

CONCERTATIONS TER 2023 2023

15 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



**Usagers du TER,
votre avis
compte !**

Comité de lignes Poitiers - La Rochelle

16 mai 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **les réponses aux questions et propositions** émises lors de cette concertation

Questions

Confort	Réponses
« La gare de Lusignan n'est pas accessible aux personnes avec vélo, poussette, valise, et les personnes à mobilité réduite. Un accès au Nord permettait auparavant de surmonter le problème de passerelle, mais il a été fermé. Quelle solution à long terme et des investissements pour tunnel et/ou ascenseurs ? ».	L'accès au Nord n'était pas un accès officiel à la gare et présentait un risque de sécurité (traversée d'une voie de service). Des solutions à moyens termes seront étudiées.
Confort	Réponses
« Prenant le train quotidiennement pour me rendre à mon travail, je constate que les TER ne possèdent que 9 places vélos. Et cela pose problème et surtout en période estivale. La région promeut et communique autour de la place des vélos dans le train. Or, il n'en est rien ! Cette ligne est très fréquentée par des usagers qui utilisent le train pour un trajet domicile-travail et en été c'est une ligne touristique permettant de rejoindre le bord de mer. Il est souvent impossible de mettre son vélo, les contrôleurs le déplorant également. A l'heure actuelle, où l'on parle de transports doux, écologiques, d'impact carbone. Que fait la région pour cela ? ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, sachant que cela ne doit se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Ainsi la Région n'est pas favorable à ce que les trains soient aménagés pour recevoir de nombreux vélos, car cela nécessiterait de retirer des places assises dans les trains très fréquentés. Ainsi le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés. Néanmoins, pour favoriser l'intermodalité train/vélo, des solutions sont progressivement mises en œuvre. Premièrement, la Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée. La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'utilisateur puisse trouver, dans les gares et haltes situées en dehors des grandes agglomérations, des services de mobilité lui permettant de se rendre à destination. Ainsi, la Région finance une expérimentation menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités de vélo en libre-service (les vélos « Modalis ») dans plusieurs villes situées sur la ligne Angoulême-Royan. En outre, l'emport des vélos pliants et des trottinettes à bord des trains n'étant pas contingenté, la SNCF a mis en place une offre de location d'un vélo pliant Brompton, au tarif de 49€/mois en exclusivité pour les clients TER Nouvelle-Aquitaine (29€/mois pour les étudiants). Concernant les déplacements occasionnels, notamment lié au tourisme à vélo, il a été testé cet été un nouveau service intitulé Vélo Zen. Il permet, sur des trains moins fréquentés qui circulent en dehors des heures de pointe, d'accueillir plus de vélos à bord,

	avec un système d'aide à l'embarquement. Ce service, soumis à réservation, a été déployé sur plusieurs lignes à forte fréquentation touristique.
Confort	Réponses
« Le lundi matin, notamment à la halte ferroviaire de la Jarrie, le train de 7h59 est souvent déjà bien rempli alors que c'est son premier arrêt. Il est indispensable de mettre des wagons supplémentaires. Car en plus des usagers habituels, beaucoup de lycéens ou d'étudiants partent sur Poitiers pour la semaine. Il n'est quand même pas difficile de prévoir une forte affluence à cette heure-là, d'autant plus qu'il ne s'agit que du second train qui s'arrête. Cordialement ».	En effet, constater la forte affluence et augmenter la capacité d'emport est une problématique traitée au jour le jour. Toutefois elle se répète à l'échelle de la Région entière, c'est donc plutôt une problématique de taille de parc de matériel. A cette fin, la Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Confort	Réponses
« Le TER Poitiers-La Rochelle n° 863457 est vraiment très lent (1h54 pour relier les 2 villes). Entre autres raisons, il marque très souvent un arrêt de 5 minutes à Saint-Maixent et de 10 minutes minimum à Niort... Il pourrait être beaucoup plus rapide et donc plus attractif. Les usagers qui l'empruntent le font rarement pour faire une balade... Est-il prévu un jour, de prioriser la qualité des conditions de transport au service des usagers, en termes d'efficacité notamment ? Ou bien, le but est-il d'allonger les temps de parcours permettant ainsi aux trains de rattraper les éventuels retards, cela afin de soigner les statistiques ou l'indice qualité de la SNCF ? ».	Les temps de surstationnement en gares sont parfois nécessaires à plusieurs égards : - Une section entre Lusignan et Saint – Maixent est en voie unique, il est parfois nécessaire de stationner pour laisser passer un train en contresens. - La ligne possède plusieurs pôles majeurs ayant chacun des enjeux propres sur les horaires de départs et d'arrivées. C'est notamment le cas de la gare de Niort.
Confort	Réponses
« Les horaires de forte affluence du train du matin, il serait opportun de prévoir un nombre de wagons suffisants notamment les débuts de semaines. Car en plus des usagers quotidiens, les étudiants partent sur Poitiers et le nombre de places assises est insuffisante. Il est quand même facile de prévoir le nombre de voyageurs en tenant compte des billets vendus et des abonnements. Cordialement ».	En effet, constater la forte affluence et augmenter la capacité d'emport est une problématique traitée au jour le jour. Toutefois elle se répète à l'échelle de la Région entière, c'est donc plutôt une problématique de taille de parc de matériel. A cette fin, la Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Gares (offre de services)	Réponses
« Nous sommes plusieurs utilisateurs qui empruntons le trajet La Rochelle - Saint-Maixent-l'Ecole pour des raisons professionnelles. Serait-il possible que le train qui s'arrête en gare de Saint-Maixent à 16h54 en direction de La Rochelle, passe un peu plus tard à cette gare ? Il effectue une halte assez longue à Niort, alors que plusieurs utilisateurs pourraient bénéficier de ces quelques minutes à Saint-Maixent pour emprunter ce trajet. De plus, il serait certainement pertinent d'ajouter un TER supplémentaire en milieu de matinée dans les deux sens ».	Ce TER passera à 17h01 au service annuel 2024, le temps de stationnement à Niort a été réduit au minimum possible. Un aller-retour sera également créé en milieu de matinée au service annuel 2024, dans le cadre de la démarche OPTIM TER.

Gares (offre de services)	Réponses
« La mise en place d'un parking à vélo côté sud de la gare du Thou devient urgente. En été, pas de place dans les trains et aucun parking à vélo côté sud de la gare. Pour preuve de l'utilité d'un tel équipement, le nombre de vélo attachés été comme hiver aux grilles du parking ».	Nous prenons note de votre demande qui sera étudiée.
Gares (offre de services)	Réponses
« Habitant La Mothe-Saint-Héray, je prends fréquemment avec mon vélo la ligne 14 Poitiers-La Rochelle. Les trains qui s'arrêtent en gare de La Mothe sont rares, ce qui m'oblige à charger mon vélo dans la voiture pour aller prendre le train à Pamproux ou à Saint-Maixent. Pas pratique, voire dissuasif. Davantage d'arrêts en gare de La Mothe, avec plus de wagons-vélos, seraient les bienvenus et permettraient à plus de voyageurs de choisir le train ».	Le volume d'arrêt dont bénéficiera La Mothe-St-Héray au service annuel 2024 va significativement augmenter : +10 arrêts la semaine, +7 le samedi et +5 le dimanche.
Gares (offre de services)	Réponses
« A la gare de Lusignan, les voyageurs arrivant de La Rochelle et ceux qui partent pour Poitiers doivent franchir une passerelle pour passer au-dessus des voies, ce qui rend inaccessible le quai pour toutes les personnes âgées, chargées de grosses valises, en fauteuil roulant ou autre situation de handicap, avec une poussette, ou avec un vélo (dont l'utilisation est pourtant encouragée). Il semble pourtant qu'une solution d'accès à ce quai pourrait être trouvée par la rue passant de l'autre côté de la voie ferrée (rue de la Roche-Grolleau) ».	L'accès au Nord n'était pas un accès officiel à la gare et présentait un risque de sécurité (traversée d'une voie de service). Des solutions à moyens termes seront étudiées.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Les parkings sont toujours pleins en gare de Surgères, il n'y a pas de place ».	Un projet de pôle d'échanges est en cours, qui permettra d'améliorer les conditions de stationnement. Les travaux devraient être achevés en 2026.
Horaires	Réponses
« En direction de Lusignan/Poitiers pour rentrer le soir, il n'y a que 2 horaires entre 17h et 19h avec 1h30 de différence. Ajouter un horaire entre ces deux horaires, par exemple avec un train qui part de Lusignan à 18h serait apprécié ! ».	Un départ 18h28 sera ajouté au service annuel 2024.
Horaires	Réponses
« Il est dommage que le dernier train pour Niort et Poitiers parte si tôt de La Rochelle (19h35), alors que dans l'autre sens les trains circulent beaucoup plus tard. Il serait agréable d'avoir un train vers 21h30/22h en fin de semaine (du jeudi au samedi soir par exemple) ».	A compter du service annuel 2024, durant l'été, tous les samedis un TER partira de La Rochelle à 20h30 pour une arrivée à Poitiers à 22h.
Horaires	Réponses
« Est-il envisageable de couper la ligne La Rochelle-Poitiers en 2 tronçons (La Rochelle-Niort et Niort-Poitiers) afin d'avoir plus de trains sur les deux tronçons. En effet, peu de gens (hors veilles et fins de week-	Le flux inter villes sur cet axe est loin d'être négligeable, il n'est donc pas envisageable de scinder la ligne à Niort. A moyens termes, des développements sur la section Niort – La Rochelle seront

end ou de vacances) font le trajet entier, alors que nous sommes beaucoup à en faire une petite partie (La Rochelle-Surgères pour ma part) ».	étudiés. L'infrastructure contraint en revanche fortement les développements de la section Poitiers – Niort.
---	--

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les haltes de La Jarrie et Aigrefeuille le Thou sont sous desservies dans les 2 sens le matin depuis leur réouverture. Il serait bien d'avoir 3-4 TER par sens dans le créneau 6h30-8h30 pour aller sur La Rochelle ou aller sur Niort. Également, avoir des TER un peu plus tard dans la soirée (jusqu'à 21h-22h), serait vraiment un plus pour les usagers. De plus, un prolongement de la ligne jusqu'à la Porte Dauphine ou La Pallice serait-il envisageable un jour ? Merci ».	Au service annuel 2024, ces deux haltes bénéficieront d'un aller-retour supplémentaire en semaine. Une circulation supplémentaire est également créée l'été pour un retour plus tardif le samedi soir (départ 20h30 de La Rochelle). Concernant la desserte de la Porte Dauphine ou de La Pallice, il s'agit de projets de long terme car nécessitant beaucoup d'aménagements.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les horaires du matin dans le sens La Rochelle-Poitiers sont difficilement compatibles avec les TGV des embauches à 9h. - Est-il possible d'avancer le train qui arrive à 7h51 à Poitiers pour pouvoir prendre la correspondance vers Bordeaux de 7h43 ? - Est-il possible d'avancer le train qui arrive à Poitiers à 8h57 pour pouvoir embaucher à 9h à Poitiers centre ? ».	N'ayant pas le détail de votre parcours, il n'est pas possible de répondre précisément à la demande. Si votre départ est sur la section Niort – Poitiers alors au SA2024 le TER 863442 arrivera à Poitiers à 7h34 et effectuera la correspondance demandée. Si votre gare de départ se situe sur la section Niort – La Rochelle alors le 863443 permet de réaliser une correspondance TER via la L15 La Rochelle – Bordeaux à 7h38. L'arrivée avec 8h57 à court terme n'est en revanche pas constructible, due à deux nombreux conflits sur la voie unique qui demandent plusieurs stationnements intermédiaires.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Avoir parfois des trajets plus rapides entre Poitiers et La Rochelle. En moyenne le temps est de plus de 1h30. En voiture cela est le même temps ».	La ligne est en effet longue et dessert un nombre important de points d'arrêts. Toutefois le TER contribue au désenclavement des territoires et à ce titre il doit également bénéficier au plus grand nombre.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« 3 TER le matin, 3 le soir. Ensuite dans la journée des TGV qui ne vont pas plus vite que le TER, et qui ne desservent que quelques gares principales ! Ils ont souvent des tarifs moins chers que le TER ! En saison, juin, juillet et août, les TER sont blindés le matin. A quand des TER double wagon ou des horaires supplémentaires ? La Rochelle est une ville attractive. Plus de TER et moins de soucis de logement pour les actifs ».	Dans le cadre de la démarche OPTIM TER, au service annuel 2024, un aller-retour supplémentaire en creux de matinée la semaine sera créé ainsi qu'une circulation supplémentaire durant l'été, tous les samedis La Rochelle 20h30 - Poitiers 22h02.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les commerces ferment à 19h. Seul le vendredi soir, il y a un arrêt à 21h à Lusignan et qui part à 19h35 ou 19h25 selon la saison. Pourquoi pas tous les jours et départ unique toute l'année vers 19h45 ? Cela permettrait à des jeunes de trouver des emplois saisonniers sur La Rochelle et aux utilisateurs de continuer plus longtemps leur shopping ou resto... ».	Cette demande sera approfondie et étudiée au regard des coûts. En effet ce prolongement jusqu'à Poitiers est nécessaire pour le roulement matériel mais n'est pas optimisé. Le pérenniser requiert une étude approfondie.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Serait-il possible d'adapter les horaires des TER arrivant à Poitiers, aux départs des grandes lignes ? Souvent les TGV partent quelques minutes avant l'arrivée du TER, c'est dommage... ».	Les correspondances ont été retravaillées pour le service annuel 2024.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il y a un important creux horaire en matinée dans les deux sens de circulation : - Vers La Rochelle, pas de TER entre 7h52 et 12h23 - Vers Poitiers, pas de TER entre 7h50 et 12h24. Une circulation en milieu de matinée dans chaque sens permettrait de réduire cet important creux d'offre ».	Une circulation répondant à cette demande sera proposée au service annuel 2024 : La Rochelle 10h34 – Poitiers 12h01 et Poitiers 9h50 – La Rochelle 11h19.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La desserte des gares de Rouillé, Pamproux, La Mothe et la Crèche est très peu lisible : les arrêts sont aléatoires et pour finir, l'offre est peu lisible et peu d'horaires sont disponibles. Le week-end, aucune arrivée possible à Poitiers avant 14h02 pour La Crèche et Pamproux. La Mothe n'est desservie que dans un sens le samedi. La grille pourrait être rendue plus lisible ».	Pour le service annuel 2024, le volume de desserte de ces points d'arrêt a été amélioré, avec notamment une arrivée à Poitiers à 9h31 le week-end.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je propose d'étudier la possibilité d'avoir un service de TER qui serait en accord avec les nouveaux horaires de l'université de La Rochelle qui proposent des cours obligatoires jusqu'à 20h00. Cet aménagement permettrait aux étudiants qui ne peuvent pas s'offrir un logement à La Rochelle de profiter des loyers moins élevés en dehors de la CDA ».	A court terme, les développements d'offre visent à combler les lacunes des pointes journalières. Une offre plus tardive sera étudiée à plus long terme.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les horaires de train au départ de Lusignan et a fortiori de Rouillé, sont essentiellement adaptés aux horaires de travail. Il manque un train le soir en semaine et le samedi qui permette de passer une soirée à Poitiers (ou à Niort). Dernier train partant de Poitiers à 19h31. Il manque également des trains le week-end en particulier le dimanche ».	A court terme, les développements d'offre visent à combler les lacunes pour les pendulaires. Une offre plus orientée loisirs sera étudiée à plus long terme.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Poitiers - Lusignan : train le soir : entre 20h30 - 23h30. Peut-on imaginer une vie culturelle à Poitiers et pouvoir prendre le train le soir pour rentrer sur Lusignan ? Un dernier train au départ de Poitiers à 23h30 par exemple ».	A court terme, les développements d'offre visent à combler les lacunes pour les pendulaires. Une offre plus orientée loisirs sera étudiée à plus long terme.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il serait nécessaire d'ajouter un TER dans les 2 sens en milieu de matinée et en milieu d'après-midi (offre inexistante à ce jour, notamment le matin) ».	Une circulation répondant partiellement à cette demande sera proposée au service annuel 2024 : La Rochelle 10h34 – Poitiers 12h01 et Poitiers 9h50 – La Rochelle 11h19.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le train du matin (départ La Rochelle 17h15 direction Niort), pourrait-il faire un arrêt à La Jarrie et idem pour celui du soir départ 16h15 de Niort ? Merci ».	Le TER 863446 desservira bien La Jarrie au service annuel 2024. De même pour le TER 863459.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le matin, arrêt 8h12 à Lusignan mais pas d'arrêt à Rouillé. Le soir sur les retours, arrêt à Rouillé. Par conséquent, je suis obligée de prendre un abonnement plus cher Lusignan-La Rochelle ou alors prendre un TER très tôt le matin, alors que je suis commerçante sur La Rochelle. Pas de logique. Idem pour Pamproux. Ces arrêts servent uniquement de passage pour TGV ou TER ? car il n'y a qu'une voie (attente de cinq, dix minutes). A quand les deux voies et donc des trajets moins longs ? ».	Les arrêts Pamproux et Rouillé ont été ajoutés sur l'horaire demandé à compter du service annuel 2024.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Un entretien très important des bords de voies a été réalisé l'année dernière avec de nombreuses coupes d'arbres. Une grande partie de ce bois gît depuis au sol, alors que les usages du bois sont aujourd'hui en tension. Toutes les solutions pour que ce bois soit valorisé ont-elles été envisagées ? Je pense notamment aux bourses au bois organisé dans le marais poitevin ».	Nous étudierons les alternatives auprès de SNCF Réseau.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Il arrive trop souvent que des trains annoncés en retard en gare et sur l'application, arrivent à l'heure en gare (du Thou). Je suggère que seuls les retards avérés soient indiqués et qu'un travail soit fait pour tenir compte des capacités des TER à rattraper le retard afin de ne pas afficher le retard du train à l'instant "t" mais plutôt le retard estimé en gare. Quitte à mettre en place un système d'intervalle de confiance (10 min de retard $\pm$ 5 min) ».	Le retard est toujours indicatif. Selon le motif, il pourra être résorbé partiellement ou totalement s'il est possible de circuler à plus haute vitesse. Mais au contraire il pourrait être allongé selon la nature de l'incident et sa résolution. Ainsi même un intervalle de confiance ne saurait répondre à votre demande. C'est pourquoi attendre le train à l'heure théorique est la seule manière de garantir le voyage.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Il arrive souvent que deux TGV accouplés arrivent dans le sens inverse par rapport à l'affichage. Du coup, préparez vos baskets, il faut courir ! ».	La Région Nouvelle-Aquitaine n'a pas vocation à traiter les sujets en lien avec l'offre TGV. La remarque sera toutefois relayée par nos services.
<i>Intermodalités</i>	<i>Réponses</i>
« Avec l'augmentation constante de la population et des activités économiques (zones commerciales, sièges de mutuelles, aéroport, proximité d'autoroutes sortie 32 A10 et sortie 11 A83) en zone Nord-Est et Sud-Est de Niort, il serait logique de pouvoir proposer une halte à l'emplacement de l'ancienne gare d'Arthenay-Vouillé qui peut être aisément desservie par le réseau de bus niortais gratuit (création d'un arrêt supplémentaire sur la ligne 25 qui dessert Echiré, Saint-Gelais,	Il n'est pas prévu d'ouvrir de nouveaux points d'arrêts sur cette ligne à moyen terme.

Chauray, Vouillé, Aiffres). Une vraie intermodalité train-bus-vélo-voiture là où l'offre est insuffisante et qui désengorgerait l'afflux de voitures vers la gare de Niort et en alternative à la halte de La Crèche ».	
Intermodalités « J'habite Surgères et j'utilise les TER tous les jours pour me rendre à La Rochelle et en revenir. Il y a de plus en plus de personnes à vélo ou en trottinettes et les rames sont largement sous dimensionnées pour leur nombre, alors que les beaux jours ne font qu'arriver et que le nombre de vélos va encore augmenter. Serait-il donc possible de mettre plus de rames (les TER sont quasi tous à rame unique) sur les trajets du matin et du soir afin d'avoir plus de places pour les vélos ? ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, sachant que cela ne doit se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Ainsi la Région n'est pas favorable à ce que les trains soient aménagés pour recevoir de nombreux vélos, car cela nécessiterait de retirer des places assises dans les trains très fréquentés. Ainsi le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés. Néanmoins, pour favoriser l'intermodalité train/vélo, des solutions sont progressivement mises en œuvre. Premièrement, la Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée. La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'utilisateur puisse trouver, dans les gares et haltes situées en dehors des grandes agglomérations, des services de mobilité lui permettant de se rendre à destination. Ainsi, la Région finance une expérimentation menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités de vélo en libre-service (les vélos « Modalis ») dans plusieurs villes situées sur la ligne Angoulême-Royan. En outre, l'emport des vélos pliants et des trottinettes à bord des trains n'étant pas contingenté, la SNCF a mis en place une offre de location d'un vélo pliant Brompton, au tarif de 49€/mois en exclusivité pour les clients TER Nouvelle-Aquitaine (29€/mois pour les étudiants). Concernant les déplacements occasionnels, notamment lié au tourisme à vélo, il a été testé cet été un nouveau service intitulé Vélo Zen. Il permet, sur des trains moins fréquentés qui circulent en dehors des heures de pointe, d'accueillir plus de vélos à bord, avec un système d'aide à l'embarquement. Ce service, soumis à réservation, a été déployé sur plusieurs lignes à forte fréquentation touristique.

Intermodalités	Réponses
« Ma proposition serait de prévoir une ou deux voitures supplémentaires dont une spécifique pour les vélos. Nous avons pris le train de septembre à décembre. Le manque de places et le fait de ne pas être sûrs de monter avec son vélo sont deux freins qui ont fait qu'aujourd'hui, nous ne prenons plus le train. Il est important de pouvoir s'assurer que nous pourrions monter à bord du TER, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Mon mari et moi, à plusieurs reprises, avons manqué de peu de ne pas pouvoir monter dans le train par manque de places pour nous et nos vélos. A l'heure où les mobilités douces se développent, il est souhaitable que la SNCF s'adapte ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, sachant que cela ne doit se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Ainsi la Région n'est pas favorable à ce que les trains soient aménagés pour recevoir de nombreux vélos, car cela nécessiterait de retirer des places assises dans les trains très fréquentés. Ainsi le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés. Néanmoins, pour favoriser l'intermodalité train/vélo, des solutions sont progressivement mises en œuvre. Premièrement, la Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'usager de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée. La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'usager puisse trouver, dans les gares et haltes situées en dehors des grandes agglomérations, des services de mobilité lui permettant de se rendre à destination. Ainsi, la Région finance une expérimentation menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités de vélo en libre-service (les vélos « Modalis ») dans plusieurs villes situées sur la ligne Angoulême-Royan. En outre, l'emport des vélos pliants et des trottinettes à bord des trains n'étant pas contingenté, la SNCF a mis en place une offre de location d'un vélo pliant Brompton, au tarif de 49€/mois en exclusivité pour les clients TER Nouvelle-Aquitaine (29€/mois pour les étudiants). Concernant les déplacements occasionnels, notamment lié au tourisme à vélo, il a été testé cet été un nouveau service intitulé Vélo Zen. Il permet, sur des trains moins fréquentés qui circulent en dehors des heures de pointe, d'accueillir plus de vélos à bord, avec un système d'aide à l'embarquement. Ce service, soumis à réservation, a été déployé sur plusieurs lignes à forte fréquentation touristique.
Intermodalités	Réponses
« En raison des horaires de forte affluence du train du matin, il serait opportun de prévoir un nombre de wagons suffisants notamment les débuts de semaines. Car en plus des usagers quotidiens, les étudiants partent sur Poitiers et le nombre de places assises est insuffisante.	En effet, constater la forte affluence et augmenter la capacité d'emport est une problématique traitée au jour le jour. Toutefois elle se répète à l'échelle de la Région entière, c'est donc plutôt une problématique de taille de parc de matériel. A cette fin, la Région a commandé 18 nouvelles rames pour permettre de pouvoir

Il est quand même facile de prévoir le nombre de voyageurs en tenant compte des billets vendus et des abonnements.».	proposer davantage de circulations en double-rames. Elles seront livrées d'ici 2026.
Intermodalités	Réponses
« Le nombre de retard ou de suppression est trop important. Quasi pas une semaine sans que cela arrive. Il faut penser aux usagers qui se retrouvent bloqués le soir en gare et qui n'ont pas d'autres solutions que le train pour rentrer. Sans compter que l'information est souvent tardive, voire inexistante. Ne me parlez pas des applications qui sont censées nous informer, car elles ne sont pas efficaces et rarement en temps réel.»	L'amélioration de l'information voyageurs fait partie des priorités données à la SNCF
Intermodalités	Réponses
« Serait-il possible de favoriser l'accès aux quais dans les gares de Poitiers et Niort en installant des rampes pour les vélos dans les souterrains ? Est-il envisageable de mettre un wagon supplémentaire sur la ligne (au moins 2 fois par jour : 1matin/1 soir) afin qu'à Poitiers, Niort et La Rochelle les usagers puissent embarquer leur vélo ? Cette solution permettrait aux usagers des gares intermédiaires de garder des places vélo dans ces mêmes trains. Et de recycler des wagons existants (avec une rampe où les vélos seraient chargés en début, milieu et fin de voyages afin de ne pas retarder les trains). Ceci, couplé à un système de réservation pour rationaliser les flux vélo ».	Concernant l'accès aux quais par les vélos, la seule solution sûre pour l'utilisateur sont les ascenseurs mis en place. Les gouttières occasionnant des problématiques de sécurité. Pour l'emport de vélos, afin de favoriser l'intermodalité train/vélo, des solutions sont progressivement mises en œuvre. Premièrement, la Région et la SNCF dotent de plus en plus les gares et haltes de stationnements vélos sécurisés, afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir laisser son vélo à sa gare de départ ou à sa gare d'arrivée. La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'utilisateur puisse trouver, dans les gares et haltes situées en dehors des grandes agglomérations, des services de mobilité lui permettant de se rendre à destination. Ainsi, la Région finance une expérimentation menée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités de vélo en libre-service (les vélos « Modalis ») dans plusieurs villes situées sur la ligne Angoulême-Royan. En outre, l'emport des vélos pliants et des trottinettes à bord des trains n'étant pas contingenté, la SNCF a mis en place une offre de location d'un vélo pliant Brompton, au tarif de 49€/mois en exclusivité pour les clients TER Nouvelle-Aquitaine (29€/mois pour les étudiants). Concernant les déplacements occasionnels, notamment lié au tourisme à vélo, il a été testé cet été un nouveau service intitulé Vélo Zen. Il permet, sur des trains moins fréquentés qui circulent en dehors des heures de pointe, d'accueillir plus de vélos à bord, avec un système d'aide à l'embarquement. Ce service, soumis à réservation, a été déployé sur plusieurs lignes à forte fréquentation touristique.

Intermodalités	Réponses
« Prin-Deyrançon est situé entre Niort et La Rochelle et sa halte ne bénéficie actuellement qu'aux lycéens pour se rendre à Niort le matin et en revenir le soir. La commune et la CAN souhaitent que soit renforcée la halte de Prin-Deyrançon avec des horaires pouvant bénéficier à toute la population, que ce soit pour se déplacer vers Niort ou vers La Rochelle. La Région a réalisé un gros investissement en 2022 sur cette halte et il convient maintenant de la rendre fonctionnelle pour le plus grand nombre. Rajouter un arrêt sur Prin-Deyrançon pour les TER s'arrêtant déjà sur Mauzé s/Mignon n'aurait qu'un impact de 1 minute supplémentaire sur le temps de trajet ».	Au Service Annuel 2024, la halte de Prin-Deyrançon bénéficiera la semaine de 4 arrêts supplémentaires.
Tarifs	Réponses
« La Région ne propose pas de "tarif étudiant" mais un tarif "moins de 28 ans". On apprécierait qu'un étudiant soit favorisé par rapport à un jeune cadre. Par ailleurs, l'abonnement n'est intéressant que pour les trajets quotidiens, alors qu'un étudiant qui utilise le train de façon hebdomadaire n'est pas avantagé par l'abonnement. Proposition : rééquilibrer les tarifs entre ceux qui gagnent leur vie et ceux qui ne peuvent pas ou peu travailler ».	La Région fait le choix d'offrir à toutes les personnes de moins de 28 ans, étudiants ou travailleurs, des tarifs adaptés, moins chers que pour ceux au-delà de cet âge, à la fois par simplicité et parce que certains jeunes peuvent effectivement disposer d'un travail sans pour autant avoir de revenus importants, voire se retrouvent sans travail sans pour autant être étudiants.
Tarifs	Réponses
« L'aller Lusignan-Poitiers plein tarif de 6,40€ est très élevé et peu incitatif pour les habitants du pays mélusin à utiliser le train pour se rendre à Poitiers, alors que leurs communes font partie de Grand Poitiers ».	Avec la Carte+ (carte de réduction régionale), le tarif est réduit de 50%. En outre, il est également réduit si acheté en avance (billets petits prix) ou si l'utilisateur est âgé de moins de 28 ans.