

CONCERTATIONS TER 2025

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de service

Questions/Réponses



Comité de lignes du bassin de Saintes 25 mars 2025



La Rochelle – Rochefort – Saintes – Bordeaux



Angoulême – Royan



Niort – Royan

Vous trouverez dans ce document, **les réponses aux questions et contributions déposées lors de la concertation** sur la plateforme en ligne, dans les formulaires d'inscription ou pendant des réunions publiques.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, la vidéo replay de la réunion publique.

Toutes les infos sur

transports.nouvelle-aquitaine.fr

1 : Questions posées sur la plateforme de concertation

Confort	Réponses
« Le matin ou le soir lorsqu'il fait nuit, il serait appréciable que l'éclairage soit mis en mode demi-éclairage, c'est fait de temps en temps, mais c'est très rare (environ 1 fois sur 30) pourtant c'est bien plus agréable ».	Les réglages d'éclairage sont aujourd'hui automatisés ou dépendent du conducteur selon les types de rames. Nous faisons remonter votre proposition à SNCF Voyageurs pour qu'une analyse soit menée sur les conditions de mise en œuvre plus régulière de ce mode demi-éclairage, dans le respect des règles de sécurité et de confort pour tous les usagers.
Confort	Réponses
« L'ajout du wifi dans les TER comme ce qui a été réalisé sur Intercités serait appréciable, c'est prévu ? Car le réseau est très mauvais sur la ligne 15 ».	Au vu des coûts importants pour équiper les rames TER, et du peu d'efficacité que cela aurait (le dispositif Wifi à bord se connecte lui aussi aux différentes antennes sur son passage, pas assez nombreuses sur la ligne 15 comme vous l'indiquez), ce n'est pas prévu à court terme.
Confort	Réponses
« Certains contrôleurs ouvrent systématiquement les portes entre les voitures et les bloquent. Lorsqu'on s'assoit à proximité au niveau sonore c'est 130 décibels dans ces espaces. Et l'hiver, la chaleur du chauffage s'échappe. Le covid n'est plus et certains contrôleurs sont très agressifs lorsque on leur fait la remarque et ne veulent rien entendre. Je prends le train tous les jours ».	Merci pour votre remarque concernant les pratiques de certains contrôleurs et leurs impacts sur le confort des voyageurs. Nous prenons votre retour très au sérieux et nous allons examiner les points soulevés pour apporter des améliorations. Nous allons sensibiliser les équipes SNCF sur les désagréments sonores et thermiques causés par l'ouverture systématique des portes entre les voitures. Si vous rencontrez à nouveau un comportement inapproprié, n'hésitez pas à nous le signaler en précisant, si possible, le numéro du train, la date et l'heure de l'incident, ainsi que toute autre information pertinente.
Confort	Réponses
« Les annonces automatiques dans les langues étrangères sont insupportables. À 5h du matin, lorsque vous prenez le train pour aller travailler et que vous souhaitez vous reposer, c'est impossible, car vous entendez toutes les 5-10 minutes " prochain arrêt Saint-Savinien-sur-Charente, next station Saint-Savinien-sur-Charente, proxima paradad Saint-Savinien-sur-Charente". Puis quelques secondes plus tard "mesdames messieurs, votre attention s'il vous plaît, pour votre sécurité lors de votre descente, prenez garde à l'intervalle entre le marchepied et le quai". Nous connaissons toutes les annonces par cœur et inutile de vous dire qu'à 5h du matin, aucun espagnol n'est à bord du train... ».	La région Nouvelle-Aquitaine étant comme vous le savez un territoire très prisé des touristes, ces annonces dans différentes langues permettent ainsi de pouvoir les renseigner lors de leurs voyages en train. Les Jeux Olympiques de Paris 2024 ont également accéléré le déploiement des annonces dans ces langues. La Région regarde les possibilités pour permettre une information voyageurs suffisante auprès des usagers afin d'éviter les phénomènes de saturation. A courte échéance, il n'est pas prévu de supprimer ces annonces en langues étrangères, et il n'est pas possible de les désactiver sur certains horaires. La Région étudiera la possibilité et les impacts d'une réduction des annonces sonores à bord.

Confort	Réponses
« Peut-on réellement réfléchir à l'accueil des vélos sur la ligne 15. Les rames sont régulièrement encombrées en raison d'un manque de place pour les deux-roues (alors que les trottinettes parfois très encombrantes bénéficient d'un accueil anarchique) ? Le problème est déjà bien connu mais mérite une réflexion qui va dans le sens de toutes les préconisations liées au développement durable ».	Compte tenu des problèmes de disponibilité de matériel roulant, le réseau régional souffre de quelques problèmes de suroccupation. La priorité est par conséquent donnée aux transports des voyageurs, et donc aux sièges. C'est pourquoi seuls quelques vélos peuvent être transportés dans les TER. Les nouveaux matériels commandés par la Région et qui seront déployés sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025 disposeront néanmoins de davantage de place pour les vélos. Cependant, durant l'été, sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, va être mis en place le service Vélo'Zen, qui permettra sur certains horaires de réserver une place pour son vélo dans un wagon dédié avec possibilité d'y embarquer une vingtaine de vélos.
Confort	Réponses
« Le soir à 17h pour le trajet Bordeaux-Saintes, il faudrait toujours un train double pour gérer l'affluence de la portion Bordeaux Saint-Mariens ».	La Région a passé une commande d'achat de 18 nouveaux TER pour répondre à la croissance de fréquentation. Ces nouvelles rames seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025, permettant notamment des trains plus longs aux horaires où le plus de suroccupations sont constatées.
Confort	Réponses
« Dans certains trains, le signal d'avertissement de la fermeture des portes est peu supportable quand on se situe au niveau des plateformes, est-il possible d'améliorer la fréquence et/ou le volume ? Il s'agit des trains récents avec un signal continu, pas les anciens avec un signal intermittent ».	Les trains les plus récents sont soumis à la spécification technique d'interopérabilité PMR (personnes à mobilité réduite) qui impose des normes de sécurité, en l'occurrence pour les personnes malentendantes.
Correspondances trains	Réponses
« Est-il possible d'ajouter un TER ou que le TER en place puisse attendre le train de Paris de 18h27 arrivant à Angoulême à 20h33 ? Entre 19h49 et 22h23 il n'y a aucun TER pour Cognac ».	Rajouter des circulations n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'une circulation représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et techniques (disponibilité des sillons notamment). La Région est également vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Il n'est malheureusement pas possible de proposer des correspondances systématiques entre tous les TER et tous les trains grandes lignes, pour des raisons techniques. Chaque ligne respectant des sillons horaires différents, il n'est en effet pas toujours possible de les modifier pour proposer une correspondance. En revanche, le dernier TER au départ d'Angoulême en direction de Royan a été décalé pour assurer la correspondance du dernier TGV en provenance de Paris. Sachez également que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains dans les prochaines années, permettant de

	supprimer à terme certains creux d'offre comme celui que vous mentionnez.
Correspondances trains	Réponses
« Le dimanche matin, il n'y a aucune correspondance possible à Saintes entre les TER ligne 17 en provenance de Niort/Saint-Jean-d'Angély et les Intercités à destination de Nantes. La solution proposée est le TER qui arrive à Saintes à 13h45, puis une correspondance d'1h50 (!) pour prendre l'Intercités 3856 de 15h34 qui arrive à Nantes à 18h36. Il n'existe aucune solution pour arriver à Nantes plus tôt au départ de Saint-Jean autrement que celle proposée par SNCF Connect : passer par Paris-Montparnasse ! Une suggestion : avancer le TER qui arrive actuellement à 11h39 à Saintes pour permettre la correspondance avec l'Intercités 3854 qui part de Saintes à 11h17 pour arriver à Nantes à 14h00 ».	La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER. Il n'est malheureusement pas possible de proposer des correspondances systématiques entre tous les TER et les trains grandes lignes, pour des raisons techniques. Chaque ligne respectant des sillons horaires différents, il n'est en effet pas toujours possible de les modifier pour proposer une correspondance. Rajouter un train sur les créneaux que vous proposez n'est également pas simple pour des questions budgétaires (la création d'un train représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et aussi techniques puisqu'il faut insérer ce train au milieu des autres circulations TGV, Intercités ou encore transport de marchandises.
Correspondances trains	Réponses
« Pour dynamiser et fidéliser la ligne 16, une liaison directe Angoulême-Royan et retour avec arrêt technique à Saintes (changement de sens), serait souhaitable pour les usagers du TGV. À condition, bien sûr, que les horaires soient adaptés à ceux des TGV. Ces liaisons nouvelles s'ajouteraient à celles existant déjà. Une simulation montre que cela est possible ».	Le TER se destine à l'usage de tous, et nous ne pouvons pas envisager une réduction du nombre d'arrêts intermédiaires, ceux-ci étant fréquentés et indispensables pour la desserte des territoires concernés.
Correspondances trains	Réponses
« Le dernier train de la ligne 16 (Angoulême-Royan) part chaque jour à 22h10 d'Angoulême (22h23 actuellement pendant les travaux), alors que le dernier train en provenance de Paris entre en gare à 22h26. Résultat : aucune correspondance possible pour Cognac, Saintes ou Royan. Après une longue journée de travail, de nombreux usagers se retrouvent bloqués à Angoulême, sans solution pour rentrer. Un simple ajustement du départ du TER après l'arrivée du train de Paris permettrait d'améliorer considérablement la desserte, en offrant un service plus cohérent et adapté aux besoins des voyageurs. Serait-il possible d'envisager cette adaptation ? ».	Le TER partant de la gare d'Angoulême à 22h10 permet d'assurer la correspondance avec le Ouigo n°7659 qui arrive de Paris à 21h55. Il n'est pas possible de le décaler davantage en raison des horaires qui deviendraient trop tardifs pour le faire circuler (ouverture de postes d'aiguillage, personnel en gare etc...). Pour poursuivre votre trajet vers Cognac, Saintes ou Royan, nous vous conseillons, si cela est possible pour vous, d'utiliser le Ouigo n°7659 au départ de Paris à 19h43.
Correspondances trains	Réponses
« Je prends le dernier TER, en gare de Bordeaux départ 18h50 direction Angoulême, ma correspondance direction Saintes a lieu plus de 2h après mon arrivée en gare d'Angoulême, 22h10, et encore quand il n'y a pas de retard... Je prends le train quasiment tous les jours (trajets pro), ne serait-il pas sympa de faire	Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/TGV ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons

correspondre les TER entre eux pour vos utilisateurs ? Surtout que la correspondance précédente part d'Angoulême à 19h49, il serait intéressant de repousser ce départ de quelques minutes afin de le faire correspondre au TER Bordeaux-Angoulême qui arrive en gare d'Angoulême : 20h10-15 maxi ! ».	techniques ou une incompatibilité due à d'autres correspondances prioritaires. Dans votre cas, le TER partant d'Angoulême à 19h49 ne peut être retardé de près de 30 minutes, car il assure la correspondance de plusieurs trains grandes lignes : le n° 5454 en provenance de Strasbourg à 19h29 et le n° 8450 en direction de Paris à 19h13.
Gares	Réponses
« Est-il envisagé de rehausser les quais de la gare de Saintes ? Il est bien difficile de grimper dans l'Intercités avec des vélos ou valises lourdes... En tout cas lorsqu' on doit monter au début du train, et au-delà du quai ».	La mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap, et donc également aux personnes ayant des valises ou des vélos en gare de Saintes est prévue au Schéma régional d'accessibilité de l'ex-Région Poitou-Charentes, adopté en 2009 et repris par la Région Nouvelle-Aquitaine. Les travaux de mise en accessibilité des quais sont prévus à l'horizon 2027-2028.
Gares	Réponses
« Des TER entre Royan et Saintes circulent désormais toute l'année et surtout l'été pour attraper des correspondances vers La Rochelle / Bordeaux / Angoulême ou Niort. Ces trains arrivent et partent de quais différents, rarement en face, obligeant les voyageurs avec leurs bagages, à descendre puis monter les escaliers "peu pratiques" à Saintes. La gare de Saintes d'un confort précaire pour une gare de sous-préfecture ne dispose même pas de "rampes à bagages". Des améliorations doivent être réalisées ! ».	La mise en accessibilité aux personnes en situation de handicap, et donc également aux personnes ayant des valises en gare de Saintes est prévue au Schéma régional d'accessibilité de l'ex-Région Poitou-Charentes, adopté en 2009 et repris par la Région Nouvelle-Aquitaine. Les travaux de mise en accessibilité des quais sont prévus à l'horizon 2027-2028, avec mise en place d'ascenseurs.
Gares	Réponses
« Pourquoi l'annonce des mises en place des trains en gare de Royan par une annonce sonore en gare et un affichage, ne correspond-il pas toujours avec la possibilité d'embarquer à bord des rames stationnant en gare de Royan ? ».	L'affichage et les annonces en gare de Royan sont déclenchés de manière automatique environ 20 minutes avant le départ prévu d'un train. Cependant, l'accès aux rames dépend de l'ouverture des portes, qui est réalisée par le conducteur lors de sa prise de service. Or, il arrive que cette prise de service se fasse moins de 20 minutes avant le départ. Dans ce cas, l'information voyageurs (affichage/annonce) est disponible avant que le personnel de conduite ne soit présent pour mettre le train en service et ouvrir les portes. C'est cette différence de temporalité entre l'automatisation de l'information voyageurs et l'intervention humaine du conducteur qui explique pourquoi les rames ne sont pas immédiatement accessibles alors qu'elles apparaissent déjà à l'affichage.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Dans le sens la Rochelle -> Rochefort -> Saintes impossible de réaliser un trajet entre 13h35 (Intercités 3833) et 15h33 pour Rochefort (TER 864007), pour aller à Saintes, il faut attendre 16h26 (TER 864811). 3h sans train entre La Rochelle et Saintes, c'est limite... Idem pour réaliser un trajet dans l'autre sens. Une amélioration des horaires et de la desserte est-elle prévue ? ».	La Région améliore chaque année l'offre à destination des usagers sur les lignes de Nouvelle-Aquitaine avec plus de trains et plus d'horaires. Toutefois rajouter des circulations n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'une circulation représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et techniques (disponibilité des sillons notamment). Dans les horaires que vous indiquez, des plages de surveillance travaux sont mises en place par SNCF Réseau, qui ne permettent pas de faire circuler des trains. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Sachez également que des réflexions sont en cours pour proposer un meilleur cadencement des trains dans les prochaines années, permettant de supprimer à terme certains creux d'offre en heures creuses comme celui que vous mentionnez.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« A quand des trains qui passent et ne sont pas annulés pour des défaillances de matériel ? Semaine 11 : train arrivant à Niort à 08h21 : 2 annulations et un retard de 50 minutes. Obligation de prendre sa voiture et de régler l'abonnement et les frais d'essence : double pénalité pour les personnes qui choisissent les transports en commun. Et à quand des horaires adaptés aux travailleurs. Une arrivée à Niort le matin à 08h21, c'est tard et un départ à 17h52 c'est aussi très tard ».	Depuis le début de l'année, 94,8% des trains sont à l'heure, et 1,95% sont supprimés. Ces chiffres sont en augmentation par rapport aux années précédentes (91% et 2,13% en 2024), la Région et son exploitant étant dans une démarche de progrès continu. Le système ferroviaire reste néanmoins un système fragile, notamment très lié aux aléas climatiques. Le gel, la chaleur, le vent ou encore les feuilles mortes sur les voies peuvent ainsi impacter la robustesse d'un réseau vieillissant, appartenant à l'Etat, et du matériel roulant. Nous nous excusons néanmoins des désagréments rencontrés. Concernant une arrivée plus tôt à Niort, le TER n° 864462, qui part de Saintes à 6h11, permet d'arriver à Niort à 7h23. Il n'est par ailleurs pas prévu de rajouter un train supplémentaire avant 17h52 à cet horaire-là à court terme. Rajouter des circulations n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'une circulation représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et techniques (disponibilité des sillons notamment). Dans le créneau horaire que vous indiquez, des plages de surveillance travaux sont mises en place par SNCF Réseau, qui ne permettent pas de faire circuler des trains. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Ne peut-on proposer davantage de trains, en milieu de journée, qui ne manqueraient que deux arrêts sur la ligne Niort-Saintes, de façon à diminuer le temps de trajet, sans léser les voyageurs du quotidien, qui empruntent certainement la ligne en début et fin de journée ? ».	Rajouter des circulations n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'une circulation représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et techniques (disponibilité des sillons notamment). Dans le créneau horaire que vous indiquez, des plages de surveillance travaux sont mises en place par SNCF Réseau, qui ne permettent pas de faire circuler des trains. Nous prenons en compte toutefois votre remarque pour envisager d'éventuelles futures études horaires. Le TER se destine à l'usage de tous, et nous ne pouvons pas envisager une réduction du nombre d'arrêts intermédiaires, ceux-ci étant fréquentés même en milieu de journée et indispensables pour la desserte des territoires concernés.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les horaires de trains aller/retour pour les personnes travaillant sur Saintes et habitant la CDA de La Rochelle peuvent-ils être mieux adaptés aux horaires de bureaux 8h-17h ? Actuellement on arrive à 7h12 et on ne peut repartir qu'à 17h50 ».	Le matin, des trains en provenance de La Rochelle desservent toutes les heures Saintes : La Rochelle 5h28 – Saintes 6h18, La Rochelle 6h10 – Saintes 7h12, La Rochelle 7h39 – Saintes 8h29 ou encore La Rochelle 8h05 – Saintes 9h08. L'infrastructure ferroviaire actuelle, et notamment sa signalisation, ne permet pas d'intensifier cette offre, déjà conséquente. En fin d'après-midi, le TER n° 864764 permet de repartir de Saintes en direction de La Rochelle à 16h48 pour une arrivée à La Rochelle à 17h51.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il manque des horaires en fin de journée, voire début de soirée, surtout les week-ends. On devrait avoir un mode de fonctionnement identique au RER afin de désengorger les parkings de Bordeaux, puisqu'à terme seules des voitures avec certaines vignettes seront autoriser à circuler ».	Au sujet des amplitudes, proposer des trains aussi tardifs n'est malheureusement pas possible pour des raisons économiques (la circulation d'un train quotidien coûte plusieurs centaines de milliers d'euros par an à la Région) mais aussi techniques : certains créneaux horaires sont déjà utilisés en fin de journée par des TGV mais aussi par des trains de fret, ne permettant pas de rajouter de TER, mais également par des plages de surveillance travaux. L'offre en week-end, et notamment le dimanche, est plus légère qu'en semaine, il s'agit davantage de trains permettant des déplacements touristiques que pendulaires. Offrir une amplitude horaire supérieure entre effectivement dans le cadre d'un fonctionnement de type RER, en partenariat avec l'Etat et les collectivités locales ; pour le moment celui de Bordeaux est en cours de réalisation, avec tous les ans la mise en place de trains

	supplémentaires sur son étoile ferroviaire, et celui du Pays basque-Landes est en cours d'études. D'autres démarches de ce type devraient émerger sur d'autres territoires de la région dans les années à venir.
Horaires	Réponses
« Lorsque l'on souhaite voyager en direction de Paris depuis Saint-Mariens - Saint-Yzan, il y a généralement une correspondance entre l'arrivée en gare du TER et le départ du TGV vers Paris-Montparnasse de plus de 45 minutes les soirs de semaine. Ne serait-il pas possible de décaler les horaires des lignes 15 et ou 43 afin que l'horaire d'arrivée soit plus proche d'un horaire de départ de TGV ? A défaut de coller aux horaires TGV de Paris, peut-être y'a-t-il d'autres trains en correspondance qui pourraient être pertinents ? Marseille, Montpellier, Toulouse... Il n'y a généralement aucun départ avant plusieurs dizaines de minutes ».	La Région est vigilante quant aux correspondances proposées entre les différentes lignes TER et les trains grandes lignes. Il n'est malheureusement pas toujours possible de proposer des correspondances parfaites entre tous les trains, notamment sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux où de nombreuses lignes TER et grandes lignes se rejoignent. Chaque ligne respectant une structure horaire différente, il n'est en effet pas toujours possible de les modifier pour proposer une meilleure correspondance. Il faut en outre savoir qu'à Bordeaux, compte tenu de la taille de la gare, les correspondances idéales sont au minimum calibrées à 15 minutes entre l'arrivée d'un train et le départ de l'autre, plus des marges qui sont appliquées permettant d'absorber d'éventuels légers retards.
Horaires	Réponses
« La vitesse des TER de la ligne 15 entre Saintes et Bordeaux et plus particulièrement entre Saintes et Jonzac, est particulièrement lente. Etat des voies ? Environnement inadapté pour justifier la lenteur des trains ? Cette constatation donne manifestement raison aux problèmes reportés sur la portion Nantes / La Rochelle / Rochefort / Saintes. Quelles solutions à apporter ? ».	L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, et donc de l'Etat, au titre du réseau structurant. L'état actuel de la voie justifie en effet cette limitation temporaire de vitesse. SNCF Réseau a annoncé un plan d'actions d'environ 70 millions d'euros sur l'axe entre Bordeaux et Saintes, notamment la rénovation de la voie et des passages à niveau ; les travaux se déroulent entre fin 2024 et 2031, permettront à terme de retrouver une vitesse nominale et davantage de robustesse sur la ligne. Des travaux menés sur le 1^{er} semestre 2025 entre Beillant et Pons permettront par exemple de gagner 6 minutes de temps de parcours sur les trains de Bordeaux à Saintes, à partir de mi-décembre 2025. La situation, que nous déplorons, devrait donc s'améliorer au fil des années.
Horaires	Réponses
« A chaque dérangement d'installation sur le 864626 devant partir de Saintes à 17h51 pour La Rochelle comme ce lundi 31 mars, cela fini toujours avec un retard de 50 min. Nous devons attendre le train arrivant de Bordeaux 864808 à 18h36 qui devait aussi aller à La Rochelle. On nous entasse dans une seule rame avec tous ceux venant de Bordeaux et d'Angoulême. Le lendemain des	L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, et donc de l'Etat, au titre du réseau structurant. L'état actuel de la signalisation entre Saintes et La Rochelle génère en effet des retards assez réguliers que nous déplorons. Des études sont en cours pour la moderniser, mais les travaux ne devraient pas avoir lieu avant 2028 au mieux.

trains supprimés car les matériels ne sont pas rapatriés sur La Rochelle. Je propose d'avancer le départ du 864626 à 17h30 afin d'avoir une latitude pour les retards et un cadencement plus raisonnable entre les trains. (le train d'avant est à 16h48) ».	Concernant votre proposition, nous ne pouvons avancer le départ du TER n° 864626 car il provient d'Angoulême (départ à 16h44), et celui-ci est en correspondance avec le TGV arrivant de Paris à Angoulême à 16h33.
Information voyageurs	Réponses
« Est-il possible d'avoir des notifications de retards ou d'annulations via l'application SNCF pour les abonnés, car il est rageant d'arriver en gare et de découvrir les annulations. Exemple de la ligne 17 (saintes Niort), semaine du 10 au 15 mars, 3 annulations minimum dans la semaine ».	Un travail est en cours avec l'exploitant SNCF Voyageurs pour pouvoir mettre en place ce type d'informations à destination des abonnés.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Comme vous la savez, la portion de ligne entre Saintes et Montendre est en très mauvais état, des travaux sont prévus ? Car les trains La Rochelle <—> Bordeaux sont très souvent en suroccupation, et de nombreux voyageurs font 2h30 de trains debout en payant le plein tarif ».	Nous partageons votre constat sur l'état dégradé de cette portion de ligne et regrettons l'allongement des temps de parcours, qui rendent le voyage pénible en cas de suroccupation. L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, et donc de l'Etat, au titre du réseau structurant. L'état actuel de la voie justifie en effet cette limitation temporaire de vitesse. SNCF Réseau a annoncé un plan d'actions d'environ 70 millions d'euros sur l'axe entre Bordeaux et Saintes, notamment la rénovation de la voie et des passages à niveau ; les travaux se déroulent entre fin 2024 et 2031, permettront à terme de retrouver une vitesse nominale et davantage de robustesse sur la ligne. Des travaux menés sur le 1^{er} semestre 2025 entre Beillant et Pons permettront par exemple de gagner 6 minutes de temps de parcours sur les trains de Bordeaux à Saintes, à partir de mi-décembre 2025. La situation, que nous déplorons, devrait donc s'améliorer au fil des années. Concernant des places supplémentaires dans les trains, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouveaux TER pour répondre à la croissance de fréquentation. Ces nouvelles rames seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025, permettant notamment des trains plus longs aux horaires où le plus de suroccupations sont constatées.
Infrastructures (voies, réseau)	Réponses
« Cela est pénible pour les usagers d'être derrière un train ayant du retard et de devoir attendre en gare de Rochefort que le train de devant arrive à Saintes (ou inversement !).	L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, et donc de l'Etat, au titre du réseau structurant. La signalisation entre Saintes et La Rochelle est en effet obsolète et génère des retards assez réguliers que nous déplorons.

Apparemment, cela est dû à la signalisation ferroviaire. N'y a-t-il pas des travaux à prévoir ? Il peut être difficile pour les usagers de comprendre que le train de devant doit arriver 43 km plus loin pour que nous puissions enfin partir ! (Alors que s'il est à 15/20 km devant, cela pourrait suffire...). C'est encore plus incompréhensible si le train de devant est un IC, alors que nous sommes dans un omnibus. Même si je ne suis pas un expert, est-ce envisageable ? Ou des travaux sont-ils déjà programmés ? ».	Des études sont en cours pour la moderniser, et ainsi diviser les cantons actuels pour pouvoir faire circuler des trains de façon plus rapprochée. Les travaux ne devraient pas avoir lieu avant 2028 au mieux.
Infrastructures (voies, réseau) « Il faudrait remettre en état les voies pour que le TER puisse être en pleine vitesse sur la totalité du trajet, et ainsi gagner en temps de trajet ».	Réponses L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, et donc de l'Etat, au titre du réseau structurant. L'état actuel de la voie justifie en effet cette limitation temporaire de vitesse. SNCF Réseau a annoncé un plan d'actions d'environ 70 millions d'euros sur l'axe entre Bordeaux et Saintes, notamment la rénovation de la voie et des passages à niveau ; les travaux se déroulent entre fin 2024 et 2031, permettront à terme de retrouver une vitesse nominale et davantage de robustesse sur la ligne. Des travaux menés sur le 1^{er} semestre 2025 entre Beillant et Pons permettront par exemple de réduire de 6 minutes le temps de parcours sur les trains de Bordeaux à Saintes et La Rochelle, à partir de mi-décembre 2025. La situation, que nous déplorons, devrait donc s'améliorer au fil des années.
Infrastructures (voies, réseau) « La ligne ferroviaire Parthenay-Niort est aujourd'hui ouverte à la circulation de trains de marchandises, bien plus lourds que les trains de voyageurs de la région. De plus, les cars de la région Nouvelle-Aquitaine sont souvent pleins, une forte demande est présente sur cet axe. Avec l'essor de nouveaux types de trains plus modernes et légers comme Telli ou Draisy qui sont peu chers et permettent des rotations plus importantes, serait-il possible de réouvrir cette ligne (avec l'aide de la concurrence) à moindre coût ? ».	Réponses Pour adapter une voie dédiée au fret à la circulation commerciale des voyageurs, de nombreux travaux sont nécessaires, notamment en termes de signalisation. Le chiffrage de ces travaux peut se compter en dizaines de millions d'euros. Au vu des contraintes budgétaires de la Région et de ses partenaires, il n'est pas envisagé de réouverture de cet axe à court terme, malgré son potentiel. Comme vous le soulignez, le développement de nouveaux types de trains comme le Telli pourrait permettre des travaux d'infrastructures et des circulations moins chers (mais qui restent tout de même impactants). La Région est ainsi très attentive à ces innovations, comme le montre notamment son fort engagement sur la création du Ferrocampus de Saintes.

Intermodalités – vélo + train « Le 2 avril 2025 à Châtelailon, l'accès au train de 8h02 allant à La Rochelle a été refusé à 4 cyclistes par le chef de bord. Ce train de 3 voitures possédait 6 emplacements vélos, dont 5 utilisés par des vélos. Malgré la demande, un vélo n'a pas pu prendre le train car "sous le dernier emplacement vélo il y avait une trottinette" (propos du chef de bord). Les beaux jours arrivent, les gens prennent leurs vélos, à quand la mise en place de moyens adaptés à la fréquentation des vélos ? Nous refuser l'accès, c'est nous empêcher d'aller travailler ! Le comble : Avant l'arrivée du train nous devons composer notre titre de transport pour ensuite nous faire interdire l'accès ! ».	Réponses Compte tenu des problèmes de disponibilité de matériel roulant, le réseau régional souffre de problèmes ciblés à certaines lignes, de suroccupation. La priorité est donnée aux transports des voyageurs, et donc aux sièges. C'est pourquoi seuls quelques vélos peuvent être transportés dans les TER. Effectivement, c'est le contrôleur qui juge en fonction du remplissage des personnes, d'accepter plus de vélos ou pas. Cela pour des questions de sécurité et de cohabitation usagers/vélo. Si vous estimez avoir subi un abus de la part de l'agent, nous vous invitons à transmettre vos éléments par mail ou courrier à la Région. Nous avons noté vos éléments pour exiger des éclaircissements auprès de SNCF. Sachez que la Région investit dans du matériel roulant neuf qui sera déployés sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025. Ce nouveau matériel disposera de davantage de place pour les vélos. Par ailleurs, durant l'été, sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, il est mis en place le service Vélo'Zen, qui permet sur certains horaires de réserver une place pour son vélo dans un wagon dédié.
Intermodalités - vélo + train « En particulier en période estivale, il est difficile d'accéder aux trains (tout particulièrement La Rochelle > Rochefort > Saintes > Royan) avec un vélo – peu d'espace et/ou espace saturé. Augmenter la capacité d'accueil dans les trains, adapter les infrastructures en gare (goulotte le long des escaliers pour les vélos chargé et lourds) ».	Réponses Compte tenu des problèmes de disponibilité de matériel roulant, le réseau régional souffre de quelques problèmes de suroccupation. La priorité est par conséquent donnée aux transports des voyageurs, et donc aux sièges. C'est pourquoi seuls quelques vélos peuvent être transportés dans les TER. Effectivement, c'est le contrôleur qui juge en fonction du remplissage des personnes, d'accepter plus de vélos ou pas. Cela pour des questions de sécurité et de cohabitation usagers/vélo. Les nouveaux matériels commandés par la Région et qui seront déployés sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025 disposeront néanmoins de davantage de place pour les vélos. Mais il n'est pas prévu d'avoir une rame dédiée compte-tenu de la fréquentation des voyageurs. Cependant, durant l'été, sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, est mis en place le service Vélo'Zen, qui permet sur certains horaires de réserver une place pour son vélo dans un wagon dédié. Concernant les goulottes dans les escaliers, ces équipements sont progressivement déployés sur les gares et haltes de la région. Mais certains escaliers ne permettent pas l'installation de ce genre d'équipements du fait de leur largeur insuffisante, qui doit répondre à des normes d'évacuation des personnes en cas d'urgence.
Intermodalités - vélo + train « Lors de la concertation de 2024, il avait été promis de nouvelles rames et des équipements plus nombreux pour les vélos.	Réponses Compte tenu des problèmes de disponibilité de matériel roulant, le réseau régional souffre de quelques problèmes de suroccupation. La

Force est de constater que le nombre d'emplacement pour les vélos n'a pas évolué malgré des aménagements différents pour les vélos dans les trains. A l'heure où les politiques nous reprochent, encore et toujours, l'utilisation des véhicules personnels pour nous inciter aux mobilités douces, serait-il possible de multiplier le nombre d'emplacement pour les vélos et/ou les trottinettes électriques de plus en plus présentes et de plus en plus volumineuses ».	priorité est par conséquent donnée aux transports des voyageurs, et donc aux sièges. C'est pourquoi seuls quelques vélos peuvent être transportés dans les TER. Effectivement, c'est le contrôleur qui juge en fonction du remplissage des personnes, d'accepter plus de vélos ou pas. Cela pour des questions de sécurité et de cohabitation usagers/vélo. Les nouveaux matériels commandés par la Région et qui seront déployés sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025 disposeront néanmoins de davantage de place pour les vélos. Mais il n'est pas prévu d'avoir une rame dédiée compte-tenu de la fréquentation des voyageurs. Cependant, durant l'été, sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, est mis en place le service Vélo'Zen, qui permet sur certains horaires de réserver une place pour son vélo dans un wagon dédié.
Intermodalités - vélo + train « La gare de Châtelailon est très fréquentée (lycéens, actifs, touristes) et malheureusement les places vélos manquent. Depuis 4 ans, la SNCF a bricolé un cagibi coincé entre deux murs qui peinent à accueillir 10 vélos maximum, les racks sont déformés, le code d'accès à 4 chiffres n'a pas changé depuis plus de 2 ans, la porte ferme mal... Il y a 5 mois, 4 boxes sont apparus en bord de quai dont 2 ont été aussitôt privatisés (les cadenas restant en permanence) empêchant toute rotation dans l'occupation. Quand pourrons-nous enfin bénéficier d'un grand vélo park sécurisé par accès magnétique, à l'image de ceux qui équipent l'ensemble des gares de la CDA de la Rochelle. Ce n'est pas la place qui manque ».	Réponses Dans le respect de sa feuille de route NeoTerra et du SRADDET, la Région souhaite encourager le rabattement vers les pôles d'échanges par les modes actifs. C'est ainsi que la Région subventionne les équipements vélos, tels que les consignes sécurisées, réalisés par les maîtres d'ouvrage, en l'occurrence la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Votre demande va être relayée auprès de cette collectivité locale, ainsi qu'une alerte pour les deux box que vous évoquez.
Tarifs « Nous sommes en 2025, il serait temps de dématérialiser la carte Modalis qui est un outil du siècle le dernier ».	Réponses A ce jour, la carte Modalis n'est pas dématérialisée (le travail est en cours), mais vous pouvez acheter des tickets via l'application mobile Modalis avec auto-validation et contrôlables à bord des trains via QRCode.
Tarifs « Je prends régulièrement le train pour travailler. Je travaille de nuit la moitié du temps, je termine à 8h30 le matin et depuis que les horaires ont changé, il m'est impossible de prendre le train le matin, 8h44 c'est impossible à tenir. 9h c'est acceptable ou au moins ajouter l'arrêt à Châtelailon sur train de La Rochelle => Bordeaux de 9H32. Certains trains sont trop courts sur les heures de pointe. Autre doléance, lors des changements des trains pour des bus, soit il n'y	Réponses La définition des horaires est un exercice complexe au vu de toutes les correspondances entre différentes lignes, notamment au niveau de l'étoile ferroviaire de Saintes. Le train de 8h44 au départ de La Rochelle est ainsi lui-même en correspondance au niveau de Saintes avec des trains allant vers Angoulême et Royan. Il n'est ainsi pas possible de retarder le départ de ce train.

a personne soit archi plein, donc sans l'assurance de pouvoir le prendre ! Tarifs, onéreux pour des trajets travail domicile court, le tarif Yelo me semble plus adapté ».	Le train de 9h32 est un train Intercités, géré par l'Etat, et l'arrêt de Châtelailon n'est pas desservi par ces services. Concernant les trains trop courts, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouveaux TER pour répondre à la croissance de fréquentation et moderniser son parc. Ces nouvelles rames seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025, permettant notamment des trains plus longs aux horaires où le plus de suroccupations sont constatées. Au sujet des tarifs, ils peuvent vous paraître onéreux mais ceux-ci sont définis par kilomètres parcourus, et ne représentent que 20% du coût véritable de votre trajet, le restant étant pris en charge par la Région.
Autres « Trajet à 1€ Groupe Scolaire. Le problème ne vient pas de la difficulté de demander à bénéficier de cette offre mais dans le délai de réponse : en effet, quand on monte un projet on ne peut pas attendre une réponse qui n'arrive que dans le mois précédant la sortie pour déposer le budget prévisionnel. Exemple : voyage Pons-Poitiers-Paris. Impossible de risquer un hypothétique refus du trajet Pons-Poitiers en TER pour aller prendre le TGV ».	Réponses Le délai minimum de réponse est d'un mois, mais SNCF s'efforce de répondre dans les meilleurs délais possibles, en tenant compte des impératifs de la production ferroviaire (horaires, disponibilité des places assises selon le matériel, travaux, substitution routière...). Pour la préparation budgétaire, les devis peuvent être réalisés directement en ligne sur le site TER Nouvelle-Aquitaine. Si vous rencontrez des difficultés, vous pouvez être accompagné par un conseiller TER au 0 800 872 872 (appel gratuit) : du lundi au vendredi de 6h30 à 19h30, le samedi de 8h30 à 18h30, le dimanche et les jours fériés de 13h30 à 19h30.
Autres « Les TER du bassin de Saintes fonctionnent au diésel. Dans la perspective de l'abandon des énergies fossiles, quels sont les projets de la Région pour le renouvellement des locomotives ? Électrification des lignes, sachant que cela coûte plus d'1 million le km ? Moteur à batteries électriques ? Piles à combustible d'hydrogène ? Solutions mixtes ? ».	Réponses L'électrification de cet axe n'est pas prévue à court terme, compte tenu des contraintes budgétaires impactant la Région et SNCF Réseau, et au vu des coûts que vous connaissez (plus d'un million d'euros du kilomètre). La Région travaille cependant sur des solutions pour verdir ses trains en utilisant des énergies moins polluantes (GNV, biocarburant, trains à batteries...) permettant de répondre aux objectifs de dédieselisation fixés par la Région sans nécessairement électrifier toutes les lignes.
Autres « Serait-il possible d'envisager des allers-retours directs Bordeaux-Royan au quotidien ? Ça manque vraiment beaucoup, et avec l'amélioration future des voies, on aurait envie de faire ce trajet plus souvent ».	Réponses Rajouter des circulations n'est pas forcément simple pour des questions budgétaires (la création d'une circulation représente plusieurs centaines de milliers d'euros de charges annuelles) et aussi techniques puisqu'il faut insérer ce train au milieu des autres circulations TER, Intercités ou encore transport de marchandises. Cependant, le besoin que vous évoquez est clairement identifié et des études vont être menées afin de

	pouvoir proposer aux usagers des Bordeaux-Royan quotidiens dans les années à venir.
<i>Autres</i>	<i>Réponses</i>
« La ligne Saintes-La Rochelle rencontre beaucoup de retards ou d'annulations suite à des pannes de passages à niveau, problèmes de matériel ou conditions de départ non réunies. Quand est-il prévu des travaux de modernisations/fiabilisation de la signalisation, des infrastructures, du matériel, ou à minima des bus de substitution ? ».	L'infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et La Rochelle relève de la compétence de SNCF Réseau, au titre du réseau structurant. L'état actuel de la signalisation entre Saintes et La Rochelle génère en effet des retards assez réguliers que nous déplorons. Des études sont en cours pour la moderniser, mais les travaux ne devraient pas avoir lieu avant 2028 au mieux. Concernant le matériel roulant, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouveaux TER pour répondre à la croissance de fréquentation et moderniser son parc. Ces nouvelles rames seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir de la fin d'année 2025, permettant notamment des trains plus longs aux horaires où le plus de suroccupations sont constatées notamment sur cette ligne. Au sujet des cars de substitution, ceux-ci sont prévus lors de phases de travaux connus à l'avance, ou lors d'interruptions de circulations sur une période longue. Par ailleurs, les trajets des cars de substitution étant nettement plus longs, il n'est pas toujours pertinent d'en proposer si un train circule peu de temps après le départ initial.
<i>Autres</i>	<i>Réponses</i>
« Pour réduire considérablement le temps de trajet entre les villes de Niort et de Bordeaux, je pense qu'une liaison directe le matin pour l'aller et le soir pour le retour pourrait être vraiment intéressante. Cela réduira le temps de trajet de plus d'une heure sans surcoût d'infrastructures (les voies sont déjà présentes) ».	Les correspondances en gare de Saintes pour aller vers Bordeaux depuis Niort ne sont en effet pas optimales compte tenu des contraintes des lignes Angoulême-Saintes et Saintes-La Rochelle. Les horaires de la première sont conditionnés par les horaires TGV et la voie unique, et la seconde par l'insertion dans le nœud de Bordeaux à des horaires fixes. Compte tenu de ces contraintes d'exploitation, une ligne directe reliant Bordeaux à Niort est impossible techniquement pour le moment. Mais des études et réflexions sont actuellement menées pour pouvoir proposer des trajets directs dans les années à venir.

2 : Questions écrites posées dans la conversation teams pendant le comité de lignes

Questions	Réponses
« J'attends une information importante de votre part : la mise en circulation du train Royan - Niort au quotidien de 6h30 arrivée à 8h20 comme cela était le cas depuis 10 ans. Aujourd'hui ce train n'existe plus alors que c'est un élément clé pour les personnes qui vont travailler ».	Il vous est possible, depuis la fin des travaux de l'axe Saintes-Niort, de réaliser un trajet : départ de Royan à 6h34-arrivée à Niort à 8h21, avec une correspondance de 5 minutes en gare de Saintes.
Questions	Réponses
« Quelle est la programmation précise des travaux dans le temps sur Beillant- Saint-Mariens (ligne 15) ?».	SNCF Réseau a annoncé un plan d'actions d'environ 70 millions d'euros sur l'axe entre Bordeaux et Saintes, notamment la rénovation de la voie et des passages à niveau ; les travaux se déroulent entre fin 2024 et 2031, permettront à terme de retrouver une vitesse nominale et davantage de robustesse sur la ligne. Des travaux menés sur le 1 ^{er} semestre 2025 (et se finissant en août 2025) entre Beillant et Pons permettront par exemple de gagner 6 minutes de temps de parcours sur les trains de Bordeaux à Saintes, à partir de mi-décembre 2025.
Questions	Réponses
« Je souhaite avant tout être constructif et je vous félicite de la remise en état de la ligne. J'ai pris le bus durant 1 quasiment 1 an. Je précise que cela fait 10 ans que je prends le train. Je suis dans le train actuellement (ligne 17) et je rentre du travail, difficile de participer en présentiel à cette réunion comme beaucoup de voyageurs comme moi qui rentrent du travail. En effet, le premier train du soir arrive à Saintes à 19h00 passé. Un des premiers leviers est de réadapter les horaires de train au départ de Niort. Raisonnablement un départ à 17h40 permettrait aux voyageurs de rejoindre leur train du lieu de travail à la gare et d'arriver à Saintes avant 19h00 pour profiter de la soirée et avoir une vie sociale ».	La réouverture après travaux de la ligne 17 est en effet une bonne nouvelle pour les usagers, et nous nous satisfaisons de votre contentement. Concernant le départ de Niort à 17h52, il est difficile d'avancer son départ, celui-ci étant en correspondance avec le TGV venant de Paris et qui dessert Niort à 17h32. Cela laisse ainsi 20 minutes à l'usager pour changer de quai au sein de la gare, et permet également d'absorber de légers retards éventuels des TGV sans perdre la correspondance avec le TER. De plus, cet horaire est plébiscité par les usagers quittant leur travail aux alentours de 17h30.
Questions	Réponses
« Au niveau du sujet tarifaire, pour mémoire mon abonnement annuel Saujon - Niort est de 2000 euros par an (j'arrondis). On peut considérer que ce n'est rien. Donc il y a 2 semaines : 2 trains le matin supprimés. 1 entièrement supprimé. Donc j'ai pris ma voiture (comme de nombreuses fois) et 1 train remplacé par	Deux semaines avant le comité de lignes du 18 mars 2025, la ligne Saintes-Niort était encore en travaux la nuit. Il est arrivé que ces travaux ne se soient pas terminés à temps et ont pu impacter les circulations des TER en provenance de Saujon, comme par exemple le 11 mars où deux trains ont été supprimés totalement et un

1 taxi avec beaucoup de problème. Donc le train fonctionne bien si vous avez une voiture pour aller travailler. J'espère vous avoir apporté un éclairage. J'insiste sur le train du matin Royan -Niort, il n'y a plus qu'un seul train le matin et non 2 comme communiqué dans la presse. Cette ligne est formidable et permet de faire une connexion indispensable entre des bassins d'emploi et des lieux de vie. Quelques mesures simples peuvent optimiser grandement cette ligne. J'étends la réunion qui ne présente que des chiffres de financement mais une infrastructure sans voyageur quel intérêt ? Le train s'inscrit dans la mobilité verte (même si la ligne 17 fonctionne au diesel). Nous avons tous à y gagner, en emploi, en qualité de vie, en relation sociale ».	partiellement. Nous nous excusons de la gêne que vous avez pu rencontrer du fait de ces travaux. Il y a bien deux trains le matin partant de Royan et allant à Niort : départs de Royan à 5h35 et 6h34, et arrivée à Niort à 7h23 et 8h21, avec correspondances respectivement de 10 et 5 minutes à Saintes.
Questions	Réponses
« Quid de l'allongement des quais à La Rochelle Porte Dauphine afin de permettre d'y recevoir des UM2 ? Nous l'avions évoqué au précédent comité de Ligne l'an dernier car c'est un souci qui entraîne pas mal de suppressions entre la Rochelle Vile et Porte Dauphine lorsque la SNCF engage des unités double sur la ligne 15 ».	L'allongement des quais à La Rochelle Porte Dauphine n'est pas prévu à court terme, compte tenu des contraintes budgétaires impactant la Région et SNCF Gares&Connexions, au vu des coûts pressentis (plusieurs millions d'euros). Des études pourraient toutefois être menées dans les prochaines années afin d'envisager ces travaux à moyen terme.
Questions	Réponses
« Stop circulation des trains ok, mais vous pouvez prévoir des bus en compensation ? ».	Au sujet des cars de substitution, ceux-ci sont prévus lors de phases de travaux connus à l'avance, ou lors d'interruptions de circulations sur une période longue. Il faut en effet un délai à SNCF pour réserver auprès des autocaristes ces prestations, et les décisions de stops circulation dus aux conditions météorologiques ne sont prises que la veille dans l'après-midi afin de prendre en compte les derniers relevés.
Questions	Réponses
« Pouvez-vous fournir le calendrier des travaux entre Beillant et Saint-Mariens de 2025 à 2029 ? ».	SNCF Réseau a annoncé un plan d'actions d'environ 70 millions d'euros sur l'axe entre Bordeaux et Saintes, notamment la rénovation de la voie et des passages à niveau ; les travaux se déroulent entre fin 2024 et 2031, permettront à terme de retrouver une vitesse nominale et davantage de robustesse sur la ligne. Des travaux menés sur le 1^{er} semestre 2025 (et se finissant en août 2025) entre Beillant et Pons

	permettront par exemple de gagner 6 minutes de temps de parcours sur les trains de Bordeaux à Saintes, à partir de mi-décembre 2025. Les phases ultérieures de travaux ne sont pas encore définies en détail mais seront communiquées aux usagers en amont.
--	--

3 : Questions posées en comité de lignes à l'oral

Questions	Réponses
Françoise Ménard - Je remercie la région et la SNCF pour les travaux de la ligne Niort – Saintes. Peut-on avoir des précisions sur la campagne de communications, plus particulièrement sur le territoire de Saint-Jean-d'Angély par exemple, afin de convaincre plus de personnes à prendre le train. Au niveau de la gare de Saint-Jean-d'Angély il n'y a pas de toilettes, peut-être également en rajouter ? Concernant l'intermodalités vélos, pourrait-on transformer un local inutilisé en gare pour en faire un local vélo, qui serait très pratique. Pour les horaires, je note une amélioration des correspondances mais il en manque, avant nous en avions plus. Sur la correspondance Paris-Niort du soir, il y a un train aller, mais il n'y a pas de retour alors que celui-ci existait avant. Un Niort – Bordeaux direct serait très pratique car les gens prennent souvent la voiture par conséquent, et c'est dommage.	Christian Feyssaguet – SNCF Voyageurs - Je réponds sur la partie communication, nous avons mis en place une opération « gare mobile », c'est à dire un véhicule avec toutes les fonctionnalités d'une gare. Nous avons pu nous positionner sur la place du marché de Saint-Jean-D'angély par exemple, où il y a eu par ailleurs beaucoup de succès. Nous avons également effectué cette campagne dans beaucoup de villes et nous comptons réitérer l'opération prochainement. On accélérera et accentuera le projet pour qu'au mois de juin, encore plus de personnes soient informés sur les différentes dessertes et informations à connaître. Par ailleurs, on dit souvent que 85% des personnes vivant à moins de 15 minutes d'une gare ne connaissent pas l'offre ferroviaire. Donc nous comptons en effet continuer les efforts afin de faire du train un transport encore plus attractif et connue de la population. Tatiana Serrano-Lusseau – SNCF Gares et connexions - Concernant la demande sur les vélos, pourquoi pas, il faut maintenant s'organiser sur le financement avec le plan vélo et avec la loi Lom, qui nous impose des obligations de local en fonction des configurations de gare. J'entends le besoin et je conçois cela. Concernant les toilettes, nous allons étudier également le cas. Arnaud Sorin – Région Nouvelle-Aquitaine - Pour l'abri vélo il faudrait envoyer un courrier à la région car nous avons un programme qui permet de financer 50% de l'équipement vélo dans certains cas. Christian Feyssaguet – SNCF Voyageurs - Concernant les horaires, nous avons pris notes, c'est un travail à faire avec TGV et le Conseil régional qui est en maîtrise d'ouvrage sur les dessertes, mais ce sujet-là est pris à bras le corps.
Questions	Réponses

Benoit Groussin - Je suis interrogatif sur la gare de Bussac, il y a un arrêt le matin et un le soir. Les horaires ne correspondent pas du tout aux besoins des habitants de Bussac. Un arrêt est a priori supprimé. - Je remarque également une sorte de copié-collé du SA 2025 au SA 2026. Je me suis penché sur la question et j'ai fourni aux autorités un certain nombre de propositions. J'ai proposé que le samedi on fasse une meilleure correspondance à Niort pour Paris sur le TGV qui part de 9h qui a saintes permet de prendre l'Intercités qui va vers bordeaux. On doit améliorer l'effet réseau, donc aller d'une branche sur une autre. Il y a des choses à améliorer sur Saintes aussi en correspondance TGV comme le TGV de Angoulême de 14h30 qui a été décalé de 1h et qui passe donc à 15h30 alors que le train de Royan arrive à 10 minutes près, ce qui lui fait perdre sa valeur. Donc la solution serait de retarder le TER afin de le remplir davantage. Dans certains cas, il faudrait faire des trains plus directs et ne plus s'arrêter, peut être en journée, dans certaines haltes. Cela permettrait d'avoir de meilleures correspondances.	Jacky Emon – Région Nouvelle-Aquitaine - Nous étions déjà allés voir la maire de Bussac-Forêt, le sujet avait déjà été évoqué, malgré l'avis que j'ai exprimé, la SNCF nous a informé que la longueur du quai ne correspond pas aux trains. Les règles d'aujourd'hui empêche les trains de s'arrêter aux horaires utilisé précédemment qui correspondaient bien mieux aux attentes des usagers. Nous avons également parlé de mettre en place un véhicule routier, afin d'emmener les usagers de Bussac à Saint-Mariens afin qu'ils puissent prendre leur train à de meilleures horaires. Des travaux de rallongement de quai ne sont pas prévu donc nous cherchons à trouver une solution, d'où les bus de substitution comme évoqué. Jacky Emon – Région Nouvelle-Aquitaine - Le TER est un transport de proximité et nous n'allons pas supprimer des haltes pour avoir de meilleures correspondances au détriment des usagers des petites gares. Christian Feyssaguet – SNCF Voyageurs - Le mode ferroviaire est très complexe, mais je me suis engagé à retravailler ma copie afin d'améliorer tout cela. On reviendra rapidement éclairer ces zones d'ombre que je partage également.
Questions Lionel Favier – Habitant de Royan - L'intermodalités avec les vélos est effectivement importante comme évoqué auparavant, mais il est aussi important de pouvoir embarquer le vélo à bord. Il y a en effet beaucoup de dispositifs en gare intéressants comme à la gare de Royan mais pour le moment il n'y a qu'une ligne où un effort a été fait qui offre quelques place supplémentaires (bâche mise sur les sièges) en saison sur la ligne La Rochelle – Bordeaux. Sur les deux lignes de Royan il y a très peu de places pour les vélos, il y a donc un conflit entre les bagages et les vélos. L'organisation n'est donc pas très satisfaisante surtout que Royan dessert une véloroute très fréquentée.	Réponses Jérôme Attou – SNCF Voyageurs - C'est en effet une problématique. Avec le Conseil régional nous menons effectivement une politique vélozen que nous reconduisons chaque année sur 3 lignes. Nous mettons un point sur la réservation obligatoire du vélo que nous sommes en train de développer. Pour voir plus grand, nous menons avec le Conseil régional et SNCF Gares et Connexions un plan vélo avec des emplacements en amont et en aval pour avoir des vélos en gare de départ et en gare de destination.

Si on monte à Royan au départ il y a des places, mais si on monte aux prochains arrêts, à Saint-Jean-d'Angély par exemple, il est très probable de ne pas pouvoir monter son vélo.	
Questions Patrick – Habitant de Pons - J'ai entendu le mot client mais je pense qu'usager est plus approprié. Je suis utilisateur depuis un moment et j'utilise la ligne Bordeaux-La Rochelle, il y a beaucoup de travaux et si on doit aller jusqu'en 2031, le trajet va se rallonger indéfiniment à force de travaux.	Réponses Jean-Luc Gary – SNCF Réseau - Si nous mettons en place des travaux, c'est afin de ne pas devoir rallonger les temps de trajets. Il y a des ralentissements aujourd'hui, donc nous effectuons des travaux aujourd'hui pour ne pas en ajouter. Ensuite nous effectuons des travaux de nuit, quand il n'y a plus de trains sur la ligne afin de ne pas gêner les usagers. On pourrait faire le choix de fermer la ligne et travailler plus vite mais ce n'est pas possible au vu de toutes les circulations qui y passent chaque jour. C'est la raison pour laquelle nous effectuons des travaux la nuit, ce qui va durer longtemps mais qui ne fera pas fermer la ligne ni la ralentir davantage. Nous allons lever progressivement les ralentissements qui existent.
Questions Philippe – Usager de la ligne • - Sur le terrain, les pannes de passages à niveau et de signalisations arrivent plusieurs fois par semaine, voire par jour. • Le dernier TER pour aller à Bordeaux depuis Saintes le soir est à 17h20. Le dernier TER pour descendre dans le sud Saintonge c'est à 16h23. Le week-end il n'y a pas de TER pour aller à La Rochelle. Il faudrait revoir tout ça.	Réponses Jacky Emon – Région Nouvelle-Aquitaine • - Ce problème est situé effectivement sur ces lignes-là. C'est un sujet qui faut qu'on prenne en compte. Arnaud Sorin – Région Nouvelle-Aquitaine • - Les trains Intercités sont malheureusement prioritaires sur nos trains TER, comme les TGV où les trains de fret. L'Etat décide de la desserte des trains Intercités.
Questions Usager de la ligne • - il y a un mois et demi, un débat à Saintes a rassemblé 150 personnes. Toutes ces personnes ont fait le constat que l'ouverture à la concurrence est une très mauvaise chose : des services en moins, des tarifs souvent plus élevés... Il faudrait donc qu'Alain Rousset revienne sur sa décision. • Pour le bien de la collectivité, il faudrait que la SNCF revienne au monopole.	Réponses Arnaud Sorin – Région Nouvelle-Aquitaine - La mise en concurrence est une directive Européenne obligatoire à l'horizon 2032.