

BILAN 2024

RAIL
AQUITAINE
EST



ACTIVITES DE L'ASSOCIATION ET BILAN FINANCIER

Envoyé en préfecture le 16/06/2025

Reçu en préfecture le 17/06/2025

Publié le

S²LO

ID : 024-200040392-20250522-DD2025_041-DE



C'est avec grand plaisir que nous vous partageons le bilan pour l'année 2024 des activités de l'association Rail Aquitaine Est.

Convaincus que nos mobilités ont plus que jamais besoin du développement et de la modernisation du ferroviaire, nous avons créé en 2022 l'association Rail Aquitaine Est comme un outil de promotion de la ligne régionale 32 qui relie Tulle, Brive, Périgueux et Bordeaux.

Être connecté rapidement et efficacement à la métropole bordelaise par le train est une évidence pour le développement économique de nos territoires. C'est aussi une conviction que le développement durable doit être au cœur de nos préoccupations en tant que citoyens, entrepreneurs ou élus.

2024 avait posé les premiers jalons d'un projet d'amélioration de l'offre sur la ligne 32, avant que ce projet ne soit reporté par la Région Nouvelle Aquitaine, faute de stabilité budgétaire.

En 2025, et plus que jamais votre soutien sera précieux pour développer cette ligne et enfin obtenir un service ferroviaire à la hauteur de nos besoins et de nos mobilités.

Bonne année 2025 et bonne lecture,

Alexandra Froidefond et Antoine Bastier

Co-présidents



Bilan 2024



Ligne 32 - Amélioration de l'offre de train

L'association Rail Aquitaine Est s'est donnée pour principale mission le développement de la ligne ferroviaire qui relie Tulle, Brive et Périgueux à Bordeaux, soit la ligne 32 de la nomenclature régionale, notamment en promouvant le déploiement de trains supplémentaires et rapides entre les principales villes de la ligne.

En mars 2024 et après deux années de travail, le cabinet de conseil Systra a rendu une étude de faisabilité technico-économique au sujet de la ligne, pour éclairer la faisabilité de différents scénarios d'améliorations et leurs coûts. La synthèse de cette étude est à retrouver sur le site internet de Rail Aquitaine Est. Celle-ci a permis de démontrer la faisabilité technique d'une circulation rapide entre Brive et Bordeaux avec un temps de trajet d'1h50 sans modifications couteuses de l'infrastructure, et à condition que le train concerné ne s'arrête qu'en gare de Périgueux.

Aux côtés des agglomérations du Grand Périgueux, de Brive et de Tulle qui ont commandité l'étude, Rail Aquitaine Est, à travers sa directrice Laure Delmas, a suivi la démarche de près en facilitant le lien entre les acteurs et en coordonnant les étapes de validation. C'est également l'association qui a eu la tâche de présenter les conclusions de l'étude en mars 2024 aux Présidents des agglomérations et à la Région Nouvelle Aquitaine, alors représentée par Renaud Lagrave, vice-président en charge des mobilités, et par Jacky Emon, conseiller régional délégué au TER.



Frédéric Soulier, Renaud Lagrave, Jacques Auzou, Jacky Emon et Michel Breuilh, réunis le 22 mars 2024 à Périgueux pour la présentation des conclusions de l'étude ferroviaire réalisée par le cabinet Systra.

Les principaux constats de l'étude étaient partagés par tous : faiblesse de l'offre de trains sur la ligne entre Tulle, Brive et Bordeaux, faiblesse de la vitesse moyenne. Comparée aux autres villes desservies par l'étoile ferroviaire de Bordeaux, Brive et Tulle sont les deux villes les moins bien desservies. Le service n'est pas à la hauteur des attentes des usagers, d'où notre demande d'améliorer les connexions directes entre Tulle et Bordeaux en ajoutant deux allers-retours rapides en heures de pointe. La Région Nouvelle Aquitaine a compris l'intérêt de notre démarche et a proposé de lancer une étude de refonte des horaires de la ligne pour pouvoir y intégrer nos demandes de trains rapides dès décembre 2026.

Dans le cadre de cette démarche d'étude de refonte horaire, l'association Rail Aquitaine Est s'est mobilisée au mois de juin 2024 pour produire des propositions d'amélioration du service en intégrant des trains supplémentaires, en modifiant certaines circulations actuelles (en les prolongeant ou en les accélérant, cf. annexes), pour améliorer à la fois la desserte de toutes les gares et intégrer les trains les plus rapides en heures de pointe.

Un premier comité technique pour échanger sur le cahier des charges de l'étude de refonte horaire a eu lieu en juillet 2024 en présence de la Région, de SNCF Voyageurs, de l'association et des représentants des trois agglomérations. Ce premier échange a toutefois fait ressortir la volonté régionale de ne pas modifier la desserte en heures de pointe, et donc d'insérer les trains express en flancs de pointe ou en heures creuses.

Malheureusement, la nouvelle donne budgétaire à la rentrée de septembre a mis en suspens ce projet. L'année 2025 sera donc décisive pour relancer les discussions avec la Région Nouvelle Aquitaine pour remettre la ligne 32 à l'agenda régional.

Les différentes demandes de l'association ont fait l'objet de courriers cosignés avec les président des agglomérations du Grand Périgueux, de Brive et de Tulle. Ils sont en annexes de ce bilan.

Bilan 2024

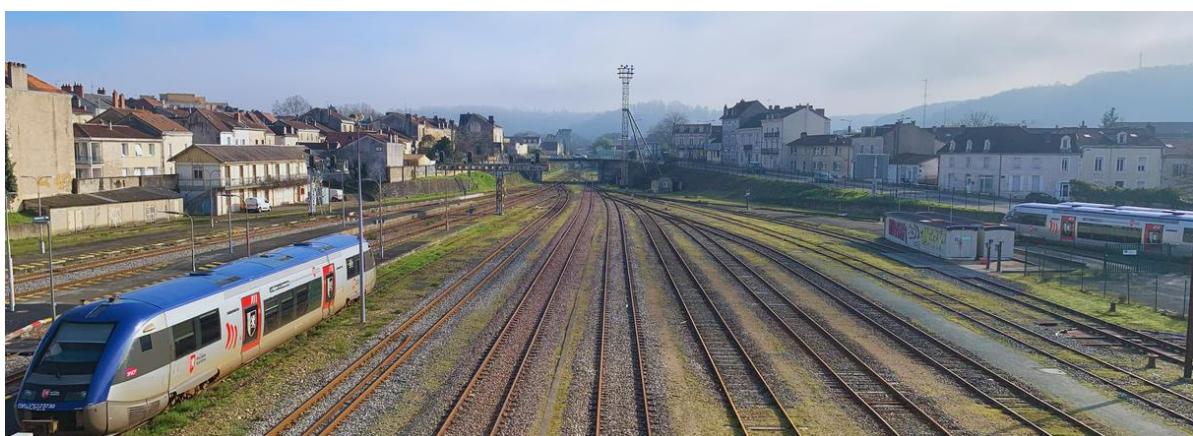


Ligne 32 - Autres projets

La section de voie entre Périgueux et Brive a besoin d'être régénérée dans les années qui viennent. Pour autant ces travaux ne sont toujours pas programmés par la Région et SNCF Réseau. Nous serons vigilants à ce qu'ils le soient, d'autant plus que les études techniques, réalisées par le cabinet Artelia, ont été rendues fin 2024. Artelia est prêt à passer à l'étape de la réalisation des travaux mais est en attente d'une décision de la Région.

Ses travaux sont d'autant plus importants et urgents qu'à l'été 2025, une limitation temporaire de vitesse sera mise en place sur une partie de la voie, abaissant à 100 km/h au lieu de 115 km/h la vitesse de Périgueux à Terrasson.

Le volet mobilité du dernier contrat de Plan Etat Région, enfin négocié en 2024, a en principe acté l'élaboration d'une étude concernant l'amélioration capacitaire de l'étoile de Périgueux, et l'élaboration d'une autre étude pour la ligne Périgueux-Limoges concernant la signalisation ferroviaire.



Gare de Périgueux, voies en direction de Brive



Réseaux et partenariats

En 2024, l'association Rail Aquitaine Est a démultiplié les rencontres à l'extérieur :

- Les Rencontres des Mobilités du Quotidien à Strasbourg en février avec une visite de terrain en Allemagne, et des retours d'expérience sur le développement de l'offre TER à Strasbourg notamment,
- Le colloque du GART sur les RER Métropolitains en présence du Ministre des Transports tout juste nommé à l'époque Patrice Vergriete,
- Une formation sur les Fondamentaux techniques du ferroviaire, pour consolider notre savoir sur les infrastructures ferroviaires, la construction horaire, la signalisation ferroviaire ou encore le matériel roulant et les ouvrages d'art,
- La signature du contrat pour les travaux du pôle d'échange multimodal de Libourne en présence de Jean-Pierre Farandou, PDG de SNCF,
- La présentation du train innovant TELLI en gare de Limoges,
- La journée de l'intermodalité avec Gares & Connexions à Bordeaux présentation de la nouvelle gare de Périgueux et de la navette, intervention sur différents aspects des pôles d'échanges multimodaux et sur l'importance de faciliter l'accès de tous les modes aux gares (vélos, piétons, bus, etc..),
- L'anniversaire des cinq ans du syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités à Angoulême : présentation de la billetterie Modalis, tables rondes, intervention de Jean Coldefy,
- La Rencontre biennale des transports ferroviaires et urbains à Paris qui a abordé à la fois la contrainte budgétaire et l'adaptation des transports au changement climatique.



Ces journées à l'extérieur font se réunir des professionnels du monde du transport, des représentants des sociétés de transport, des services de l'Etat, des régions, des collectivités, des associations et permettent de partager des questionnements, des retours d'expériences et de revenir avec de nouveaux contacts et de nouvelles idées.

En 2024, nous avons adhéré au réseau de la FNAUT, la fédération des associations de défense des usagers des transports, et étions présents à leur assemblée générale. La FNAUT régionale en Nouvelle Aquitaine, est très active et organise des échanges réguliers avec les représentants régionaux de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Gares & Connexions, ou encore avec Renaud Lagrave, vice-président du Conseil Régional en charge des mobilités. Rail Aquitaine Est a participé à chacun de ces échanges.



En 2024, l'association était présente aux côtés de l'association Urgence Ligne POLT lors du rassemblement organisé en gare de Brive-la-Gaillarde pour dénoncer les problématiques récurrentes sur la ligne. Nous avons soutenu la démarche de l'association Bon Sens Paysan pour faire connaître et reconnaître le projet de RER Périgord-Limousin parmi les projets de RER métropolitains. Nous avons été présents lors de l'anniversaire des 30 ans de l'association Périgord Rail Plus en octobre 2024. Ces deux dernières associations étaient présentes lors des temps d'échanges organisés par Rail Aquitaine Est avec le formateur-cheminot Reinhard Douté à Brive et à Tulle.



Rail Aquitaine Est a également rencontré l'association BOPSYL, ainsi que la fédération Agir pour la ligne Tulle · Ussel · Le Mont Dore · Clermont-Ferrand. La première défend la réouverture de la ligne Limoges-Saint-Yrieix-Objat-Brive, fermée sur son tronçon central. La seconde, fondée par Christian Roy, agit pour rouvrir la ligne des volcans d'Auvergne. Par une connaissance de Laure, nous sommes entrés en contact avec le Réseau en Train, une association qui défend le développement du ferroviaire partout en France et regroupe les associations ferroviaires régionales et locales. Nous avons également échangé avec l'ACCRET, une association qui défend depuis 10 ans le sauvetage de la ligne Rennes-Chateaubriant et le développement de son offre, pour connaître leurs méthodes d'action et y trouver des idées.

Plus localement, nous avons rencontré le président du Conseil de Développement de Brive, Jacques Levard, et avons participé à une de leur séance plénière en septembre.

Nous avons également échangé avec le projet Guidol'in, qui œuvre au développement du vélo à travers une vélo-école, la location de vélos électriques et la sensibilisation des acteurs du territoire. Une rencontre commune avec Antonin Boyer de l'association limougeaude Bon Sens Paysan a eu lieu avec la CGT Cheminots de Brive, cette dernière a d'ailleurs adhéré à l'association et a envoyé des participants à la demi-journée sur le ferroviaire à Tulle. Enfin, à leur demande, Laure a rencontré des représentants de la CFDT Cheminots Nouvelle Aquitaine, à Périgueux.

Notre directrice est également allée à la rencontre des Sénateurs de Corrèze, Claude Nougein et Daniel Chasseing, qui ont adhéré à Rail Aquitaine Est. En fin d'année, une rencontre à Tulle a également eu lieu avec le député et ancien président, François Hollande, qui a également adhéré. Nos demandes de rendez-vous avec les autres parlementaires de Dordogne et de Corrèze, avec les présidents des conseils départementaux, ou avec les maires des communes, sont restés lettre morte en 2024, et seront donc relancées en 2025.

Grâce à un contact cheminot, Laure a pu échanger avec des agents de circulation sur le terrain et ainsi mieux comprendre le fonctionnement des gares de Terrasson, Condat-Le Lardin, Thenon, Niversac, Périgueux et Mussidan. Chacune de ces gares est équipé d'un poste d'aiguillage plus ou moins complexe en fonction du plan de voies et du nombre de trains, nécessitant la présence quasi permanente d'agents SNCF.

En 2023, Reinhard Douté, cadre SNCF proche de la retraite, avait proposé de partager ses connaissances sur le temps de trajet des trains. En 2024, il est revenu à deux reprises : une première fois à Brive pour une demi-journée d'initiation à la signalisation ferroviaire qui a réuni 6 personnes, et une seconde fois à Tulle pour une initiation aux contraintes de tracé des horaires des trains avec 8 participants.

Toutes ses actions permettent à l'association, sa directrice, ses partenaires d'accéder à un socle de connaissance ferroviaire permettant de découvrir et d'appréhender les enjeux propres de ce système de transport, qu'ils s'agissent d'enjeux locaux, régionaux, nationaux ou européens.



Communication et visibilité

L'association Rail Aquitaine Est est présente depuis juin 2023 sur trois réseaux sociaux, Linkedin, Facebook et Instagram. Au total, plus de 700 comptes sont abonnés à l'une des pages de Rail Aquitaine Est. Notre site internet vers lequel nous redirigeons les adhérents potentiels, a reçu en 2024 plus de 2 400 visites d'utilisateurs différents. Des campagnes publicitaires pour mettre en avant nos contenus ont permis de booster notre visibilité en ligne à des périodes clés de l'année.

Au printemps 2024, nous avons travaillé avec la créatrice de contenu vidéo Emilie Diouf, studio Little Grande à Brive, pour l'élaboration d'une vidéo motion design de 3 minutes présentant l'association Rail Aquitaine Est. Cette vidéo a été partagée sur nos réseaux sociaux et une version courte a également été diffusée entre les concerts de Brive Festival.



En septembre, pour marquer la rentrée des transports, nous avons contacté les radios locales pour y présenter l'association, Laure a ainsi répondu à une courte interview sur Radio Totem, et sur Cristal FM ainsi qu'à une interview de 30 minutes sur Breniges FM.



Nous avons lancé la diffusion de notre première campagne d'affichage sur les territoires des agglomérations de Brive, Périgueux et Tulle, de septembre à octobre 2024. Cette campagne se prolonge à partir de novembre 2024 par le flocage d'un arrière de bus du Grand Périgueux pendant un an.



L'association, sous l'égide de sa directrice Laure a organisé une distribution de flyers à l'entrée de Brive Festival lors des quatre soirées. Grâce à l'aide de 7 bénévoles, 2 500 flyers ont été distribués au public. De plus, le message de Rail Aquitaine Est était répété entre les concerts, à travers un spot vidéo de 30 secondes.

En septembre 2024, Rail Aquitaine Est était présente sur les forums des associations de Brive et de Périgueux. 60 personnes ont été rencontrées sur les stands. En 2025, nous serons présents également sur le forum des associations de la ville de Tulle.

En 2024, Rail Aquitaine Est a bénéficié gratuitement d'une place de membre au sein du groupe BNI Corrèze Hybride. Cette participation au réseau BNI a permis de créer de nouveaux contacts d'affaire à Brive et alentours, lors des réunions hebdomadaires, comme lors d'événement de networking. La plupart des membres du groupe Corrèze Hybride ont d'ailleurs adhéré à l'association. La fin de notre participation au sein du réseau BNI est prévue au 1er mars 2025.

D'autres réseaux d'affaires ont été visités pour y présenter Rail Aquitaine Est : le réseau Entreprendre en Corrèze, le réseau Bouge Ta Boîte ainsi que quatre autres groupes BNI, soit plus de 100 personnes rencontrées et sensibilisées aux objectifs de Rail Aquitaine Est.



Vie associative

L'année 2024 a démarré par une campagne d'adhésion menée sur les réseaux sociaux, par mail et par courrier, à l'occasion des vœux pour la nouvelle année. Le tissu institutionnel et économique de Dordogne et de Corrèze a été ciblé. Fin 2023, l'association avait 22 adhérents. En 2024, Rail Aquitaine Est a enregistré 90 nouvelles adhésions, soit un total de 111 adhérents, dont 28 entreprises, 9 collectivités et 66 particuliers (voir liste détaillée ci-après).

Notre association s'est réunie en Assemblée Générale le 12 juin 2024 à Brive, ce fut l'occasion de présenter devant une soixantaine de personnes les missions de l'association, ses réalisations en 2023, son bilan financier, et les perspectives pour l'année 2024. L'Assemblée Générale a surtout validé la nomination au conseil d'administration de 4 nouveaux administrateurs :

- Antoine Bastier, PDG des Chaux de Saint-Astier,
- Dominique Bousquet, Président de la Communauté de Communes Terrassonnais Haut Périgord Noir,
- Thierry Auroy-Peytou, Vice-président de la Communauté d'agglomération bergeracoise en charge des transports,
- Jean-François Martinet, Président de l'association Périgord Rail Plus.



Alexandra Froidefond, Dirigeante de l'entreprise Froidefond Etanchéité, a également été renouvelée dans son mandat d'administratrice par l'Assemblée et dans son mandat de co-présidente par le conseil d'administration. Antoine Bastier a également été nommé co-président. En 2024, Alexandra et Antoine cumulent à eux deux 140 heures d'exercice de leur mandat bénévole. Ces heures sont comptabilisées au bilan parmi les contributions volontaires en nature.

Les membres de Rail Aquitaine Est

L'association Rail Aquitaine Est se compose de :

- Membres fondateurs : L'agglo de Brive, le Grand Périgueux, Tulle Agglo
- Adhérents personnes morales :
 - 28 entreprises : Froidefond Etanchéité, @com Brive, Hugo Malaurie, Brive Tonneliers, Eyrein Industrie, Chaux Saint Astier, Groupe LVDS, Auto école Antoniol, RG Propreté et services, SEM 19, Latour et Associés, HUSO Caviar de Neuvic, JH Conseils, Octopus Business, IZZI, Demas Création, ADAP Groupe Deluc, ERCTP, UV Germi, Delmon Group, Optineris, Rubi Cuir, Agence axa ABCB, Sofred Auto, Brive Tourisme, Double M, Olicat Création, Chocolats Bovetti,
 - 6 collectivités : Brive, Tulle, Marsac-sur-l'Isle, Boulazac-Isle-Manoire, Communauté de communes Terrassonnais Haut Périgord Noir, Communauté d'Agglomération Bergeracoise
 - 7 syndicats ou associations : CPME 19, MEDEF Limousin, Périgord Rail Plus, Urgence Ligne Polt, Bon Sens Paysan, FFB Corrèze, CGT Cheminots Brive,
 - La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corrèze.
- Adhérents particuliers au nombre de 64 et domiciliés sur les communes de : Allassac, Beaulieu-sur-Dordogne, Belmont Bretenoux, Bordeaux, Brive, Champcevinel, Château l'Evêque, Coly Saint Amand, Cosnac, Coulounieix-Chamiers, La Chapelle aux Brocs, Lagarde-Marc-La-Tour, Le Chastang, Malemort, Mansac, Molières, Montanceix, Montignac Lascaux, Naves, Paris, Pazayac, Périgueux, Perpezac-le-Noir, Saint-Mexant, Saint Pantaléon de Larche, Saint-Jean-de-Luz, Servières-le-Château, Tulle, Ussel et Venarsal, dont les sénateurs de Corrèze, Claude Nougein et Daniel Chasseing, et le député de la Corrèze et ancien président, François Hollande.

Merci d'être si nombreux !



Synthèse de l'année 2024

- Janvier
 - Campagne d'adhésions 2024,
 - Comité technique concernant l'insertion de trains directs sur la ligne 32 avec SNCF Voyageurs et la Région Nouvelle Aquitaine,
- Février
 - Inauguration de la passerelle et du nouveau pôle gare de Périgueux,
 - Journées européennes de la mobilité du quotidien à Strasbourg, organisées par Objectif RER Métropolitains,
- Mars
 - Colloque organisé par le GART à Bordeaux sur les enjeux stratégiques des SERM (ou RER Métropolitains),
 - Présentation des conclusions de l'étude Systra à la Région Nouvelle Aquitaine,
- Avril
 - Participation à l'Assemblée Générale de la FNAUT,
 - Formation sur les bases techniques du ferroviaire à Paris avec Ponts
- Mai
 - Formation Conseil,
 - Organisation d'une demi-journée d'initiation à la signalisation ferroviaire,
 - Comité de ligne de l'étoile de Brive,
- Juin
 - Assemblée Générale de Rail Aquitaine Est et renouvellement du CA,
 - Comité de ligne de l'étoile de Périgueux,
 - Campagne de communication auprès des festivaliers lors de Brive Festival,
- Juillet - Août
 - Comité technique pour l'étude de refonte des horaires de la ligne 32,
 - Participation aux forum des associations de Brive et de Périgueux,
- Septembre
 - Lancement d'une campagne d'affichage à Brive, Tulle et Périgueux pour faire connaître les objectifs de l'association Rail Aquitaine Est,
 - Interview radio sur Breniges FM, Cristal FM et radio Totem.
 - Visite des gares de Condat, Terrasson, Thenon, Niversac et Mussidan,
- Octobre
 - 30 ans de l'association Périgord Rail Plus,
 - Soirée des Trophées des Entreprises à Brive,
 - Journée de l'Intermodalité organisée par Gares & Connexions à Bordeaux,
- Novembre
 - 5 ans du syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités à Angoulême,
 - Présentation du train TELLI en gare de Limoges,
 - Rencontre biennale des Systèmes Ferroviaires et Urbains à Paris,
- Décembre
 - Organisation d'une demi-journée d'initiation aux contraintes de tracé d'un train sur la ligne Bordeaux-Périgueux-Brive-Tulle,

Bilan financier 2024

Les comptes détaillés sont disponibles en annexes de ce rapport.

Les recettes de 2024 ont été principalement apportées par les subventions de fonctionnement, octroyés par le groupement des agglomérations de Brive, du Grand Périgueux et de Tulle, pour une somme totale de 150 000 EUR, comme en 2023. Les recettes d'adhésions sont en nette augmentation, puisqu'elles représentent 7 500 EUR en 2024, contre 1 740 EUR en 2023.

Côté dépenses, comme en 2024, la principale dépense est la masse salariale de l'association, avec un budget de 40 000 EUR de rémunération et 15 000 EUR de charges sociales.

En 2024, ce sont les dépenses de communication et de publicité qui se démarquent nettement, avec plus de 23 000 EUR de dépenses. Ensuite, on trouve le budget formation avec 4 884 EUR, dont une partie est prise en charge par l'OPCO Uniformation, les frais de déplacements pour 5 000 EUR, les frais de réception, les honoraires principalement pour l'agence comptable, et les assurances.

Feuille de route 2025

En plus de ses missions statutaires, l'association Rail Aquitaine Est se donne pour objectifs :

De renforcer ses connaissances et son réseau, pour gagner la bataille du ferroviaire

- La constitution d'un cahier des charges avec les acteurs du Limousin et du Périgord, pour affirmer des demandes communes pour le rail dans la perspective de la mise en concurrence du réseau, et la participation au comité de vigilance ferroviaire
- La formation continue et la participation à des rencontres nationales au sujet du ferroviaire et des mobilités,
- Le recueil de données de comptage dans les trains et les gares de la ligne 32 Bordeaux-Périgueux-Brive-Tulle,
- La diffusion de questionnaires auprès des usagers de la ligne 32 et des adhérents de l'association,

De renforcer la visibilité de l'association pour être connu et reconnu de tous

- La diffusion régulière de communiqués de presse : actualités de la ligne, relai d'informations, tribunes, nouvelles adhésions, témoignages d'usagers,
- La diffusion régulière de contenus sur les réseaux sociaux : vidéos, photos, témoignages,
- La diffusion de campagnes d'affichage, notamment dans les gares et à Bordeaux, la diffusion de spots publicitaires sur les radios locales,

De valoriser la ligne 32 et ses services pour donner envie de train

- Proposer aux communes concernées un travail de réflexion pour valoriser et développer leur quartier de gare,
- Proposer aux entreprises de plus de 50 salariés de les accompagner dans l'élaboration de leur plan de mobilité,
- Communiquer sur les tarifs, les horaires, les bons plans de la ligne 32.



Quelques dates de 2025

- 24 janvier : Réunion du Conseil d'administration,
- 18 mars : Journée nationale "Petites lignes ferroviaires" organisée par le CEREMA,
- Mars : visite du ministre des Transports en Corrèze
- 24 mars : Réunion avec Renaud Lagrave et Jacky Emon à Périgueux,
- 12 avril : CA de l'association Urgence Ligne POLT
- 17 avril : Journée de formation et d'échanges sur le ferroviaire avec Reinhard Douté,
- Mai-Juin : Comités de ligne,
- 18-19 Juin : Assemblée Générale de Rail Aquitaine Est - Carrefour des collectivités à Brive,
- Juillet : ralentissement de la vitesse sur la ligne Périgueux-Brive - fermeture de la ligne Busseau-Felletin.

Budget prévisionnel

Le budget prévisionnel 2025 ci-après a été réalisé à partir d'hypothèses similaires à celles de l'année précédente.

La principale recette est la subvention de fonctionnement des membres fondateurs. Fixée depuis deux ans à 150 000 EUR.

Les autres recettes sont principalement des adhésions et des dons.

La principale dépense est notre masse salariale estimée autour de 40 000 EUR. Puis viennent les dépenses de prestations pour la communication de l'association estimées à 35 000 EUR. Enfin, viennent les frais de déplacements et de formation. Le budget prévoit également la possibilité d'investir pour organiser un événement ou financer une étude technique.

BUDGET PRÉVISIONNEL 2025

RAIL AQUITAINE EST

CHARGES DIRECTES	Montant	PRODUITS DIRECTS	Montant
60 - Achats		70 - Vente de produits finis, de marchandises, prestations de services	
Prestations de services	35 000,00		
Achats matières et fournitures	4 000,00		
Autres fournitures	500,00	74- Subventions d'exploitation	
		État : préciser le(s) ministère(s) sollicité(s)	
61 - Services extérieurs		Région(s) :	
Location véhicule	5 000,00	-	
Entretien et réparation	500,00	Département(s) :	
Assurance	1 500,00	-	
Documentation	350,00	Intercommunalité(s) : EPCI	
		- Agglomération de Brive	67 500,00
		- Agglomération du Grand Périgueux	67 500,00
62 - Autres services extérieurs		- Agglomération de Tulle	15 000,00
Rémunérations intermédiaires et honoraires	5 000,00		
Publicité, publication	25 000,00	-	
Frais de déplacements	15 000,00		
Formation	6 000,00	Commune(s) :	
Services bancaires, autres	150,00	-	
		Organismes sociaux (détailler) :	
63 - Impôts et taxes		-	
Impôts et taxes sur rémunération,	6 000,00	Fonds européens	
Autres impôts et taxes		-	
64- Charges de personnel			
Rémunération des personnels	38 000,00	Autres établissements publics	
Charges sociales	15 000,00		
Autres charges de personnel	1 000,00	75 - Autres produits de gestion courante	
65- Autres charges de gestion courante		Dont cotisations, dons manuels ou legs	8 000,00
		Aides privées	
66- Charges financières		76 - Produits financiers	
67- Charges exceptionnelles		77- produits exceptionnels	
68- Dotation aux amortissements		78 - Reprises sur amortissements et provisions	
Dotation aux amortissements			
Dotations aux provisions exceptionnelles			
CHARGES INDIRECTES RÉPARTIES AFFECTÉES		RESSOURCES PROPRES AFFECTÉES	
Charges fixes de fonctionnement			
Frais financiers			
Autres			
TOTAL DES CHARGES	158 000,00	TOTAL DES PRODUITS	158 000,00
CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES			
86- Emplois des contributions volontaires en nature		87 - Contributions volontaires en nature	
860- Secours en nature		870- Bénévolat	2 500,00
861- Mise à disposition gratuite de biens et services	2 500,00	871- Prestations en nature	2 500,00
862- Prestations			
864- Personnel bénévole	2 500,00	875- Dons en nature	
TOTAL	5 000,00	TOTAL	5 000,00

ANNEXES



SYNTHESE DE LA PRESENTATION DU 22 MARS 2024

LIGNE 32 BORDEAUX – PERIGUEUX – BRIVE – TULLE

Diagnostic et constats :

Les principaux éléments issus du diagnostic de la ligne réalisé par Systra sont résumés ici :

L'infrastructure ferroviaire

Plus on s'éloigne de Bordeaux, **moins l'infrastructure ferroviaire est performante** en termes de système de signalisation et de vitesse maximale. La ligne n'est pas électrifiée sauf sur sa portion Coutras-Bordeaux. Le régime de voie unique remplace le régime de double-voie à partir de Niversac, à l'est de Périgueux, jusqu'à Tulle et au-delà.

L'offre de train

Brive et Tulle bénéficient de **l'offre quotidienne de trains directs vers Bordeaux la moins-disante** de la Région Nouvelle-Aquitaine. Tulle est relié par trois trains directs avec Bordeaux, dont un seul dans le sens Tulle-Bordeaux. Brive et Bordeaux sont reliés par 6 trains directs (3 par sens), laissant des creux d'offre de plusieurs heures dans la journée. Périgueux, à l'inverse, est reliée par 18 allers-retours à Bordeaux répartis sur l'ensemble de la journée.

La vitesse moyenne des trains Tulle-Bordeaux est de 79 km/h. C'est **la vitesse la plus faible parmi les lignes de l'étoile de Bordeaux**. Le temps de trajet minimum pour parcourir les 226km de ligne est de 2h52.

Enfin, les arrêts sont nombreux : 16 pour Tulle-Bordeaux, 13 pour Brive-Bordeaux, 9 pour Périgueux-Bordeaux. Sur cette ligne, **aucun train Direct'R** ne circule depuis Brive ou Tulle vers Bordeaux. Pourtant, en 2011, un train Intercités effectuait encore le trajet Brive-Bordeaux en 2h, sans autre arrêt que Périgueux.

Les besoins

La densité de population autour de la gare de Périgueux et de la gare de Brive offre des **potentiels équivalents** en termes de nombre d'habitants accédant à la gare centrale en moins de 10 minutes en voiture (62 000), à pied (8 000) ou à vélo (26 000).

Pourtant, **la part modale du train** pour les trajets vers Bordeaux s'affaiblit considérablement avec l'augmentation de la distance (et la baisse du nombre de trains directs). Elle est de 40% pour les trajets Périgueux-Bordeaux, de 20% pour les trajets depuis Brive, et de seulement 8% pour les trajets Tulle-Bordeaux.

En plus du tourisme, **les motifs de trajets** vers Bordeaux couvrent différents besoins dont, par exemple, l'accès à la santé, l'accès aux études supérieures, l'accès aux sièges sociaux d'entreprises et aux institutions régionales, l'accès à d'autres destinations en train ou en avion depuis Bordeaux.

L'étude d'exploitation :

En mai 2023, le groupement a demandé la mise en place de deux allers-retours supplémentaires, directs et rapides, entre Tulle et Bordeaux en heures de pointe. La capacité de l'infrastructure à permettre la circulation de ces trains supplémentaires est étudiée dans cette partie.

Bordeaux – Libourne – Coutras - Périgueux

En raison d'une densité élevée de trains, en particulier en heures de pointe, l'insertion de trains supplémentaires est complexe sur cette zone où circulent à la fois des TER, des RER et des TGV. Toutefois, le besoin en desserte locale ne doit pas s'opposer à l'aménagement équilibré du territoire néo-aquitain et à l'accessibilité de Bordeaux depuis Brive et Tulle. Dans un objectif d'optimisation des sillons, des synergies avec les trains Direct'R de l'axe Limoges-Bordeaux pourraient être étudiées.

Axe Périgueux – Brive

Autour des gares de Périgueux et de Brive, la longueur excessive des cantons et la signalisation des voies en direction de Bordeaux, limitent les marges d'optimisation et l'ajout de trains. Le constat est identique sur le tronçon Périgueux-Brive en voie unique. Il est nécessaire de moderniser la signalisation ferroviaire et de réduire la longueur des cantons pour permettre la circulation d'un maximum de trains.

Niversac – Brive – Tulle

La configuration en voie unique nécessite de conserver un maximum de points de croisement et d'en faciliter la gestion, afin d'optimiser la circulation des trains dans les deux sens en particulier dans le cas d'un croisement entre un train direct et un train omnibus. La modernisation de la signalisation en fonction de sa vétusté et du besoin en desserte doit également être étudiée.

Leviers d'accélération de la ligne

Le bureau d'études s'est attaché à identifier des leviers permettant de réduire le temps de parcours entre Tulle et Bordeaux.

L'optimisation de la desserte

La suppression d'un maximum d'arrêts est une condition indispensable pour gagner en vitesse. La réduction de la desserte à son minimum permet de **gagner 30 à 35 minutes** sur le trajet Brive-Bordeaux sans aucun investissement sur l'infrastructure.

Toutefois la capacité de l'infrastructure ferroviaire actuelle à accueillir des trains supplémentaires étant limitée, l'ajout de trains rapides nécessite dans un premier temps une **refonte des horaires de circulation sur l'axe**. A moyen et long terme, la capacité de la ligne pourra encore être améliorée à travers la modernisation de la signalisation autour de Périgueux et de Brive, voire à travers le doublement de la voie entre Périgueux et Brive.

L'aménagement de l'infrastructure actuelle

Systra a aussi étudié des leviers d'accélération de la ligne en élevant la vitesse de la ligne sur son tracé actuelle :

- entre Coutras et Périgueux, cela coûterait 600 millions d'€ en raison de la suppression de nombreux passages à niveau, pour un gain de 2 minutes.
- entre Périgueux et Brive, 1 minute peut être gagnée sans reprise du tracé, et jusqu'à 3 minutes en cassant quelques courbes du tracé pour un coût estimatif de 150 millions d'€.

La ligne nouvelle

Enfin, la réalisation d'un nouveau tracé optimisé entre Coutras et Brive permettrait de gagner 30 à 35 minutes supplémentaires (soit Brive-Bordeaux en 1h15) pour un investissement d'environ 23 millions d'€ par kilomètre, en raison des contraintes de tracé et du relief à franchir.

Feuille de route :

Les résultats de l'étude nous amènent à proposer une stratégie échelonnée dans le temps et l'ambition.

Dans un premier temps, l'objectif est **d'accélérer la ligne**, sans investir sur l'infrastructure. La refonte des horaires de circulations et l'arrivée de nouveaux matériels roulants permettent d'envisager un nouveau plan de circulation amélioré pour la ligne Bordeaux – Périgueux - Brive – Tulle à partir de **décembre 2026**. La tenue de ce premier objectif temporel et les échanges qui vont avoir lieu dans ce cadre sont très attendus par notre groupement.

Dans un second temps, l'objectif est **d'améliorer la capacité de la ligne**, pour permettre la complémentarité des dessertes rapides et omnibus en heures de pointe et pour cadencer l'offre. Pour cela, nous souhaitons inscrire dans le volet mobilité du CPER 2024-2027 les études de modernisation de la signalisation sur les étoiles de Périgueux et de Brive, afin que les travaux de modernisation puissent avoir lieu dans le CPER suivant.

A long terme, il s'agit de ne pas exclure des travaux plus ambitieux, comme la réalisation d'une ligne nouvelle entre Coutras et Brive, le doublement de la ligne entre Niversac et Brive ou encore des aménagements de la ligne autour de son emprise actuelle afin de gagner en vitesse.



Monsieur Alain ROUSSET
Président
Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine
14, Rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex

A Périgueux, le 17 mai 2024

Objet : Feuille de route ligne 32 - Bordeaux – Périgueux – Brive – Tulle

Monsieur le Président,

Le 22 mars dernier, nous avons pu échanger avec Renaud Lagrave et Jacky Emon sur les principales conclusions de l'étude de faisabilité réalisée par Systra pour la ligne 32, et résumées dans la synthèse ci-jointe.

Nous sommes arrivés ensemble à la conclusion qu'une refonte horaire est absolument nécessaire pour intégrer nos demandes de trains rapides et directs entre Tulle, Brive, Périgueux et Bordeaux en heures de pointe. Ceci afin de permettre l'activité d'une journée à Bordeaux depuis Tulle, avec un temps de trajet compétitif par rapport à la voiture. C'est une question d'aménagement équilibré du territoire régional. L'accessibilité à Bordeaux doit pouvoir s'améliorer depuis Tulle et Brive, villes de l'étoile de Bordeaux les plus mal desservies à ce jour.

Nous comptons sur la Région Nouvelle Aquitaine pour appuyer cette démarche auprès de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs, avec l'objectif d'aboutir à une réponse au besoin exprimé à travers une nouvelle grille horaire qui prendrait effet en décembre 2026. Nous devons donc tenir un calendrier serré pour réussir techniquement et politiquement cette ambition. Notre groupement est à ce titre totalement disponible pour être aux côtés de la Région dans ses discussions avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

Compte tenu des difficultés techniques d'insertion de nos trains rapides et des limites de capacité de la ligne notamment à l'arrivée à Bordeaux, nous vous confirmons être favorables à la recherche d'une solution en synergie avec la ligne 31 Bordeaux – Périgueux – Limoges.

A moyen terme, nous avons également conclu ensemble que la modernisation de la signalisation ferroviaire était primordiale pour permettre l'augmentation de l'offre de trains sur nos lignes de manière fiable et sécuritaire. C'est pourquoi nous vous sollicitons pour que le volet mobilités du CPER intègre des études de modernisation de la signalisation pour les étoiles de Périgueux et de Brive et pour la ligne Brive-Périgueux. Le passage à une signalisation plus performante facilitera l'exploitation conjointe des trains express, navette et omnibus, permettra d'augmenter le nombre de trains entrant et sortant de nos gares, améliorant grandement l'offre ferroviaire sur nos territoires.

Ce deuxième objectif, à un horizon plus lointain, devrait toutefois démarrer dès cette année par une étude fine et exhaustive des besoins des territoires sur l'ensemble de l'axe. Le niveau de desserte attendu pour chaque gare devrait venir déterminer les solutions techniques à mettre en œuvre, et non l'inverse, les études de signalisation s'appuyant sur l'étude des besoins pour éclairer la faisabilité technique et économique de la modernisation.

Comme vous nous l'aviez demandé dans un précédent courrier, nous sommes à l'écoute de la Région Nouvelle Aquitaine pour échanger au sujet du financement partagé des études.

Conscients de la complexité technique du ferroviaire et du temps long auquel il engage, nous savons pouvoir compter sur l'engagement de la Région pour l'amélioration de la liaison Bordeaux – Périgueux – Brive – Tulle. Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, nos salutations les plus cordiales,

Jacques AUZOU
Président du Grand Périgueux

Frédéric SOULIER
Président de l'Agglo de Brive

Michel BREUILH
Président de Tulle Agglo

Alexandra FROIDEFOND
Co-présidente de l'association
Rail Aquitaine Est

Antoine BASTIER
Co-président de l'association
Rail Aquitaine Est

Copie à :

- M. Renaud LAGRAVE, vice-président en charge des mobilités, Région Nouvelle-Aquitaine
- M. Jean-Pierre FARANDOU, président-directeur général du Groupe SNCF
- M. Hervé LEFEVRE, directeur territorial, SNCF Voyageurs TER Nouvelle-Aquitaine
- M. Jean-Luc GARY, directeur territorial SNCF Réseau Nouvelle Aquitaine
- M. Etienne GUYOT, préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine

Monsieur Alain ROUSSET
Président
Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine
14, Rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex

Périgueux, le 20 juin 2024

Monsieur le Président,

Lors d'une rencontre en date du 9 avril, nos différentes collectivités ont pu échanger au sujet des lignes TER 31 Limoges-Périgueux-Bordeaux et 32 Tulle-Brive-Périgueux-Bordeaux. Nous souhaitons par la présente vous faire part de notre intérêt commun pour le développement du ferroviaire à l'est de la Nouvelle Aquitaine, plus particulièrement le développement des connexions avec la métropole de Bordeaux. Nous réaffirmons notre attachement à l'accès rapide en train et en heures de pointe au centre de Bordeaux depuis nos quatre territoires. C'est un enjeu de développement équilibré du territoire néo-aquitain, qui ne doit pas oublier sa partie limousine. La liaison Limoges-Bordeaux passe par Périgueux et l'optimisation des liaisons avec la partie Brive-Tulle et Bordeaux constitue un enjeu de connexion avec la capitale régionale mais aussi pour les liaisons intra secteur Périgord-Limousin.

La refonte horaire demandée actuellement sur l'axe Tulle-Brive-Périgueux-Bordeaux est susceptible d'affecter également la ligne Limoges-Périgueux-Bordeaux. Cette refonte horaire pourrait donc être opportune pour permettre des synergies entre les services, qu'il s'agisse d'optimisation des correspondances quai à quai ou d'une exploitation en bi-tranches. Il nous paraît logique de jouer un maximum sur cette optimisation pour que les trains Direct'R d'une ligne profite également à l'autre sur la partie Périgueux-Bordeaux, économisant ainsi les sillons pour l'accès à Bordeaux.

De même à moyen-terme, nos intérêts sont communs pour la modernisation de la signalisation ferroviaire sur l'étoile de Périgueux afin d'augmenter la capacité du réseau et permettre la cohabitation fluide des trains omnibus, des navettes et des express. Nos efforts doivent porter leurs fruits jusqu'à Bordeaux. Aussi nous comptons sur la Région pour équilibrer les besoins et réservé des sillons à nos territoires parallèlement au développement du RER métropolitain bordelais.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, nos salutations les plus cordiales,

Jacques AUZOU
Président du Grand Périgueux

Guillaume GUERIN
Président de la Métropole de Limoges

Fredéric SOULIER
Président de l'Agglo de Brive

Michel BREUILH
Président de Tulle Agglo

Alexandra FROIDEFOND
Co-présidente de l'association
Rail Aquitaine Est

Antoine BASTIER
Co-président de l'association
Rail Aquitaine Est

Refonte horaire SA 2027 - Faciliter les connexions Bordeaux-Périgueux-Brive-Tulle

Nos demandes à la Région Nouvelle Aquitaine

Dans la mesure du possible et sous réserve des modifications demandées ci-après, les évolutions horaires de la desserte actuelle entre Périgueux et Tulle doivent être limitées autant que possible et les missions préservées. Il en est de même pour la navette Mussidan-Niversac. Les différentes itérations à venir lors de ce travail permettront des arbitrages entre dessertes s'il y a lieu.

Les horaires pris en compte pour réaliser les demandes suivantes sont ceux effectifs de mars 2024 à juillet 2024.

Les demandes sont présentées par ordre de priorité. Les temps de trajet et les horaires sont donnés à titre indicatif et restent à préciser via une étude technique. En effet, la mise à disposition des graphiques de circulation des différents axes ferroviaires reste un indispensable pour une étude de faisabilité horaires plus aboutie.

Nos demandes pour cette refonte s'articulent autour de trois grands principes :

- *La mise en place de trains vraiment directs entre Tulle et Bordeaux à raison de 2 AR/jour avec un temps de trajet réduit de 30 minutes par rapport aux liaisons actuelles.*
- *Le maintien de 2 AR/jour Brive-Bordeaux en semi-direct, et leur prolongation jusqu'à Tulle*
- *Le renfort de la desserte en heures creuses entre Brive et Périgueux en correspondance si possible avec des Bordeaux-Périgueux, soit au moins 2 AR Brive-Périgueux de plus par jour.*

I - Ajouts de trains Direct'R entre Tulle et Bordeaux du lundi au vendredi :

Aux horaires des semi-directs actuels, insérer des trains directs entre Tulle et Bordeaux dont le nombre d'arrêts est réduit au strict minimum et desservant Tulle, Brive, Périgueux, Libourne, Cenon et Bordeaux, soit :

- Une circulation rapide et directe le matin depuis Tulle avec une arrivée à Bordeaux avant 8h
- Une circulation rapide et directe entre 12h et 14h dans les deux sens, afin de permettre aussi la demi-journée de déplacement à Bordeaux depuis Tulle.
 - o Dans le sens Bordeaux > Tulle : un départ de Bordeaux vers 12h30/13h
 - o Dans le sens Tulle > Bordeaux : une arrivée à Bordeaux vers 13h30/13h45
- Une circulation rapide le soir jusqu'à Tulle avec un départ vers 18h de Bordeaux.

Quand c'est possible assurer les correspondances à Brive (depuis Ussel, Uzerche, Objat, Souillac...) et à Périgueux (depuis Limoges ou Le Buisson) particulièrement avec ces trains rapides.

Si le tracé de bout en bout d'un de ces trains pose des difficultés entre Tulle-Brive, détendre l'horaire sur cette portion du trajet, ou prévoir une correspondance courte et quai à quai à Brive.

Les trains venant de Limoges et allant à Bordeaux, et ceux venant de Tulle ou de Brive, pourraient gagner à être exploités en coupe-accroche à Périgueux. Nous sommes favorables à ce qu'une solution de ce type soit explorée dans l'étude horaire.

Conscients que certains des trains demandés peuvent être empruntés par un grand nombre d'étudiants, prévoir le cas échéant que le Direct'R desserve plus d'arrêts le lundi matin et le vendredi soir.

II – Ajouts de trains entre Périgueux et Brive en journée du lundi au vendredi :

- Un aller-retour omnibus Périgueux-Brive (ou Périgueux-Tulle) en milieu de matinée :
 - Dans le sens Tulle > Bordeaux : Arrivée vers 9h50 ou vers 11h à Périgueux (pour correspondance ensuite vers Bordeaux à 10h05 ou à 11h18)
 - Dans le sens Bordeaux > Tulle : Assurer une correspondance à Périgueux avec le train venant de Bordeaux à 9h53, puis arriver à Brive vers 11h.
- Un aller-retour omnibus Périgueux-Brive (ou Périgueux-Tulle) en milieu d'après-midi
 - Dans le sens Tulle > Bordeaux : Arrivée vers 15h50 ou vers 16h50 à Périgueux (pour correspondance ensuite vers Bordeaux à 16h05 ou 17h04)
 - Dans le sens Bordeaux > Tulle : Assurer une correspondance à Périgueux avec le train venant de Bordeaux à 14h44, puis arriver à Brive vers 16h

III - Autres ajouts dans le cadre de la navette Niversac-Mussidan (demandes du Grand Périgueux)

- Un TER vers 5H30 le matin depuis la Vallée de L'Isle vers Niversac pour l'embauche des usines.
- Un TER le matin vers 8h15 en provenance de Mussidan ou Bordeaux, desservant toutes les gares entre Mussidan et Périgueux.
- Un TER le matin après 8h en provenance de Brive ou Agen desservant Niversac et Boulazac.

IV - Point de vigilance pour deux trajets Bordeaux-Brive non réalisable actuellement :

Actuellement, deux trajets de Bordeaux vers Brive en semaine ne peuvent se faire faute d'une correspondance suffisante à Périgueux :

- Le matin, le Bordeaux-Périgueux arrive à 7h30, le Périgueux-Brive part à 7h34. De plus, assurer la correspondance avec le train provenant de Bordeaux et avec celui provenant de Limoges (arrivée 7h35) permettra de mieux desservir le CFA de Boulazac.
- L'après-midi, le Bordeaux-Périgueux arrive à 16h51, le Périgueux-Brive part à 16h52.

En décalant l'un des trains ou les deux de quelques minutes, cela permettrait d'ajouter deux trajets possibles en correspondance et faciliterait les liaisons entre Bordeaux et Brive.

Synthèse - Vue d'ensemble de la desserte (horaires indicatifs) :

2 allers-retours Direct'R Tulle-Brive-Périgueux-Bordeaux :

Dans le sens Tulle – Bordeaux :

- ⇐ 05:25 Tulle - 05:50 Brive - 06:35 Périgueux - 07:45 Bordeaux
- ⇐ 11:25 Tulle - 11:50 Brive - 12:35 Périgueux - 13:45 Bordeaux

Dans le sens Bordeaux – Tulle :

- ⇒ 12:40 Bordeaux - 13:50 Périgueux - 14:35 Brive - 15:00 Tulle

⇒ 18:00 Bordeaux - 19:10 Périgueux – 19h55 Brive - 20:20 Tulle

2 allers-retours Tulle-Brive-Périgueux-Bordeaux desservant les gares actuellement desservies par les semi-directs.

Dans le sens Tulle – Bordeaux :

- ⇐ 6h15 Tulle – 6h30 Brive – 07h30 Périgueux – 09h00 Bordeaux (trajet existant actuellement mais avec 2 correspondances)
- ⇐ 16h48 Tulle – 17h12 Brive – 18h07 Périgueux – 19h41 Bordeaux (semi-direct actuel)

Dans le sens Bordeaux – Tulle :

- ⇒ 06:25 Bordeaux – 8h00 Périgueux – 08h55 Brive – 9h20 Tulle (semi-direct actuel)
- ⇒ 16h30 Bordeaux – 18h00 Périgueux – 19h00 Brive – 19h25 Tulle (trajet existant actuellement mais avec 2 correspondances)

Au moins 8 allers-retours omnibus Brive-Périgueux dont une majorité en lien avec des Périgueux-Bordeaux. Ou un cadencement de cette ligne pour permettre une fréquence régulière des trains tout au long de la journée.

Nous avons conscience qu'il s'agit d'une voie unique et que les horaires sont contraints par la signalisation et par les possibilités de croisement. Les horaires sont donc également indicatifs ici.

Exemple de desserte :

Dans le sens Brive > Périgueux

- ⇐ 06h00 Brive – 07h00 Périgueux (ajout pour compenser la mise en Direct'R du train précédent)
- ⇐ 07h49 Brive – 08h54 Périgueux (TER existant)
- ⇐ 08h50 Brive – 09h50 Périgueux et/ou 10h Brive – 11h Périgueux (ajout pour correspondance vers Bordeaux à 10h05 ou 11h18)
- ⇐ 12h51 Brive – 13h54 Périgueux (TER existant)
- ⇐ 14h50 Brive - 15h50 Périgueux et/ou 15h50 Brive - 16h50 Périgueux (ajout pour correspondance vers Bordeaux à 16h05 ou 17h05)
- ⇐ 16h47 Brive – 17h50 Périgueux (TER existant)
- ⇐ 18h13 Brive – 19h20 Périgueux (TER existant)
- ⇐ 19h38 Brive – 20h40 Périgueux (TER existant)

Dans le sens Périgueux > Brive :

- ⇒ 06h26 Périgueux – 7h27 Brive (TER existant)
- ⇒ 07h42 Périgueux – 8h44 Brive (existant mais décalé ici pour permettre la correspondance avec le Bordeaux-Périgueux arrivant à 7h30 et avec celui de Limoges arrivant à 7h35)
- ⇒ 10h00 Périgueux – 11h00 Brive (ajout car arrivée du Bordeaux-Périgueux à 9h53)
- ⇒ 12h37 Périgueux – 13h38 Brive (TER existant)
- ⇒ 14h50 Périgueux – 15h50 Brive (ajout car arrivée du Bordeaux-Périgueux à 14h37)
- ⇒ 17h Périgueux – 18h Brive (existant mais décalé ici pour permettre la correspondance avec le Bordeaux-Périgueux arrivant à 16h51)
- ⇒ 18h45 Périgueux – 19h45 Brive (ajout pour compenser la mise en Direct'R du train suivant)
- ⇒ 21h06 Périgueux – 22h07 Brive (TER existant)

Monsieur Alain ROUSSET
 Président
 Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine
 14, Rue François de Sourdis
 33077 Bordeaux Cedex

Brive, le 20 octobre 2024

Objet : Projets ferroviaires pour la ligne Bordeaux-Périgueux-Brive-Tulle

Monsieur le Président,

Le 22 juillet dernier, nous avons réuni la Région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF et nos collectivités, en comité technique pour démarrer une série d'échanges autour du projet d'étude de refonte des horaires de la ligne 32. Cette étude a pour objectif d'éclairer la faisabilité technique et financière de l'ajout d'aller-retours en train Direct'R entre Tulle, Brive, Périgueux et Bordeaux, en vue d'une mise en place de ce service en décembre 2026. En effet, nous partageons le constat qu'à court terme, la solution la plus efficace pour réduire le temps de parcours en train entre Tulle et Bordeaux, c'est la réduction du nombre d'arrêts, bien avant d'éventuels travaux sur l'infrastructure.

Actuellement, nous sommes dans l'attente d'éléments de votre part concernant le financement de ces aller-retours Direct'R. Au mois de juillet, les représentants de la Région ont évoqué un principe de financement partagé à 50% entre la Région Nouvelle Aquitaine et notre groupement. Nous avons alors exprimé la demande d'un écrit officiel de la Région précisant ce cadre financier afin que nous puissions prendre position.

De surcroît, en juillet dernier la mise en œuvre de l'étude de refonte horaire était encore incertaine pour les représentants régionaux. Pour rappel, cette étude est primordiale pour les usagers de la ligne Bordeaux – Périgueux – Brive – Tulle. Cela nous paraît d'autant plus important d'agir dès maintenant que, du côté de l'infrastructure, les travaux de régénération de la ligne Périgueux-Brive ont été repoussés au-delà de 2028, laissant cette ligne sans autre perspective d'amélioration.

Ainsi, nous vous demandons de bien vouloir nous apporter des éléments confirmant la mise en œuvre de l'étude de refonte horaires et éclaircissant le cadrage financier souhaité par la Région Nouvelle Aquitaine pour la mise en place de trains Direct'R sur la ligne 32.

Concernant l'infrastructure, nous avons appris que les études APO relatives à la régénération de la ligne Périgueux-Brive seraient restituées cet automne auprès de vos services. En raison de notre intérêt maintes fois affirmé pour cette ligne, nos collectivités souhaiteraient accéder aux conclusions de ces études. Nous vous prions de bien vouloir nous mettre en contact avec le service qui suit ce sujet au sein de la Région.

Nous avons également pris note de l'inscription d'une étude de modernisation de l'étoile de Périgueux au volet mobilité du CPER 2024-2027. Comme nous l'avons déjà évoqué, le passage à une signalisation ferroviaire plus performante est un des éléments indispensables à l'augmentation du nombre de trains sur la ligne, et donc à l'exploitation conjointe des trains express, navette et omnibus. Nous nous tenons prêts à échanger avec la Région Nouvelle Aquitaine et avec SNCF Réseau dans le cadre de cette étude de modernisation.

Conscients de la complexité technique du ferroviaire et du temps long auquel il engage, nous savons pouvoir compter sur l'engagement de la Région pour l'amélioration de la ligne 32. Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, nos salutations les plus cordiales,

Jacques AUZOU
Président du Grand Périgueux



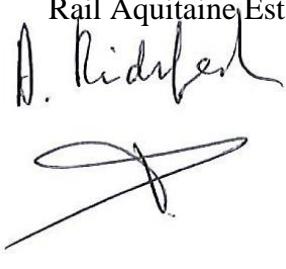
Frédéric SOULIER
Président de l'Agglo de Brive



Michel BREUILH
Président de Tulle Agglo



Alexandra FROIDEFOND
Co-présidente de l'association
Rail Aquitaine Est



Antoine BASTIER
Co-président de l'association
Rail Aquitaine Est

