

Au cours de cette présentation, les représentants de *SNCF mobilités* se relaient pour énoncer ligne par ligne les bilans de performance et de fréquentation. Hormis le côté rébarbatif d'une déferlante de statistiques et de diagrammes lancés à la volée sans vraiment laisser le temps de les apprécier, les résultats annoncés soulèvent bon nombre d'interrogations, de la part des usagers, des cheminots et des représentants d'associations.

Efficacité du service : Les premiers diagrammes de chaque ligne concernent les taux globaux de performance par mois et par années, soit le nombre de train qui assurent leur service normalement. *SNCF mobilités* déclare que le service est assuré dans une fourchette moyenne, toutes lignes confondues pour l'étoile de Limoges, comprise entre 80 % et 95 %. Cependant, et comme le feront remarquer plusieurs personnes, usagers et associatifs, les chiffres qui ressortent de leurs propres suivis des lignes, donnent pour certaines **un taux proche seulement de 40 % du service assuré**. La question est donc posée à *SNCF Mobilités* sur la manière dont sont recueillies les données et dont sont effectués les calculs finaux, puisqu'ils constituent également les éléments de référence du suivi des lignes pour la *Région Nouvelle Aquitaine*. Dès lors nous apprenons que seule une partie des trains supprimés sont décomptés, selon le motif de leur suppression et que ne sont pas non plus pris en compte les retards ou les remplacements via bus.

Contrairement à ce qui est annoncé à la tribune, justifiant les retards et dysfonctionnements par les travaux menés sur les lignes ou les mouvements sociaux, il est intéressant de regarder plus en détails les différents diagrammes. Nous constatons ainsi que **les deux principales raisons de défaillances sont en fait liées au matériel roulant et à l'état de l'infrastructure**. Sur ce point, des cheminots relatent à l'assemblée les difficultés rencontrées au sein des ateliers de maintenance de Limoges pour l'approvisionnement des pièces et donc la multiplication des blocages de rames au départ pour raison technique ou leur remise en circulation avec des défaillances avérées.

Au-delà d'un mécontentement général concernant la constatation quotidienne de défauts de service, des usagers en profitent pour dénoncer également le manque d'information sur ces incidents et les annonces souvent à la dernière minute, ne leur permettant pas de réagir une fois arrivés sur les quais de gare.

Fréquentation : De la même manière sont présentés les bilans en matière de fréquentation, ligne par ligne et en comparaison d'une année à l'autre. Ces chiffres de fréquentation sont directement liés aux billets vendus, classés selon deux catégories, « fréquents » (soit les abonnements) et « occasionnels », hors abonnement. Les fréquents sont eux-mêmes répartis selon les typologies de trajets, domicile-travail ou domicile-étude. En observant la répartition, entre ces catégories, il est extrêmement intéressant de constater que **la plus grande part de voyageurs reste des occasionnels, les trains du quotidien seraient alors largement délaissés par les journaliers ?**

Certains usagers demandent dans quelle catégorie sont décomptés les déplacements domicile-travail liés aux nouvelles réunions régionales se déroulant souvent à Bordeaux, Angoulême ou Périgueux. La réponse étant dans les occasionnels puisqu'il s'agit de billets hors abonnement. Dès lors, il est fort probable qu'une partie de l'augmentation récente des occasionnels soit en fait directement liée à la fusion des Régions et au déplacement des centres de décision vers Bordeaux.

Au fil des discussions dans la salle, mais qui rejoignent parfaitement ce que nous pouvons constater maintenant depuis 3 ans ; la problématique reste encore et toujours la même : **l'offre et les horaires ne correspondent tout simplement pas aux besoins des usagers** qui, cumulés à un défaut de fiabilité leur fait préférer d'autres modes de transport, voiture en tête. Cependant il s'agit là également d'une manne providentielle pour l'exploitation des lignes, puisque **ces même journaliers constituent pourtant un potentiel indéniable et encore inexploité de « clientèle » pour les trains.**

3\ Présentation par SNCF Réseau des travaux effectués en 2017 et ceux à venir pour 2017-2018 /

Infrastructures : Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble des travaux et opérations de maintenance menés et à venir qui sont parfaitement décrits dans la présentation disponible via le site de la *Région Nouvelle Aquitaine*. Cependant il semble important de noter plusieurs choses.

Le gros des investissements et des travaux à venir concernent la ligne POLT. Les opérations « coups de poing » annoncées par *SNCF réseaux* et qui vont bloquer un certain nombre de jours la circulation de plusieurs lignes dont le Poitiers - Limoges, **ne restent que des travaux de maintenance à « isoperformance »** (pour reprendre le terme employé par la *SNCF*), soit la réalisation de travaux d'entretien courant pour le maintien des lignes au même régime et non le développement des tronçons ou l'amélioration du réseau comme on pourrait le croire.

Les cheminots rappellent à ce titre que la fermeture des lignes durant les travaux survient pour des raisons économiques, du fait de l'intervention sur les voies d'entreprises extérieures à la SNCF et qui ne sont donc pas habilitées à travailler lorsque les trains circulent.

Travaux en gare : Plusieurs gares ont fait l'objet de mise aux normes PMR afin de simplifier l'accès au train. Cependant et sous couvert de modernisation, les usagers comme les chefs de gare attirent l'attention sur le fait qu'**il ne faudrait pas que cette campagne de travaux soit un prétexte pour l'automatisation systématique de la billettique et donc la fermeture des guichets**, comme ce fut le cas pour la plupart des lignes creusoises ces dernières années. Pour notre part, nous en appelons lors des travaux au respect du patrimoine ferroviaire (vestiges limousins de la période industrielle) et à une vigilance accrue quant au détournement du foncier ferroviaire, pour des opérations de marketing et de promotion immobilière portées par SNCF gares et connexions, sous couvert de développement local et de projets en vogue comme c'est le cas pour « l'opengare » : <http://alpc.opengare.com/la-demarche.html>.

!! DEUX LIGNES EN GRAND DANGER !!

Constatant que le sujet n'allait pas être abordé directement, les maires de Coussac-Bonneval (ligne de Brive par Saint-Yrieix-la-Perche) et de Saint-Victurnien (ligne d'Angoulême par Saint-Junien) prennent tour à tour la parole pour demander si les inquiétudes concernant l'état et donc la pérennité de leurs lignes respectives étaient bel et bien fondées. Dans les deux cas la réponse de SNCF Réseau est sans appel, **en l'état et sans interventions urgentes, les lignes sont condamnées à la fermeture.**

Sur la ligne de Saint-Junien, c'est le tronçon Roumazière-Angoulême qui est concerné. Initialement prévue pour des circulations de train autour de 100 km/h, **la vitesse est aujourd'hui limitée à 40 km/h du fait de l'état de la voie**, sans compter les aléas liés aux intempéries. Sur ce tronçon en particulier les cheminots infrastructures présents dans la salle interpellent le représentant SNCF Réseau, afin de savoir pourquoi côté Limousin, l'entretien a été maintenu, quand il a été abandonné depuis au moins 2015 côté Charentais. Il n'y aura pas de réponse des différents représentants SNCF.

De la même manière **la ligne de Saint-Yrieix est menacée pour quelques kilomètres de lignes en trop mauvais état**, dont le coût de remise aux normes se chiffre à 3 Millions d'euros sur une période s'étalant de 3 à 5 ans. A titre de comparaison, le seul Département de la Haute-Vienne a amorcé la création de plusieurs échangeurs et de voies de dépassement sur la RN 704, parallèle à la ligne de train pour un coût prévisionnel de 7 Millions d'euros !

Les élus présents exigent alors de la *Région Nouvelle Aquitaine* des réponses concernant la pérennité des lignes. M EMON, sans répondre directement, laisse entendre que ce n'est pas à la Région de payer l'ensemble de l'infrastructure et a renvoyé au prochain comité de ligne de Saint-Junien, reporté à la rentrée dans l'attente de l'audit *SNCF* sur l'état du réseau. Toutefois, **sans réactions, ces lignes sont bel et bien vouées à disparaître**. Lors des comités de ligne de 2016, plusieurs personnes avaient déjà alerté sur le danger pesant sur ces lignes et sur la nécessité que la *Région Nouvelle Aquitaine* demande des comptes à *SNCF Réseau* concernant leur avenir et se positionne sur leur sauvegarde.

Nous comprenons et pouvons entendre que les finances publiques ne sont plus ce qu'elles étaient, mais il semble bien difficile de s'accorder sur la fermeture de lignes vitales pour les communes qu'elles traversent lorsque pour des montants bien plus importants, de nouvelles lignes entièrement financées par la Région et *SNCF Réseau* sont inaugurées en grande pompe dans le bassin bordelais. <http://www.railpassion.fr/reseaux-francais/nouvelles-dessertes-ter-nouvelle-aquitaine/>.

4\ Présentation par *SNCF Mobilité* et la *Région Nouvelle Aquitaine* des nouvelles offres tarifaires pour l'année à venir et des nouvelles grilles horaires ligne par ligne /

Offres tarifaires et abonnements : Depuis la fusion, la *Région Nouvelle Aquitaine* procède à une harmonisation globale des offres tarifaires pour le transport, notamment les titres et abonnements TER. La période 2016/2017 fut consacrée aux offres temporaires, été, festivals, etc. Dès la rentrée seront mis en place des tarifs préférentiels pour les scolaires de manière à rendre le train compétitif vis-à-vis des transports routiers. Des cheminots font alors remarquer qu'il est certes important de fixer des prix attractifs, mais qu'il faut veiller également à ce qu'il reste suffisamment d'agents en gare pour l'accueil des groupes d'enfants et d'étudiants.

Nous attirons l'attention sur le fait que **le prix n'est peut-être finalement pas la première problématique rencontrée**. En effet en pleine préparation de l'édition 2018 du Workshop « Rêver la gare de demain », nous avons cherché à faire bénéficier de cette offre les étudiants du *DSAA du campus LOEWY* à La Souterraine. Cependant, en dehors des questions tarifaires, nous avons noté qu'il faut compter de 2 heures à 4 heures en train, selon les créneaux horaires, pour se rendre de La Souterraine à Saint-Victournien (76 km), soit plus du triple de temps qu'en bus alors que les deux communes sont directement greffées sur le réseau ferroviaire.

A la rentrée également, seront harmonisés l'ensemble des abonnements pour toute la *Région Nouvelle Aquitaine*, quand la période 2017-2018 sera consacrée à la mise en place des nouveaux tarifs sociaux.

Horaires et cadencements : Ligne par ligne sont présentées les modifications apportées aux tables horaires, celle-ci sont consultables, dans le détail, au sein des présentations disponibles via le site de la *Région Nouvelle Aquitaine*. Les diverses modulations opérées font l'objet çà et là de remarques des usagers concernant les difficultés pour certaines correspondances. Mais c'est le constat général pour l'ensemble des lignes qui reste primordial, puisque l'ensemble de l'assemblée s'accorde sur le fait qu'à l'heure actuelle, **quelles que soient les variations d'horaires des dernières années, l'offre de desserte tend à s'amenuiser sur certains tronçons ou certains arrêts et les horaires ne correspondent que très rarement aux besoins réels des potentiels usagers** ; collégiens, lycéens, étudiants et professionnels en tête.

SNCF Mobilités signale qu'en l'état, les lignes tournent à leur maximum, étant contraintes par les croisements de trains sur les tronçons à voie unique et par l'état général de l'infrastructure. Pour autant si l'on regarde attentivement la manière dont sont choisis les horaires, l'on constate que pour la plupart des lignes, ceux-ci sont d'abords constitués de manière à s'articuler au mieux avec les grandes lignes inter-régionales et nationales. Ce sont donc Paris-Toulouse et maintenant Paris-Bordeaux qui régissent et contraignent les lignes locales et leur organisation afin d'assurer en priorité les correspondances « Paris-Province ». D'autant qu'il est maintenant de notoriété publique que l'un des principaux objectifs des instances ferroviaires en Ile-de-France, vise à basculer un maximum de trains de la gare d'Austerlitz, aujourd'hui saturée par les RER, vers la gare Montparnasse. Nous noterons dès lors, la possible réduction dans l'avenir des fréquences du POLT, au profit du TGV Paris-Tours-Bordeaux.

Même s'il est important pour les entreprises et les instances économiques et touristiques de pouvoir se rendre aisément à la capitale, **il semble aberrant que l'ensemble de la mobilité territoriale dépende directement du Bassin Parisien et de ses problématiques plutôt que des besoins quotidiens des habitants en région.**

5\ Autres sujets abordés /

Une nouvelle fois, la question des transversales ferroviaires et des liaisons interrégionales est soulevée, notamment en ce qui concerne les lignes Bordeaux-Lyon via Limoges et via Brive-la-Gaillarde. La réponse est simple, tout est mis en œuvre côté Nouvelle-Aquitaine pour la réouverture de ces tronçons, mais la Région seule n'a pas la main sur les décisions de ses voisins ou sur l'organisation des lignes nationales. Sont également évoquées par l'assemblée, une intensification des liaisons vers Toulouse et le Sud-Est de la France plutôt que vers Paris, ou encore la remise en place du TGV Brive-Lille. La réponse de la tribune sur ces questions reste sensiblement la même, en renvoyant les décisions aux instances nationales.

Lors de ce comité de ligne, nous prenons la parole en fin de séance. Nous commençons par demander un nouveau rendez-vous officiel à la Région, dont les techniciens nouvellement en charge du ferroviaire n'ont visiblement encore jamais entendu parler du *TramTrain Limousin* et de nos missions. L'accord de principe est donné pour la rentrée, nous profitons de la diffusion du compte-rendu pour demander de convenir d'une date de rencontre avec les services concernés.

Etude des besoins: Nous revenons sur la présentation des bilans ligne par ligne et leur caractère biaisé du fait qu'ils ne prennent en compte que les usagers actuels du train, sans aucune attention sur les potentiels voyageurs, travailleurs et scolaires locaux notamment. En ce sens, nous soulevons le fait que la *Région Nouvelle Aquitaine* a su mettre en place un sondage sur le nouveau nom donné après regroupement, qu'il est donc sans doute possible de faire de même sur les besoins en matière de transport pour l'ensemble des habitants. Un premier sondage général tous transports confondus a été mené en début d'année, porté par la presse locale, sans que l'on ait encore les résultats. Depuis le comité de ligne, courant juin, un sondage *SNCF* via la société *Kisio* a également été mené directement dans les trains, mais auprès des seuls usagers du TER. A ce jour, **un audit global sur les besoins réels de l'ensemble de la population et selon les lieux, semble donc encore nécessaire.**

Intermodalité: Du fait des nouvelles prérogatives de la Région en matière de transport (bus départementaux et scolaires), nous demandons ce qu'il en est du montage d'**une Régie Régionale des transports capable de coordonner l'ensemble des transports entre eux** (mobilités douces incluses) et de **piloter la mise en place d'une offre intermodale régionale cohérente** associant également les services de transports urbains des agglomérations (billet unique, tarification uniforme, complémentarité des services et correspondances, etc.). La Région nous informe que les travaux sont en cours mais relèvent d'un temps long de négociation entre tous les partenaires.

Il est à noter que de premières expérimentations pour des billets uniques transports urbains et ferroviaires ont fait l'objet d'une étude entre les agglomérations de Périgueux, Limoges, Guéret et la SNCF.

Du local au national : Concernant l'infrastructure, son entretien et les investissements nécessaires à sa sauvegarde voire son développement, nous faisons remarquer que tous **les travaux à l'échelon local, servent également à l'amélioration du service en général**. Pour exemple, l'électrification et la mise en sécurité des tronçons, Périgueux-Limoges ou Limoges-Montluçon en plus d'une amélioration significative des dessertes locales constituent également un plus pour la « rentabilité » et la viabilité du Bordeaux-Lyon. La question de l'ultra-local concerne donc, bien plus qu'on ne l'imagine, les liaisons TER plus importantes d'une ville à l'autre et au-delà.

Concertation : Comme il fut demandé l'année dernière par une autre association d'usagers, nous demandons que l'ensemble des documents des comités de lignes soient transmis en amont de la réunion de manière qu'ils puissent faire l'objet d'une étude attentive et que les comités de lignes puissent être, au-delà d'une réunion d'information soumise aux réactions à chaud, une réelle réunion de travail constructive entre tous les acteurs de la mobilité régionale.

Nous terminons notre intervention par une boutade concernant l'organisation des conférences de presse en amont des Comité de Lignes, déplorant l'absence de journalistes lors des séances. M EMON renvoie la balle en considérant qu'il s'agit là du seul problème des journalistes.

// CONCLUSIONS-SYNTHESE //

1\ Les comités de lignes /

Comme nous le disions déjà dans le compte-rendu de l'année dernière, ce type de réunion mérite toute sa place dans le paysage institutionnel et les processus de prise de décision car il permet de réunir en un même lieu les différents acteurs, décideurs, et utilisateurs de nos réseaux de transports. De ce fait devient possible l'échange direct d'informations pouvant aboutir, nous l'espérons, à la co-crédation de projets collectifs et de biens communs.

Cependant, un effort reste toujours à faire sur la démocratisation de ces réunions qui n'accueillent encore que trop peu d'usagers/habitants. En cause sans doute, les horaires difficilement abordables pour la majorité des actifs 17h encore cette année et le peu de communication autour de ces événements. Nous notons également qu'aucune information relative aux Comités de Lignes n'est diffusée par la SNCF, pourtant acteur majeur, auprès de ses usagers et abonnés, que ce soit en gare, par courrier, mail, ou sur les réseaux sociaux.

Nous tenons à remercier l'équipe de la *Région Nouvelle-Aquitaine* présidée cette année par M EMON, pour l'organisation des Comités de Lignes et plus généralement tous les intervenants à la tribune pour leur écoute et leur patience face aux questions, remarques et réactions de l'assemblée, en leur qualité de représentants des différentes instances, bien qu'ils ne soient pas directement responsables des orientations globales en matière de ferroviaire et des prises de décision qui en découlent. Nous saluons enfin l'ensemble des personnes présentes bénévolement lors de l'assemblée pour leurs interventions, la richesse des débats et des différents points de vue ainsi que pour leur engagement vis-à-vis du devenir des territoires.

2\ Constat /

Une fois encore, nous sortons du Comité de Ligne avec une impression générale, partagée par toute l'assemblée, de déconnexion complète entre la réalité des usages quotidiens, les besoins en matière de transport et les décisions qui sont prises. Nous déplorons l'absence de vision prospective globale et à long terme en matière de transport. Du fait des nouvelles prérogatives de la Région, de son poids économique, démographique et des objectifs affirmés en matière de transition énergétique, de développement et de cohésion territoriale, le moment semble pourtant bien choisi pour reposer les bases d'une politique de mobilité régionale cohérente à toutes les échelles. **Simplement permettre à chacun de se rendre où il le souhaite, au moment où il le souhaite, de la manière dont il le souhaite.**

Cependant, et malgré l'incroyable opportunité qu'offre le patrimoine ferroviaire limousin, ce Comité de Ligne se termine sur la **possible fermeture des lignes d'Angoulême via Saint-Junien et Brive via Saint-Yrieix, qui viennent s'ajouter à la liste des gares déjà menacées comme celle de La Souterraine.**

3\ Perspectives /

Mais cette réunion nous a également montré l'attachement des usagers et des élus au service ferroviaire. Nous constatons une fois encore avec émerveillement et optimisme la volonté, ici dans nos communes dites rurales, de pérenniser cette offre, de la développer et de la voir autrement qu'un coût inutile pour les finances publiques. De **considérer ce patrimoine comme une chance, un acquis riche de potentiels et de ressources pour l'innovation et le devenir de nos territoires.**

Chacune des collectivités locales œuvre aujourd'hui à la hauteur de ses moyens pour la sauvegarde d'une offre de transport digne de ce nom, tente laborieusement d'agir à son niveau sur cet enjeu majeur qu'est la mobilité. Elles attendent aujourd'hui que les instances organisatrices en matière de transport les soutiennent dans cette mission, les accompagnent et leur montrent que leurs actions, loin d'être vaines, s'inscrivent dans un schéma global et cohérent.

Dans ce sens, à la suite du Comité de Ligne de juin, **73 communes du Sud-Ouest de la Haute-Vienne** réunies au sein de la *Fédération de la Chataigneraie Limousine* (soit un territoire de 87 500 habitants) **ont adopté deux motions** transmises à la Région, à la *SNCF* et aux communes de l'étoile de Limoges. La première concerne **la sauvegarde, la pérennisation et le développement des lignes et de l'infrastructure ferroviaire limousine**. Elle en appelle à un positionnement clair et favorable de la *Région Nouvelle Aquitaine* sur ce sujet. La seconde motion est quant à elle **un soutien officiel au projet de Tram-Train Limousin** et au développement d'un projet de mobilité territoriale s'appuyant prioritairement sur l'infrastructure ferroviaire existante.

// PROCHAIN RENDEZ-VOUS //

Un prochain Comité de Ligne se tiendra courant septembre à Saint-Junien, suite à l'audit *SNCF Réseau* sur l'état des lignes, avec pour principal ordre du jour le positionnement de la *Région Nouvelle Aquitaine* concernant le devenir des tronçons Limoges-Angoulême via Saint-Junien et Limoges-Brive via Saint-Yrieix

Collectif BSP

8 place Blanqui – 87 000 Limoges

collectif@bsp-limoges.fr

www.bsp-limoges.fr

www.facebook.com/bsp.fr/

