



Comités de Lignes – 2025

Secteur Saintes

Lignes 15 – 16 – 17

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

En date du 03/10/2025



Introduction

Le comité de lignes du secteur de Saintes s'est tenu le 25 mars 2025, en présence des représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Voyageurs, de Gares & Connexions et de SNCF Réseau. Il a rassemblé une cinquantaine de personnes comprenant des élus, des représentants d'associations et de nombreux usagers venus partager leurs préoccupations et leurs propositions. Les échanges ont mis en évidence les efforts d'investissement de la Région, les attentes persistantes en matière de régularité et de confort, ainsi que les enjeux liés aux horaires, à l'intermodalité et aux services en gare.

Investissements et modernisation

En 2025, la Région consacre 647 millions d'euros sur le ferroviaire voyageurs, soit une part très importante du budget régional. Dix-huit nouvelles rames bimodes, et électriques, représentant un investissement de 200 millions d'euros, viendront renforcer la capacité des trains avec une livraison échelonnée sur 2025 et 2026. Parallèlement, soixante-deux rames AGC feront l'objet d'une rénovation approfondie. Ces efforts s'inscrivent dans une stratégie plus large d'amélioration de la qualité de service et de confort pour les voyageurs.

La modernisation concerne également les infrastructures. La ligne 17 a rouvert en février 2025 après une régénération complète, permettant un gain de temps de huit à dix minutes et un accroissement du nombre d'arrêts. D'autres travaux se poursuivent au sud de Saintes, sur une quarantaine de kilomètres, tandis que la Région investit dans la formation de la filière ferroviaire à travers le projet Ferrocampus. Dans les gares, de nombreux chantiers sont en cours : rénovation de la verrière et du lanterneau à La Rochelle, réfection du pavillon central de Rochefort, installation de panneaux photovoltaïques et rénovation de la halle voyageurs à Angoulême, ou encore aménagements destinés à améliorer l'accessibilité à Saintes à l'horizon 2027.

Horaires et correspondances

Les horaires et correspondances ont constitué l'un des principaux sujets de discussion. Les usagers ont regretté de longs creux dans l'offre, comme les trois heures sans train en milieu de journée entre La Rochelle et Saintes, ainsi que des correspondances manquées avec les TGV et Intercités, notamment à Angoulême et Niort. Plusieurs demandes ont porté sur l'ajout de liaisons directes, par exemple entre Angoulême et Royan ou encore entre Niort et Bordeaux. La Région et SNCF Voyageurs ont expliqué que ces liaisons ne pouvaient être mises en place sans



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine

La Région vous transporte



sacrifier des dessertes intermédiaires, jugées indispensables pour la desserte fine des territoires.

Certains ajustements sont néanmoins possibles. Ainsi, le dernier TER Angoulême–Royan est désormais calé sur le dernier TGV en provenance de Paris, et le deuxième train du matin sur la ligne 17 sera rétabli à partir de juillet 2025. Pour le reste, les contraintes budgétaires et techniques limitent les marges de manœuvre : les sillons disponibles, la priorité donnée aux trains grandes lignes et aux trains de fret, ainsi que l'organisation du travail des conducteurs pèsent sur la construction de l'offre.

Qualité de service et circulation

La fréquentation des TER connaît une progression continue, avec une hausse de plus de 30 % depuis 2019 et de plus de 7 % sur la seule année 2024. Cette dynamique se traduit parfois par une suroccupation des trains aux heures de pointe. Les nouvelles rames attendues devraient apporter des solutions, en augmentant la capacité et en améliorant le confort.

En matière de régularité, les situations varient selon les lignes : les problèmes tiennent parfois au matériel roulant, comme sur la ligne 16, ou à des causes extérieures, comme sur la ligne 15. La ligne 17, récemment rouverte, affiche de bons résultats, même si les usagers regrettent encore des suppressions ponctuelles dues à un manque de matériel. La Région rappelle que l'ouverture de deux écoles de conducteurs contribue à réduire les tensions de personnel et à stabiliser l'offre.

Les épisodes climatiques extrêmes, de plus en plus fréquents, ont un impact lourd sur le service. Les tempêtes entraînent chutes d'arbres sur les voies et glissements de terrain, conduisant à des arrêts de circulation pour garantir la sécurité des voyageurs. À cela s'ajoute la présence accrue de la faune sauvage, notamment des sangliers, qui provoque parfois des collisions avec les trains. La gestion de la végétation le long des voies devient un enjeu majeur, dans un contexte de changement climatique.

Gares, intermodalité et services

L'intermodalité a été largement discutée. Les usagers rappellent que le train, seul, ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et que la réussite du transport ferroviaire passe par sa complémentarité avec les réseaux urbains, les cars et les modes doux. Les pôles d'échanges multimodaux en cours d'aménagement à Niort, Jarnac ou Pons ont vocation à répondre à cette exigence.

Les gares font également l'objet de nombreuses attentes. L'accessibilité est un sujet central : à Saintes, des travaux sont programmés entre 2027 et 2028, tandis qu'à Saint-Savinien, des études sont déjà engagées. Les usagers expriment aussi un besoin de services comme l'installation de toilettes ou d'espaces sécurisés pour les vélos.



La question du vélo, en particulier, reste sensible. La capacité des trains est jugée insuffisante, notamment l'été, ce qui génère des tensions avec les voyageurs et les trottinettes. Le service Vélo'Zen doit permettre de réserver une place vélo sur certains trains, tandis que les nouvelles rames offriront davantage d'espace. En gare, la Région soutient le développement d'abris et de parcs sécurisés, en lien avec les intercommunalités. A ce titre, des financements existent pour accompagner les collectivités sur ces projets, jusqu'à 50 % pour les stationnements vélos.

Tarifs et billettique

Sur la tarification, les usagers ont demandé la dématérialisation complète de la carte Modalis. Cette évolution est en cours de développement, l'application mobile permet d'ores et déjà l'achat et la validation de titres numériques. La question du coût des trajets domicile-travail a également été soulevée. La Région rappelle que les recettes voyageurs ne couvrent qu'un quart du coût réel des services, le reste étant financé par la collectivité.

Perspectives

Au-delà des ajustements immédiats, plusieurs enjeux structurants ont été évoqués. Parmi eux, les travaux de rénovation de la ligne Bordeaux-Saintes, d'un montant de 70 millions d'euros sur la période 2024-2031, permettront dès la fin 2025 des gains de temps sur certains tronçons. L'électrification des lignes n'est pas prévue à court terme, compte tenu des coûts, mais des solutions alternatives comme les biocarburants, les batteries ou l'hydrogène sont explorées pour réduire la dépendance au diesel.

Enfin, la perspective de l'ouverture à la concurrence, imposée par l'Union européenne d'ici 2032, a suscité de vives inquiétudes parmi les participants, qui redoutent une baisse du service et une hausse des tarifs. La Région a rappelé qu'il s'agit d'une obligation européenne à laquelle elle devra se conformer.