



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Volet 3

Comité de ligne Bressuire-Saumur

28 juin 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

Votre avis compte !

Vous trouverez ici **l'ensemble des propositions** déposées sur la **plateforme de concertation** depuis la date d'ouverture jusqu'au comité de lignes ainsi que les **SMS envoyés lors de celui-ci**.

- 1) Questions plateforme de concertation
- 2) Questions posées lors du comité de ligne
- 3) Questions posées lors du comité de ligne et non répondues en séance

1 : Questions plateforme de concertation

Confort	Réponses Région-SNCF
« Confort à bord de trains, sur les quais et en gare. Selon le Schéma d'Accessibilité Régional, des travaux de mise aux normes sur les quais de la gare de Bressuire sont programmés pour 2024. La mise en conformité de l'accessibilité des quais des gares de Thouars et Cerizay est-elle prévue, en cohérence avec la continuité de la ligne 10 TER La Roche/Yon-Saumur ? ».	La gare de Bressuire a été désignée prioritaire dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée Régional, selon les critères fixés par l'Etat fréquentation, proximité d'un établissement recevant des personnes en situation de handicap et maillage du territoire (moins de 50 kms entre deux gares accessibles). A ce stade, nous n'avons pas de visibilité sur le futur Schéma d'Accessibilité, l'ensemble des gares prioritaires n'ayant pas encore été traité.
Confort	Réponses Région-SNCF
« Confort à bord des trains, sur les quais et en gare. Les rames du train des Plages entre Saumur et les Sables-d'Olonne sont constamment d'une incapacité insuffisante pour accueillir l'affluence des usagers, créant des conditions d'inconfort et de défaillance de sécurité totalement inadaptées à ce type de trajets (familles, enfants, groupes,...). Que comptez-vous faire pour remédier à ce problème récurrent ? ».	SNCF Voyageurs, en tant qu'exploitant, doit adapter le matériel pour qu'il réponde à la fréquentation des voyageurs. Une étude sur l'optimisation des circulations va être engagée.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Concernant la commune de Brion près Thouet, les TER passent mais ne s'arrêtent pas à la gare de cette commune. L'arrêt des trains compléterait la desserte par car, d'une manière fort utile et pratique. Surtout en cette période d'énergie chère, la gare a encore ses quais. Donc la mesure ne demande pas d'investissement particulier, hormis un débroussaillage des accès aux quais... Juste un simple arrêt d'une minute pour rendre service, sachant que les TER vont à Tours ou Angers directement ».	Les demandes de réouverture de point d'arrêt doivent émaner de la commune ou de l'intercommunalité et requièrent une étude de potentiel préalable dans ce contexte budgétaire fortement contraint. Même si les infrastructures existent, pour les rouvrir, elles devraient être remises aux normes, notamment pour répondre aux obligations d'accessibilité. Aussi, le potentiel de fréquentation doit préalablement être démontré.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Actuellement, on ne peut pas prendre des billets avec une ou plusieurs correspondances ou avec un abonnement dans les guichets automatiques des gares, ni sur Internet. Peut-il y avoir une concertation entre les Régions et la mise à niveau de l'informatique SNCF pour en assurer l'achat, en dehors des heures d'ouverture des guichets et sur les applications de smartphones ? ».	La problématique première pour assurer la vente hors guichet est le calcul de la répartition des recettes entre tous les opérateurs (TER, Cars Région ou SNCF, Agglomérations) suivant les modalités tarifaires sur un parcours spécifique. La problématique est actuellement étudiée dans le cadre de l'application Modalis.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Le dernier retour en car TER Chinon-Loudun-Thouars (ligne R2 NoA) s'effectue actuellement à vide. (Haut-le-pied sans passagers, pour rejoindre le dépôt). En prenant des passagers à partir de Thouars, pourrait-on proposer un trajet quotidien supplémentaire vers Loudun et Chinon ? »	Le sujet est mis à l'étude avec le prestataire (Archambault) qui effectue le service.

<p>Horaires</p> <p>« Le dernier retour en car de cette ligne s'effectue actuellement à vide (Haut le pied sans passager pour rejoindre le dépôt). En prenant des passager à partir de Thouars, pourrait on proposer un trajet quotidien supplémentaire vers Loudun et Chinon en prenant en charge des voyageurs plutôt que de rouler à vide ? De plus cette ligne propose des horaires liés au calendrier scolaire, ce qui empêche d'en faire une ligne "tous publics", pouvant répondre aux besoins des salariés notamment ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Le sujet est mis à l'étude avec le prestataire (Archambault) qui effectue le service.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Sens Bressuire - La Roche/Yon - Saint-Gilles-Croix-de Vie :</p> <p>Semaine OK :</p> <p>Départ Bressuire (A) : 16h09 / Arrivée La Roche/Yon (B) : 17h19 Départ La Roche/Yon (C) : 17h30 / Arrivée Saint-Gilles-Croix-de Vie (D) : 18h39 Samedi OK :</p> <p>A : 10h03 / B : 11h14 C : 12h15 / D : 13h24 Dimanche KO :</p> <p>Sens Saint-Gilles-Croix-de Vie - La Roche/Yon-Bressuire :</p> <p>Semaine KO :</p> <p>Départ Saint-Gilles-Croix-de Vie (E) : 12h58 / Arrivée La Roche/Yon (F) : 14h05 Départ La Roche/Yon (G) : 14h02 / Arrivée Bressuire (H) : 15h21 Samedi KO :</p> <p>E : 17h43 / F : 19h00 G : 18h59 / H : 20h13 Dimanche KO :</p> <p>Correspondances au retour svp, info. à adresser à PdL ?».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>S'agissant d'une correspondance sur le périmètre opérationnel de la Région Pays de la Loire cette demande doit leur être adressée. Elle sera relayée aux services concernés.</p>
<p>Horaires</p> <p>« Pourrait-on améliorer les correspondances en gare de Tours, du TGV en provenance de Paris-Montparnasse, avec le trajet Tours-Saumur-Thouars ? L'information et les délais pour le changement de quai est notoirement insuffisant, surtout en cas de retard du TGV ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Les cars SNCF ont été remis en correspondance entre Thouars et Saumur pour améliorer ces correspondances en juillet 2022. Les horaires de départ en gare de Tours relèvent de la compétence de la Région Centre Val de Loire. La demande leur sera transmise.</p>
<p>Information voyageurs</p> <p>« Proposition de retour à une information des horaires sur une plaquette papier (à la demande d'administrés) ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>A étudier, vrai sujet en termes de coûts (forte logistique à assurer pour déposer sur de nombreux points) et d'impact écologique</p>
<p>Information voyageurs</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>

<p>« Est-il envisageable de faire une présentation pour les utilisateurs du rail en Deux-Sèvres sur des salons ou au sein d'associations ou d'entreprises ? Ne serait-il pas utile de voir les différents besoins en matière de transports ferroviaires dans le Nord Deux-Sèvres entre nos trois villes majeures ? Et entre Thouars et Niort ? Et en regardant les besoins sur le trafic possible vers Saumur et Chinon ? ».</p>	<p>SNCF Voyageurs, exploitant les lignes TER, peut être mobilisé pour des animations/présentations au sein d'entreprises, université.</p>
<p>Information voyageurs</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Ligne 10 : Serait-il possible de mentionner sur la fiche horaire les informations suivantes : "correspondances depuis Niort" et "correspondances vers Niort" ? Ligne 12 : Serait-il possible de mentionner sur la fiche horaire les informations suivantes : "correspondances depuis Thouars" et "correspondances vers Thouars" ? Merci ».</p>	<p>Bonjour, la suggestion sera étudiée pour la prochaine édition des fiches horaires des transports routiers.</p>
<p>Intermodalités</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« La ligne 02 de car Agglobus de Saumur, qui relie actuellement Saumur à Loudun, via Epieds (49), pourrait-elle être prise en compte au titre des lignes TER, pour rendre plus lisible son utilisation, avec la desserte des Trois-Moutiers (Center Park) ainsi que la gare de Montreuil-Bellay et le lycée viticole de Montreuil-Bellay ? ».</p>	<p>Il n'y a plus de ligne TER en Nouvelle-Aquitaine mais des cars régionaux, hormis les compléments autocars mixés avec des trains (ex : Saumur-Bressuire) ; les points d'arrêt complémentaires proposés seront discutés avec l'autorité organisatrice, l'Agglomération de Saumur</p>
<p>Intermodalités</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Bonjour. Une ligne car existe entre Angers et Montreuil-Bellay, en Maine-et-Loire. Une ligne car existe entre Poitiers et Loudun, en Vienne. l'agglomération de Saumur réalise une liaison entre Montreuil-Bellay et Loudun. Serait-il possible que ces 3 AOT puissent se concerter et créer une liaison car TER Poitiers-Loudun-Montreuil-Bellay-Angers ? Sur ce parcours réaliste, cela desservirait aussi des pôles (center parc...) et des gares en correspondances. Merci ».</p>	<p>Les dessertes Poitiers - Angers restent globalement insatisfaisantes Les services regardent les opportunités ouvertes par la suggestion.</p>
<p>Tarifs</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« La convention d'accord tarifaire afin de permettre aux usagers d'effectuer des trajets interrégionaux avec un billet unique, est-elle effectivement réalisée (en service) ? ».</p>	<p>Pas à ce jour, hormis la problématique conventionnelle, des difficultés techniques doivent être résolues, notamment concernant la redistribution des recettes entre les différentes Régions et les différentes SNCF concernées.</p>

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
<p>« Bonjour. Joël Motin, association Nord Deux-Sèvres. Est-il prévu une rénovation des 73500 avec notamment la mise en marche de la climatisation ? Depuis le 12 avril, ce matériel est défaillant. Le 1^{er} mai il a été supprimé, en moyenne ils ont environ 45 mn de retard. Est-ce normal ?</p> <p>Train des plages. L'association des Capucins est en train de préparer pour le mois de juillet des déplacements. Dans la mesure où ces places sont réservées, y aura-t-il des places suffisantes pour les autres usagers, cela sera-t-il anticipé ?</p> <p>Pour les trains réguliers du lundi au vendredi, est-il normal d'avoir un train qui attende 25 mn à Thouars la correspondance d'en face, alors que par exemple les Bressuirais sont à 30 mn à attendre dedans ? C'est illogique. Qu'il fasse froid ou chaud, ils sont toujours dans le matériel. D'habitude, ce train partait à 14 h 48 de Saumur et arrivait à Bressuire à 15 h 43. Maintenant, il part toujours à 14 h 48 mais il arrive à 16 h 09 ».</p>	<p>Selon SNCF Voyageurs, la problématique sur cette ligne est la mise en commun du matériel roulant des 3 Régions desservies (Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire, Centre Val de Loire). Pour le parc matériel, en l'état des connaissances de SNCF, aucun plan au niveau de la région administrative Pays de Loire n'est programmé. SNCF préfère supprimer un train que faire voyager les clients dans de mauvaises conditions.</p> <p>Dans les TER, il n'y a pas de réservation obligatoire, contrairement au TGV ou Intercités. On ne peut doubler la circulation. Ce qu'il faut, c'est stopper les ventes. Les achats sur ces trains-là, sont très dépendants de la météo. Cette évaluation de suivi des ventes est complexe puisqu'il y a des achats de dernière minute. On a des trains spéciaux, tels que pour les feux d'artifice à Royan, où on peut suivre les ventes.</p> <p>L'objectif du sur-stationnement des TER est d'assurer des horaires de départs convenables sur différents pôles, au détriment du temps de parcours si le temps de stationnement ne peut être rattrapé en cours de parcours. La Région Nouvelle-Aquitaine, en lien avec SNCF, étudiera les possibilités afin de réduire ce temps de sur-stationnement à Thouars.</p>
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
<p>« Gilles Lefebvre, trésorier à la DPUTF. Ma question concerne les quais de Thouars. Les quais de Bressuire vont être rehaussés, mais pour quelles raisons les quais de Thouars ne vont pas l'être, alors qu'il y a plus de voyageurs à Thouars qu'à Bressuire ?</p>	<p>Selon Gares&Connexions, il s'agit d'une répartition géographique des points d'accessibilité des gares, soit en tenant compte du nombre de voyageurs, soit de la proximité d'un centre spécialisé et d'un espacement prévu entre les gares pour permettre à des personnes de prendre le train dans des conditions d'autonomie. Effectivement, dans ces critères-là, c'est la gare de Bressuire qui a été choisie dans le maillage territorial. Les personnes à mobilité réduite peuvent prendre le train à Bressuire.</p> <p>La Région ajoute que le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée Régional dispose d'une enveloppe globale de 130</p>

millions, assez contrainte. Il y a nécessité de choisir certaines gares selon trois critères définis par l'Etat :

- critère de fréquentation (supérieur à 1000 voyageurs/jour),
- la proximité d'un établissement recevant des personnes en situation de handicap,
- et enfin un critère de maillage : on impose comme critère de sélection qu'il y ait une gare accessible à minima tous les 50 km d'une autre.

Thouars et Bressuire rentrent dans ces critères-là.

De son statut de ligne déconnectée du reste du réseau, on applique ce critère-là sur la ligne elle-même, soit entre Cerizay et Saumur ; et la position médiane de Bressuire sur cette ligne, fait que c'est un choix plus justifiable du point de vue de ce critère.

Nous n'avons pas de visibilité sur le futur Schéma Directeur de Mise en Accessibilité Régional. Les gares à mettre en accessibilité en priorité n'ayant pas toutes encore été traitées.

En ce qui concerne l'accès au train pour les personnes à mobilité réduite, il reste possible en gare de Thouars. En effet, il y a un dispositif « accès TER » que SNCF met en place (soumis à réservation préalable) dans certaines gares. La personne appelle un numéro pour prévenir de son arrivée et un agent de la gare la prend en charge pour la faire monter à bord du train. Cela reste une réponse dans l'attente d'une mise en accessibilité.

SNCF Voyageurs ajoute que pour accéder au niveau d'un TER, il peut y avoir une lacune entre le TER et le quai, nécessitant une rampe d'accès pour faciliter la montée. C'est déjà le cas en gare de Thouars. Les agents prennent en charge les personnes à mobilité réduite en gare de Thouars et à leur lieu de destination. Les agents SNCF sont présents aussi pour aider les personnes à mobilité réduite.

SNCF Voyageurs : un vélo n'est pas fait pour être dans un train. C'est encombrant, non sécuritaire et inconfortable. Aujourd'hui, il faut faciliter l'accès aux vélos. Il y a quelques années, il y avait des rampes facilitatrices, et une personne est décédée, déséquilibrée par son vélo. Comment mettre un garage à vélo ? Il faut une solution fluide : qu'une personne qui prend le train n'ait pas à tracter son vélo y compris dans les gares. Certaines agglos, ont instauré des abonnements facilitants avec le garage à vélo, par exemple.

<p>Il y a beaucoup de voyageurs qui prennent le train à Thouars avec leur vélo, et il y a de plus en plus de vélos électriques ».</p>	
<p>Questions usagers comité de lignes</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Bonsoir. Philippe Chauveau, Conseiller Départemental des Deux-Sèvres, élu à Thouars. C'est en tant qu'utilisateur que je veux m'exprimer. Vous n'avez pas parlé des cyclotouristes alors que la SNCF commercialise des offres pour les cyclotouristes. Notamment le club cyclotourisme de Thouars organise des événements et les gens utilisent le train pour le cyclotourisme.</p>	<p>Globalement, aujourd'hui, SNCF Voyageurs n'a pas d'instructions sur les cyclotouristes, si ce n'est de travailler avec les partenaires, les Agglomérations, ne serait-ce que sur la prise de connaissance au moins à minima des abonnés. C'est aussi une contrainte, car un vélo avec une remorque est interdit dans un train.</p>
<p>Est-ce que l'affichage en gare est bien un affichage dynamique qui donne les informations ? C'est souvent le manque d'information qui fait défaut.</p>	<p>Sur les afficheurs légers, ils sont en effet dynamiques. Ils sont gérés par un centre opérationnel qui met l'information en temps réel, comme les retards de trains.</p>
<p>C'est le manque de coordination entre les trois Régions et la SNCF : manque d'échange au niveau des retards mais aussi un manque de coordination au niveau des horaires. Par exemple, lorsqu'on fait Thouars-Paris, si on passe par Angers, les problèmes de correspondance avec les TGV. Est-ce que les changements d'horaires sont faits en fonction des TGV ?</p>	<p>La Région Nouvelle-Aquitaine indique que la particularité du conventionnement entre trois Régions implique trois SNCF différentes. Il y a un effort de coordination important à faire. C'est une problématique largement identifiée. Sur ces horaires de départ à Tours, la Région Nouvelle-Aquitaine est assez tributaire des décisions des autres Régions, et ne peut que négocier avec elles. Si ces Régions n'ont pas d'intérêt à mettre en place un horaire, il ne peut pas se faire.</p> <p>La problématique de Tours vers Paris : La plupart des arrêts de TGV se font à Saint-Pierre-des-Corps, les TGV qui font des arrêts à Tours sont plutôt rares. Les correspondances que l'on cherche à assurer en Nouvelle-Aquitaine vont se faire à Saumur, car il y a des TER Centre Val de Loire qui s'arrêtent à Saumur (Tours-Saumur). Il faut en plus tenir compte du temps de correspondance en navette à Saint-Pierre-des-Corps. C'est un maillage très complexe pour réussir à avoir un horaire juste. Le sujet c'est la stabilisation de ces correspondances qui n'est pas systématique, et qui en cas de retard de TGV, fait rater ces correspondances-là. S'ajoutent au système les horaires TGV qui n'évoluent pas sur le même rythme que ceux des TER. C'est pourquoi les correspondances sont en constante évolution mais elles sont vigilées de près.</p>
<p>Le train des plages est bondé, certains usagers ne peuvent pas monter dans ce train.</p>	<p>L'optimisation des circulations des TER sur cette ligne va être mise à l'étude.</p> <p>Techniquement, SNCF Voyageurs peut faire circuler des certains trains sans contrôleur, dès lors que le matériel roulant est équipé</p>

<p>Pourquoi il n’y a plus de contrôleur dans les trains ? ».</p>	<p>du dispositif « agent seul ». Cela dépend de plusieurs sujets. Cela peut être un problème de ressources. En cas d’absence inopinée du contrôleur, cela évite de supprimer le train.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Pierre-Emmanuel Dessevres, élu de la Communauté de Communes du Thouarsais, responsable du développement économique. J’ai entendu dire que l’on pouvait aller à Bordeaux. Sur SNCF Connect : départ de Thouars : 6 h 20, arrivée : 11 h 06. On va à Tours à 7 h 36, on attend 37 mn, Saint-Pierre-des-Corps (51 mn d’attente), et enfin à Bordeaux. Un deuxième horaire, qui part à 7 h 12 de Thouars, qui va à Saumur (31 mn d’attente), Saint-Pierre-des-Corps (1 h 05 d’attente), 10 h 10 : Saint-Pierre-des-Corps pour aller à Bordeaux. Pourquoi ne pas avoir des offres mixtes entre le TER et l’autocar ? Autocar qui peut nous amener à Poitiers pour aller à Bordeaux. Rien sur la mise en ligne sur les offres. On est très mal loti ».</p>	<p>La SNCF ne met sur SNCF Connect que les cars qu’elle organise elle-même. Il y a des milliers de cars qui sont organisés par les Régions. Donc, les cars qui vont générer certaines correspondances, ne se trouvent pas dans le système de vente SNCF. Aujourd’hui, les offres de transports sont disponibles sur un site calculateur d’itinéraires, Modalis. Il récupère toutes les offres de la SNCF, de la Région, toutes les offres des réseaux urbains, et le calculateur donne les réponses sur l’itinéraire.</p> <p>Toutefois, Modalis ne vend pas les billets. On a des systèmes tarifaires compliqués à gérer : il y a trop de flux financiers, trop d’acteurs en jeu : autocars (Région) et trains (SNCF). Les systèmes de reversement nécessitent des conventions régionales. La SNCF a un donneur d’ordre, c’est la Région Nouvelle-Aquitaine. C’est un travail tripartite entre les instances autocars, train et la RNA qui va trancher. Aujourd’hui, Modalis fonctionne très bien pour cette jonction de calculateur de trajets.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« Thierry Perreau, élu régional. Je remercie la Région d’avoir organisé le comité de ligne avec le train et le car. Sur notre territoire tout particulièrement Loudun-Thouars-Bressuire, on a besoin d’avoir l’ensemble des services.</p> <p>Il y a une ligne Chinon-Loudun-Thouars qui était une ligne de train, puis de cars exploitée par la SNCF et aujourd’hui, de trains exploités par la Région Nouvelle-Aquitaine. C’est une ligne sur un rythme scolaire, on ne peut pas vraiment l’utiliser pour le travail. A Loudun, il y a une boutique et il y a beaucoup de demandes pour aller travailler à Thouars en train, surtout depuis l’augmentation du prix du carburant. On se renseigne sur des cars. Aujourd’hui, on peut descendre à Thouars, on peut plus difficilement en remonter. Depuis 10 ans, on a des cars qui remontent à vide de Thouars et qui remontent à Chinon sans transporter de voyageurs. C’est dommage. La ligne Loudun-Poitiers est une très bonne ligne, elle marche très bien. Il faut faire ça sur Chinon-Loudun-Thouars.</p> <p>Il faut afficher également les horaires dans les gares ».</p>	<p>La ligne Thouars-Loudun-Chinon est historiquement une ligne scolaire. Globalement, ce sont des villes qui structurent leur territoire. Les échanges étaient peu nourris jusqu’alors. Le contexte carburant peut poser certaines questions. A court terme, la Direction des Transports Routiers de Voyageurs prend le point des cars à vide : elle va réinterroger l’exploitant.</p>

<p>Questions usagers comité de lignes</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p>
<p>« A propos de Brion-près-Thouet. On a la chance d’avoir un car. Il serait bien de remettre les poteaux. On a le train qui passe à la gare de Brion. Pourquoi les trains ne s’arrêtent pas, alors que l’on a toujours les quais ? Il faut faire de l’offre pour avoir de la demande ».</p>	<p>La réouverture d’une halte sur le territoire doit faire l’objet d’étape préalable (cf réponse à la question de la plateforme de concertation de ce compte rendu). Elle part d’une étude de potentiel à mener auprès de la Région. Selon les résultats de cette étude et si la Région estime ce potentiel suffisant pour poursuivre les investigations, Gares&Connexions et SNCF Réseau entreprennent la démarche d’étudier respectivement le coût de réouverture de la halte et l’impact sur les sillons existants. SNCF Réseau étudiera les contraintes techniques et structurelles que ça poserait dans la construction des sillons et au regard des particularités. La halte peut avoir l’air d’être en état de fonctionnement, mais il y a énormément de mises aux normes à faire, et seule Gares&Connexions diagnostiquera pour pouvoir chiffrer ce projet. Or, ce n’est jamais à moindre coût. C’est dans ces conditions-là que cette étude sera présentée à l’arbitrage.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Claude Savinaud, trésorier de l’association des usagers du train Nord-Poitou. Sur la lisibilité des transports et la possibilité que la population sache de quoi il s’agit en tant que transport sur Bordeaux par Poitiers, sur Paris par Tours, etc. Pouvez-vous répondre aux élus locaux présents ? Effectivement, il est très difficile d’organiser la lisibilité de ces transports, mais il faudrait que les collectivités locales s’en emparent. la Communauté de Communes a l’expertise de mobilité. Donc, je pense que ce serait du ressort des élus locaux, à travers la Maison de la Mobilité qui est en prévision, d’informer le public sur les possibilités de trajets. Je conseille aux es élus locaux à se rapprocher de notre association, car nous avons toutes les informations à leur disposition ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Il existe une boutique à Loudun, équipement essentiel. Avec la prise de compétences sur la mobilité, la Région met en place des contrats opérationnels de mobilités : des partenariats sont en train de se construire entre la Région et les communautés de communes. Il y a un champ de travail très import là-dessus. La Région retient votre idée et on y est très favorable.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« Bonsoir. Je suis le président de l’association Adepli 14, qui passe par votre territoire de la ligne 10.</p> <p>Je voulais savoir où est en le COPIL avec les Pays de la Loire ?</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>Le COPIL traitant de la régénération de la ligne s’est tenu. Les chiffres ont été stabilisés dans le cadre d’une étude préliminaire de 130 à 200 000 millions d’euros selon les estimations et les provisions pour risque que peut prendre SNCF Réseau pour le périmètre des deux Régions. Pour le périmètre Nouvelle-Aquitaine cela représente 50 à 80 millions (entre 1,1 million et 1,7 million/km régénéré). La position qui a été prise par la Région Nouvelle-Aquitaine, et partagée par Pays de la Loire, estimant que ce coût n’était pas justifié est de demander une contre-expertise de cette étude préliminaire pour avoir un affinage des coûts et des pistes de réduction. SNCF Réseau doit présenter en septembre un planning</p>

<p>Suite à l'incident du 18 juin, où le train est arrivé à Saumur avec 4 h de retard : qu'allez-vous faire par rapport aux usagers ?</p> <p>Pour le train qui part de Tours et qui s'arrête à Bressuire. Beaucoup d'usagers vont à la Roche-sur-Yon. Qu'allez-vous faire pour que le train aille jusqu'à cette ville ? ».</p>	<p>des travaux prioritaires et nécessaires pour maintenir la performance de la ligne. Les travaux de maintien de performances que la Région Nouvelle-Aquitaine a conventionné entre 2020-2023 seront prolongés au-delà de 2023 pour assurer le maintien de la performance. En ce qui concerne la régénération, il y a un lissage des investissements qui doit être fait au regard des coûts et SNCF Réseau doit présenter en septembre tous les travaux de régénération prioritaires qui pourront être faits en avance de phases en parallèle des travaux de maintien de la performance. Enormément de sujets sont déjà identifiés : 35 passages à niveau qui doivent être traités en priorité (pour environ 14 M d'euros) – défauts de géométrie de voies (4/km) – Il faut davantage identifier les besoins de travaux par ordre hiérarchique.</p> <p>Concernant la prise en charge des clients, SNCF Voyageurs conseille d'aller sur le site TER Nouvelle-Aquitaine (ter.sncf.com) pour faire des réclamations. Les billets viennent peut-être aussi de Pays de Loire. Même si l'incident n'a pas eu lieu sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine, SNCF et la Région suivent cela de près.</p>
<p>Questions usagers comité de lignes</p> <p>« En avril 2019, en plénière, on a voté le schéma régional routier. Dans les exemples, on a parlé de la liaison Pau-Tarbes avec l'Occitanie, de l'axe Poitiers-Nantes et de la liaison entre Loudun et Saumur. Est-ce que l'on a avancé sur celle-ci ? C'est notre porte nord qui est embranchée, électrifiée, avec la ZI et la zone de fret. Pour faire la boucle sur l'usage entre le Nord Vienne, le Saumurois et le Thouarsais on a vraiment besoin de cet axe-là ».</p>	<p>Réponses Région-SNCF</p> <p>La liaison Loudun-Saumur est un dossier qui va avancer dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité que la Région va bâtir à l'échelle du territoire. Le Loudunais fait partie du même contrat de territoire que le Thouarsais. On a un bassin de mobilité qui va travailler à cette échelle-là. Donc, l'enjeu c'est de travailler à la fois avec le Saumurois, le Loudunais et le Thouarsais, pour arriver à travailler collectivement des offres pertinentes qui correspondent aux besoins. Par le passé, quand on avait de l'argent, on maillait le territoire, on faisait plein de lignes, on croyait répondre aux besoins. Aujourd'hui, l'objectif c'est de construire les choses avec les gens pour qu'il y ait des offres pertinentes. Il y a un travail très construit qui se fait autour du Saumurois, du Loudunais et du Thouarsais. Il y a une véritable volonté de transcender les frontières qui n'ont pas lieu d'être. C'est vraiment dans la concertation que ça va naître, mais ça va prendre du temps. C'est une nouvelle démarche pour construire les offres de transport. Quand ces offres étaient évidentes, elles trouvaient leur clientèle</p>

tout de suite. Mais on est sur des territoires où il n'y a pas d'offres de transport collectif dignes de ce nom depuis longtemps. L'objectif c'est d'impliquer les acteurs locaux et il faut des relais pour que les gens trouvent des informations. Il y a des outils informatiques, mais ce n'est pas la panacée, car il y a 30 % des gens qui sont en dehors de ce système-là. Il y a besoin d'humain derrière tout cela et les élus en sont conscients.

Le bureau d'informations Loudunais peut très bien être dupliqué à Thouars et à Bressuire, en s'appuyant le cas échéant sur le personnel dans les gares.

On est en train de changer de monde. On a fait la transition écologique en 10 ans, grâce au Covid... Il va falloir apprendre à dépenser moins d'énergie, et l'avenir c'est le train. Dans la région, on y a réfléchi : il y a un schéma régional d'aménagement du territoire (SRADDET), qui vise à mieux harmoniser la Nouvelle-Aquitaine, rurale à plus de 51 %. Les Français ne vont pratiquement plus habiter dans les métropoles. Dans les périphéries on a envie de bouger et la Région, avec la SNCF, accompagnera. Un jour, on pourra aller vers Loudun : les camions de céréales circulent vers La Rochelle, et peut-être qu'avec la réouverture du fret ils pourront passer par Thouars. Une aberration : c'est le train de cailloux, tiré par des locomotives diesel, alors que de la gare de Thouars à Paris, c'est électrifié.



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE
 **RENDU**

*Retrouvez l'ensemble des actualités concernant la ligne 10
dans les volets 1 et 2 du compte-rendu.*