



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

**votre avis
COMPTE**

Volet 3

Comité de ligne Poitiers-La Rochelle

31 mai 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

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
« Pour le trajet Poitiers-La Rochelle, il n'y a que la possibilité de mettre 6 vélos. Ce n'est pas suffisant lorsqu'on veut réduire les trajets en voiture. Il faudrait pouvoir en mettre le double ». « Chaque année, nous vous demandons des places de vélos supplémentaires. Chaque année, rien n'est fait. Sur ce TER, 9 places qui pourraient passer à 12 si on enlevait ce ridicule range-ski (!) à l'emplacement même où on met les vélos. Vous pouvez mettre des accroches supplémentaires au niveau des coins strapontins. Vous enlevez 4 sièges, mettez 3 strapontins et gagnez 3 places de vélo en ne perdant qu'une place. Les vélos pliables sont faits pour être pliés... Merci et à l'année prochaine...». « Il serait primordial de créer des espaces "vélos", sous la forme de compartiments dédiés ou même de voitures complètes. Actuellement, cet accès est très problématique, voire dangereux tant pour les cyclistes que pour les autres usagers ».	La vocation première du TER est le transport de voyageurs. Aussi, il est préférable de stationner son vélo en gare, la Région encourageant le déploiement d'abri vélos sécurisés, ou de recourir à des vélos en libre-service. Néanmoins, dans le cadre des opérations lourdes à mi-vie des matériels roulants ou de futures acquisitions, le nombre de places vélos à bord sera mis en conformité avec les exigences de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM), soit 8 places.
Confort	Réponses Région-SNCF
« Le lundi matin et le vendredi soir nous pouvons constater un afflux supplémentaire de voyageurs, des jeunes étudiants ou internes notamment avec des valises assez volumineuses, qu'il est compliqué de ranger vu le nombre de vélos empruntant quotidiennement la ligne. A minima ces jours-là, il serait bon de prévoir des rames supplémentaires, afin d'éviter que les passagers voyagent debout. Au quotidien le nombre de vélos est conséquent, très bonne chose mais que prévoyez-vous pour plus de confort ? ». « Les trains du vendredi après-midi sont bondés, deux ou trois wagons seulement. Peu de place pour les vélos. Les étudiants rentrent chez eux avec des valises qu'ils ne peuvent ranger, vu les espaces proposés. Nous voyageons debout entre les wagons ou dans les couloirs. Que se passerait-il s'il y avait un accident ? Pourquoi ne pas mettre un train plus long ces jours-là ? ».	Une vigilance sera demandée à SNCF Voyageurs concernant la fréquentation de ces circulations en heures de pointe hebdomadaire. En cas de nécessité, une adaptation de la composition des trains pourra être étudiée, dans la limite des disponibilités de matériel en heures de pointes hebdomadaires. Dans le cadre de la démarche OPTIM TER, une densification de l'offre en pointe du soir est étudiée, pour 2024, pour permettre de lisser la demande sur une offre plus large et ainsi limiter la densité de voyageurs à bord d'un même TER.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Est-ce possible d'envisager une nouvelle halte à Sainte-Neomaye sur cette ligne ? Petite bourgade en développement, beaucoup d'habitants travaillent à Niort, Saint-Maixent et Poitiers. Ils pourraient ainsi aller à leur lieu de travail sans emprunter leur voiture ».	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.

Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Nous sommes dans une logique écologique, pourquoi ne pas ré-ouvrir les petites Gares pour que les habitants puisse se rendre à Poitiers ou la Rochelle sans devoir prendre la voiture ? Aujourd'hui, ma commune Coulombiers (86600), n'a plus de gare, pourtant les trains traverse la commune, on est obligé de se rendre à Poitiers en voiture. Pour se rendre à la Rochelle, on doit aller à Poitiers pour prendre le train alors que le train passe à Coulombiers ».	La réouverture de la halte de Coulombiers a été étudiée suite à la sollicitation de la Mairie. Au regard du potentiel faible et des coûts d'investissements requis, la réouverture de la gare n'a pu se concrétiser.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« La ligne 14 s'arrête à la gare de La Rochelle. Il faudrait qu'elle puisse aller jusqu'à la Porte Dauphine, ou mettre en place un minibus pour faire ce trajet, car la cité administrative de Fetilly rassemble beaucoup de personnes ».	La gare de La Rochelle Porte Dauphine ne peut accueillir les unités multiples nécessaires pour mener les missions fortement fréquentées. Par ailleurs les transports collectifs urbains offrent une desserte cadencée toutes les dix minutes en heure de pointe.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. La création d'une halte ferroviaire entre Prin-Deyrançon et Niort est-elle prévue ? De plus, y a-t-il un grand intérêt à avoir Mauzé et Prin-Deyrançon , deux gares espacées de 3km avec un grand vide de Prin-Deyrançon à Niort ? Je pense notamment à une éventuelle réouverture de la gare d'Epanne ou bien à la création d'une halte à Frontenay-Rohan (commune à 9km de Niort). En vous remerciant par avance pour vos réponses ».	Les demandes de réouverture/création de points d'arrêt doivent émaner de la commune ou de l'intercommunalité et requièrent une étude de potentiel préalable dans ce contexte budgétaire fortement contraint.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« Compte tenu de le réponse relative à la mise en place de rail à vélo en gare d'Aigrefeuille apportée en 2021, serait-il possible d'étudier la mise en place de parking à vélo sécurisé du côté sud de la gare pour les usagers en provenance du village du Thou ».	La demande d'installation d'un abri vélos sécurisés à Aigrefeuille sera étudiée.
Gares (offre de services)	Réponses Région-SNCF
« La gare de Lusignan n'est pas accessible (direction La Rochelle) aux personnes à mobilité réduite, vélo, poussette... Des investissements sont actuellement engagés et ce problème n'a pas été pris en compte. De l'argent gaspillé ! Copier aménagement de la gare de Mauzé/Mignon ! Cette gare était accessible par la route des deux côtés et pourtant un tunnel ainsi qu'un ascenseur ont été installés. L'objectif est bien de favoriser la mobilité pour tout le monde ? ».	Les gares identifiées comme prioritaires au Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé répondent à des critères de priorité définis par l'Etat : fréquentation, proximité d'un établissement recevant des personnes en situation de handicap, maillage territorial (moins de 50 kms entre deux gares accessibles). De par sa proximité avec la gare de Poitiers, la gare de Lusignan n'est pas prioritaire au titre de sa mise en accessibilité. La gare de Mauzé n'est pas prioritaire non plus. L'aménagement du sous-terrain a été réalisé dans le cadre des travaux de modernisation de l'axe Niort – La Rochelle. Elle n'est néanmoins

	pas considérée comme accessible par SNCF Gares&Connexions car ses aménagements ne facilitent la mobilité qu'en cas de handicap moteur.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. L'interconnexion des correspondances TER entre Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire pourrait être améliorée : - le train TER depuis Poitiers arrive à Niort à 18h15, - le car TER vers Fontenay-le-Comte part de Niort à 18h15. Même en courant très vite avec les bagages, le conducteur du car TER a déjà entamé la manœuvre pour quitter son stationnement et refuse de nous prendre à la sortie de la gare routière ».	Le relai a été fait auprès de notre service routier afin de remettre le car en correspondance plutôt que le TER.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Où en est le projet de réouverture de la gare d'Aytré centre ? Une étude d'opportunité lancée par la Région avait été lancée en 2021. De plus, à quand des TER qui fassent terminus La Rochelle-Porte Dauphine ? Merci par avance ».	L'étude de mobilité entre La Rochelle et la Roche sur Yon à laquelle vous faites référence intègre l'opportunité de créer des points d'arrêts supplémentaires en secteur périurbain de La Rochelle. La finalisation de cette étude, en lien avec les Collectivités locales concernées, est prévue fin 2022.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Trop peu de trains au départ de La Rochelle entre 16h et 18h30. Nous avons : 17h09 et 18h03 (2 TER ayant des arrêts à La Jarrie et Aigrefeuille Le Thou). Ce n'est pas beaucoup et laisse peu de choix pour les personnes quittant le travail vers 17h à La Rochelle. De plus, en gare de La Jarrie, il n'y a plus trop de place pour se garer en voiture dorénavant ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet, en lien avec l'Agglomération de La Rochelle pour le stationnement à La Jarrie. Dans le cadre d'OPTIM TER lot 1, l'offre au départ de La Rochelle sera améliorée pour le service annuel 2024.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Serait-il possible de prévoir des horaires qui correspondent plus à des horaires de bureaux ? Par exemple, pour l'aller, un train le matin au départ de Poitiers à 7h30 (ce qui permettrait d'arriver à Niort à 8h30). Pour le retour, un train au départ de Niort à 17h30. En effet, nous sommes nombreux à faire les allers-retours Poitiers/Niort et les horaires proposés actuellement sont soit trop tôt, soit trop tard. Bien cordialement ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet, notamment dans le cadre d'OPTIM TER pour le service annuel 2024.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Pourrait-on prévoir des TER le soir, ce qui permettrait d'aller à des spectacles, au cinéma, plus facilement ? ».	Le développement de l'offre TER s'oriente principalement sur les flux domicile-travail.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Les horaires des TER 863455 et 863459 au départ de Niort pour La Rochelle respectivement à 16h13 et 18h09 partent trop tôt pour les personnes débauchant à 16h00 ou 18h00. Serait-il possible de retarder ces deux TER de quelques minutes ? Un départ à la mn 24 de leur horaire aurait l'avantage de la simplification pour les usagers qui trouveraient un départ à 16h24, un à 17h24 et un à 18h24 ».	Suite au comité de ligne, une étude est en cours pour faire partir les trois TER de la pointe du soir à la minute 20.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« L'absence de TER entre 15h50 et 17h09 dans le sens La Rochelle /Poitiers ne facilite pas l'usage du service de transport en commun dans le cadre d'une politique d'accessibilité et de développement des transports respectueux de l'environnement ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet, notamment dans le cadre d'OPTIM TER pour le service annuel 2024.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Je propose d'étudier la possibilité d'avoir un service de TER le vendredi et le samedi soir (les usagers potentiels tendent à rester plus tard en ville le vendredi et le samedi) de La Rochelle vers Niort. Pour l'horaire, je propose de prendre l'exemple sur d'autres régions (Ex ligne TER Dijon <-> Besançon). Avec un omnibus qui partirait vers 23 h de La Rochelle et arriverait à 23 h 45 à Niort. De plus, ce train pourrait capter une partie des usagers qui saturent les trains du vendredi soir ».	La proposition est prise en compte. Toutefois les sujets de développement de l'offre TER prioritaires restent les pics de fréquentation.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Bonjour. Actuellement, les horaires proposés ne correspondent pas du tout aux horaires de bureaux. Pourtant nous sommes nombreux à prendre le train pour aller travailler notamment sur le trajet Poitiers-Niort. Ne serait-il pas possible de prévoir un train à 7h30 au départ de Poitiers ? Il en est de même pour le retour, un train au départ de Niort à 17h30 ne serait-il pas envisageable ? Beaucoup ont déjà contacté la SNCF en ce sens, nous espérons que notre demande sera étudiée avec attention ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet, notamment dans le cadre d'OPTIM TER pour le service annuel 2024.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Bonjour. Merci pour cette initiative. Les horaires en gare de La Jarrie pour La Rochelle correspondent exactement à ceux des bus et ne permettent pas une offre élargie de transports en commun pour des élèves et personnes actives qui se rendent à La Rochelle. De plus, aucun train entre 12h et 17h, ni après 19h de La Rochelle et donc obligation de prendre la voiture. Au final, une ligne indispensable, avec des arrêts	L'information sera relayée auprès de l'Agglomération, la démarche d'adaptation des horaires TCU étant plus simple et rapide à mettre en œuvre qu'une adaptation des horaires TER. Un meilleur cadencement de la pointe du soir est également étudié dans le cadre de la démarche OPTIM TER pour le service annuel 2024.

intéressants, mais trop peu d'horaires, ce qui conduit à une sous-utilisation de la ligne ».	
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Le dernier départ de Poitiers pour La Crèche est à 17:57, ce qui est parfois limitant professionnellement. Il y a un TER qui part de Poitiers à 19:12 mais qui ne s'arrête pas en gare de La Crèche. Est-ce qu'il serait possible que ce train s'arrête à La Crèche ? D'autre part, le vendredi soir il y a souvent un manque de places pour les vélos. Serait-il possible d'en ajouter ? ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet notamment dans le cadre de la démarche Optim'TER.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Est-ce que l'on pourrait étudier la question afin d'avoir les mêmes arrêts sur Prin-Deyrançon qu'à Mauzé ? La distance étant faible entre les deux villes, l'impact sur le temps de circulation du TER ne devrait pas être impacté fortement (freinage, accélération...).La halte de Prin-Deyrançon ne sert actuellement, de par ses horaires, qu'aux lycéens qui n'ont pas d'autre solution pour se rendre aux lycées sur Niort. S'ils manquent leur train, ils prennent le suivant et descendent à Mauzé. Mais là, attention à l'amende de 100€ ! ».	Merci pour ce retour, nous allons étudier ce sujet notamment dans le cadre de la démarche Optim'TER.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Serait-il possible d'ajouter des horaires le matin et le soir pour ceux qui habitent autour de la ligne entre Niort et Poitiers ? Ceci afin que cela soit plus simple d'utiliser le TER et qu'il soit vraiment un mode de transport. Plus d'horaires = plus de souplesses = plus d'utilisateurs. C'est important de développer les modes de transports écologiques en veillant à ce que ce soit économique pour que les personnes aient envie de tenter l'expérience ».	Bonjour, Les sujets de création d'offre sont étudiés dans le cadre de la démarche OPTIM TER pour le service annuel 2024, les Collectivités locales et associations d'usagers concernées seront concertées dans ce cadre le 12/09/2022.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Utilisateur quotidien du TER en 2021, j'ai hélas dû me résoudre à prendre la voiture suite au changement d'horaire du ter sur la ligne Poitiers-La Rochelle en 2022. Les horaires du matin (07h24 ou 8h19) et soir (17h09 ou 18h03) mériteraient d'être complétés par un TER intermédiaire : 7h55 et 17h35. Les TER sont saturés d'usagers et le réseau routier l'est également. les questions sensibles d'environnement, de coût énergétique devraient favoriser le développement du TER dans notre région ».	Le sujet de la densification de l'offre TER de la ligne est étudié dans le cadre de la démarche OPTIM TER. Démarche à propos de la laquelle les territoires seront concertés le 12/09/2022 pour une mise en place fin 2023. Sur la ligne 14 les optimisations sont contraintes par la capacité actuelle de la voie. Cette dernière accueille de nombreux opérateurs ferroviaires distincts, et présente des contraintes structurelles majeures pour la capacité.
Horaires	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Je ne sais pas si c'est possible d'avancer le train de 7h57 qui part de Poitiers de 7h57, à 7h30 par exemple. avec cet horaire-là, nous	Bonjour,

arrivons un peu tard au travail (Maif) et le train de 6h30 est très tôt pour nous. Si vous pouvez faire un train entre les deux cela serait vraiment idéal ! ».	Au Service Annuel 2023, l'horaire de départ 863445 sera restauré comme au Service Annuel 2024, à savoir 6h44 afin de cadencer à l'heure les horaires d'arrivée à Niort et La Rochelle. L'avancée du 863447 sera néanmoins étudiée. Très cordialement,
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Les TER du vendredi après-midi sur le sens La Rochelle / Poitiers (863454, 456, 458 et 462) sont bondés. Etudiants, militaires (Saint-Maixent), touristes et employés.... énormes valises, bardas et s'il y a la place, les vélos. Les conditions de transport, quand on peut monter dans le train, sont anormales. * Agrandir le TER, longueur ou double étage comme sur la ligne Tours/Nantes. * Augmenter le nombre de TER sur cette période ».	Le sujet des sur-occupations est vigilé par SNCF pour mettre en place une solution adéquate, dès lors que le parc de matériels roulants le permet.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Bonjour. Merci pour l'initiative de cette consultation. Plusieurs trains à destination de grandes villes (par exemple Paris) partent de Poitiers entre 7h00 et 7h30. Malgré tout, les TER disponibles sur cette ligne 14 ne permettent pas d'arriver en gare de Poitiers avant 7h35. A quelques minutes près... c'est dommage ! ».	Etant donnée la longueur de la ligne et le temps de parcours en jeu, le TER 863442 se destine préférentiellement aux usagers pendulaires entre La Rochelle, Niort et Poitiers. Il nous faut étudier le volume d'usagers impactés par une avancée de ce TER pour permettre une correspondance TGV dont les horaires sont, de surcroît, fluctuants.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Il y a une dizaine d'années, ce parcours (quotidien pour moi) se faisait en 40 à 50 minutes. Aujourd'hui, matin comme soir, on est souvent autour de 55 voire 65 minutes... Ceci semble dû à un besoin de laisser passer un train en face sur la portion où il n'y a qu'une ligne (pas de croisement possible). C'est vraiment dommage et pénalisant pour le temps de travail au bureau ».	Supposant qu'il s'agit d'un trajet Niort<>Poitiers, il y a en effet une dégradation du temps de parcours dû à l'augmentation du volume de trafic de trains (fret, TGV, TER) sur une section partiellement en voie unique. Sur voie unique les trains doivent s'éviter en gare et nécessite régulièrement des stationnements. Des études sont en cours pour déployer des aménagements capacitaires et fluidifier ces croisements. Les conclusions partielles seront vraisemblablement présentées au prochain comité de ligne.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>
« Les connexions avec la LGV pour Bordeaux sont quasi inexistantes, c'est vraiment dommage, car j'en ai besoin régulièrement pour le travail. Il est plus facile et pratique d'aller à Paris, c'est le comble, même après plusieurs années de mise en œuvre de la LGV Poitiers-Bordeaux ! Heureusement il y a Flixbus et le covoiturage, mais je souhaiterai vraiment éviter ces moyens de locomotion fatigants ».	Le TER n'a pas vocation à substituer à des missions TGV. La mission La Rochelle <> Paris Montparnasse existant, les TER se destinent prioritairement aux pendulaires entre Poitiers, Niort et La Rochelle. Les mises en correspondances possibles seront néanmoins étudiées.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses Région-SNCF</i>

« Est-il possible de créer un aller-retour Niort-La Rochelle en fin de matinée et un autre en début d'après-midi ? ».	Les sujets de création d'offre sont étudiés dans le cadre de la démarche OPTIM TER pour le service annuel 2024, l'aller-retour en creux de matinée notamment.
<i>Horaires</i> « Bonjour. Pour les personnes habitant sur Poitiers et travaillant par exemple à Lusignan (jusqu'à Niort), cela manque d'horaires. Une seule option : 7h52 matin, 17h17 soir. Comment faire 38h/semaine ainsi ? Il manquerait un train après 17h17 et avant 18h43 (trop tard). Vous gagnerez au moins une vingtaine d'usagers... Ensuite, suite à la création d'une passerelle en gare de Lusignan et la fermeture de l'accès côté direction Niort, accès très difficile aux vélos. Merci de rouvrir cet accès (au nord) ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Ces sujets d'adaptation horaire sont identifiés, et vont être étudiés dans les meilleurs délais. Quant à l'accès Nord des quais de Lusignan, il n'a jamais été officiel et traversait une voie de service causant un enjeu de sécurité ferroviaire important, c'est pourquoi il a été interdit par SNCF Réseau. Il ne pourra pas être rouvert.
<i>Intermodalités</i> « Récréer une halte à Vouillé (79) permettrait la desserte de l'est de l'agglomération niortaise et du centre-est proche des autoroutes, aéroport... ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> 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.
<i>Tarifs</i> « Le coût du billet Poitiers-La Rochelle est trop élevé (26€) et n'encourage pas à prendre le train. Même le TGV est moins cher. Un coût de 10 € encouragerait vraiment les déplacements en train ».	<i>Réponses Région-SNCF</i> Le prix du TER payé par l'utilisateur est de l'ordre de 20%, le reste étant financé par la Région Des tarifs attractifs ont été créés selon le type d'usage : fréquents, occasionnels., ou l'âge (moins de 28 ans). Pour les trajets occasionnels, la carte + offre notamment des réductions allant de 25% en semaine à 50% les week-ends et vacances scolaires. Plus de renseignements sur : Les tarifs, pass et abonnements des trains TER Nouvelle-Aquitaine.

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Maire du Thou. 3 questions : - A M. Matha : des morceaux de frises tombent du bâtiment sur le quai. C'est dangereux - Il y a quelques années, l'accessibilité au quai de Surgères avait été programmée. Aujourd'hui, on n'en parle pas du tout - Prolonger l'arrêt jusqu'à la Porte Dauphine de La Rochelle ».	Ce bâtiment est un bâtiment appartenant à SNCF Réseau et non à Gares et Connexions. La demande sera relayée. Surgères est considérée comme une gare complémentaire au titre de l'accessibilité. Le rehaussement des quais serait notamment nécessaire. Des tests ont été effectués par SNCF. 2 choses devraient être envisagées : l'investissement (pas de date à ce jour, les gares prioritaires devant être traitées au préalable) et la prestation liée à la personne. La loi va obliger SNCF, pour plusieurs gares, à faire un certain nombre de prestations, telles que pouvoir descendre un fauteuil roulant et aider la personne à prendre le train... Des gares devront être équipées en EPMR (Equipement pour Personnes à Mobilité Réduite). Un état d'avancement de l'équipement sera fait pour la gare de Surgères lors du prochain comité de ligne. Autrefois, Porte Dauphine n'était pas une destination réclamée par les usagers. Sa desserte est contrainte par la traversée des infrastructures ferroviaires, en sortie de gare de La Rochelle, et par l'impossibilité de recevoir des trains en unité multiple, sans allongement des quais. La destination Porte Dauphine intéresse les gens du quotidien. La Région ne juge pas pertinent de desservir cet arrêt depuis Bordeaux, mais bien depuis Rochefort ou de Niort. La liaison La Rochelle – Porte Dauphine est une ligne à voie unique (100 m à Porte-Dauphine) : plusieurs trains ne peuvent être enclenchés en même temps, et on ne peut pas envoyer un train de La Rochelle tant que la ligne est occupée par un autre TER au

	niveau de Porte-Dauphine. Par ailleurs, il y a beaucoup de trains de fret vers /depuis Porte Dauphine, ce qui restreint la capacité pour pouvoir insérer des TER. Des choix en termes d'offres devront être faits.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Usager et suis intéressé par le prolongement jusqu'à la Porte-Dauphine. Sur le créneau du vendredi vers 15 h 50, qui correspond à la sortie des internats, des établissements scolaires de La Rochelle, les trains sont saturés, avec des trajets debout avec le vélo à côté. Pourquoi y a-t-il des TER qui roulent au diesel alors que la ligne est électrifiée ? ».	Concernant Porte-Dauphine, des discussions sont en cours, comme évoqué précédemment. On a travaillé avec les entreprises de transport terrestre et donné accès aux bus. On est contraint par le système ferroviaire. Par le succès de ces trains, des forçements (mise en unité multiple des TER) peuvent parfois être activés. A ce stade, il n'y a pas d'autre alternative pour répondre à la problématique de saturation de certains trains comme ceux du vendredi, notamment avec les flux étudiants qui sont importants ou lors de longs week-ends. Concernant les vélos, un travail est mené avec SNCF Gares&Connexions, avec les Communautés d'agglomération pour éviter que les vélos soient embarqués à bord et implanter des garages à vélos. Par exemple, sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, en été, un dispositif est mis en place consistant à limiter, sur certains trains, le nombre de places assises pour pouvoir mettre des vélos. Mais cela ne peut se concevoir toute l'année pour les trains d'abonnés, notamment en termes de sécurité. Aucune solution n'a été trouvée pour les gros bagages. Sur le matériel, il y a des démarches éco-conduites et éco-stationnement qui sont lancées avec la Région pour diminuer les consommations de fluides. Selon la disponibilité du parc matériel, des engins thermiques peuvent être amenés à circuler sur des lignes électrifiées.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Réouverture de certaines haltes dans le cadre territorial du Grand Poitiers, notamment celle de Coulombiers ».	Sur ce territoire, la halte de La Jarry a été créée. C'est un investissement important. Toute création de halte pose la question, outre les aspects financiers, de l'allongement du temps de parcours, et de la

	possibilité de faire circuler les trains : « je crée un arrêt, forcément je retiens le train derrière ». La Région travaille de concert avec Grand Poitiers sur ce sujet pour optimiser les dessertes, notamment celle de Lusignan. Dans ce cadre, Grand Poitiers à partir de septembre met en place une ligne de service de bus entre Lusignan et Poitiers qui desservira Coulombiers mais également du TAD pour faire du rabattement sur les villes alentours vers Lusignan.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Claudette Hugon, représentant le collectif de la ligne entre Niort et La Rochelle. On vous a fait parvenir les questions que l'on va vous poser. Il y a eu une période où tous les vendredis soirs les rames étaient doublées. Pourquoi n'est-ce plus le cas aujourd'hui ? Il n'y a pas suffisamment de places pour les gros bagages. Le samedi sur Surgères-La Rochelle, il est compliqué de trouver des trains correspondant aux horaires de travail Le train Niort-Surgères (863459) a été avancé à 18 h 13. Cela pose des difficultés pour les usagers qui travaillent. Le train de 16 h 13, alors qu'il était à 16 h 40, est trop tôt également. Il y a des trains qui ne mettent pas de barres jusqu'au quai pour ne pas avoir de vide, mais certains ne le mettent pas. C'est à cause de cela, qu'une personne est rentrée dans le train et s'est blessée.	Le parc matériel est contraint (matériel en maintenance, les dégradations, les tempêtes). Aujourd'hui, SNCF fait face à une réelle difficulté sur les heures de pointe, mais recherche toutes les solutions envisageables. SNCF fait face à des problématiques de constructions complexes de sillons. Par rapport au SA 2022, ces trains ont été retardés pour être plus proches de la minute 20. Au SA 2023, le train de 17 h 09 est prévu au départ de Poitiers. Des croisements avec le TGV rendent impossible le départ plus tard de Poitiers. Mais la Région demande à SNCF d'examiner malgré tout la faisabilité d'ajustement des horaires. Pour le 863459, 17 h 09 de Poitiers et son passage à 18 h 13 à Niort. La Région demande de retenir de 7 mn le TER à Niort pour l'envoyer à 18 h 20, dès cette année, selon la faisabilité technique. La Région a négocié sur ce sujet avec TGV. Les usagers souhaitant emprunter le TGV doivent recourir à un abonnement Mon Forfait Annuel (MFA) auprès de TGV. Ils pourront ainsi emprunter indifféremment les TGV ou TER sur une origine-destination précise. Le coût est néanmoins supérieur à celui de l'abonnement TER.

Entre Niort et La Rochelle, il y a un TGV qui part à 17 h 40 de Niort, mais qui n'est pas complet après Niort. Cela permettrait à des personnes de prendre ce train-là. Or, c'est un coût supplémentaire ».	
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Concernant les vélos dans les différentes haltes, notamment à Lusignan où un grillage a été installé ».	Le grillage vise à interdire la traversée de la voie de service de l'autre côté des voies, pour des raisons de sécurité. Le seul moyen pour traverser une voie de service serait de créer une passerelle ou un souterrain. C'est la même chose à Surgères.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonsoir. Benoit Groussin, FNAUT Poitou-Charentes. Concernant la démarche de l'organisation de l'offre sur Poitiers-La Rochelle. On vit sur une organisation qui date et qui n'a pas changé. Il faut réfléchir à la question de dessertes de versant à la fois sur le versant La Rochelle et sur le versant Poitiers. La politique du versant, c'est une démarche qui se rapproche des besoins et on va faire des « La Rochelle-Niort » ou « Niort-La Rochelle », du « Niort-Poitiers » ou du « Poitiers-Niort », en complément, de bout en bout, sans les supprimer. L'avenir passe par la proximité. Cela permettrait de s'affranchir d'un certains nombres de contraintes, notamment celles du départ de Poitiers qui est une gare très chargée. Dans le cadre d'Optim'Ter 2024, pourquoi ne pas intégrer cette démarche afin de faire des « La Rochelle-Niort » et des « Niort-Poitiers » qui font toutes les gares ? Cela permettrait d'avoir une desserte beaucoup plus fine, plus dense, une meilleure rotation du matériel. Cela permettrait aussi d'engager un report modal beaucoup plus important : quitter sa voiture pour aller vers le train à condition que les horaires soient adaptés ».	Les liaisons « La Rochelle-Poitiers » doivent être maintenues, notamment en raison de l'explosion démographique. Or, plus les trains viennent de loin, plus c'est compliqué à gérer en termes d'exploitation. Autrefois il y avait des dessertes par bassin versant. Dans le cadre de la démarche Optim'Ter, ce sujet devra être travaillé.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Sur les travaux de La Rochelle. Lorsqu'on prend le vélo actuellement avec les travaux, on est obligé de le porter et de le descendre pour accéder à l'extérieur. Est-ce qu'une fois les travaux terminés, avec la passerelle et la mise en place de l'ascenseur, serons-nous obligés de faire le tour de la gare ou va-t-on remettre quelque chose qui permettra un meilleur accès en passant par le passage souterrain ? ».	Juridiquement, SNCF ne peut toucher au quai tant que les travaux d'accessibilité ne sont pas terminés. Mais les petites rampes vont être remises dès que possible.

3 : Questions posées lors du comité de lignes et non répondues en séance

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. Grand Poitiers soutient les demandes de réouvertures de certaines haltes de son ressort territorial comme celle de Coulombiers sur la ligne 14. Dans quelles conditions et à quelle échéance une étude visant cet objectif pourrait-elle être lancée ? ».	La demande avait été formulée par la municipalité en 2017 et n'avait pas été retenue faute de potentiel voyageurs suffisant dans un contexte budgétaire particulièrement contraint. Par ailleurs à compter de septembre 2022, Grand Poitiers mettra en place une ligne de BHNS entre Lusignan et Poitiers desservant Coulombiers.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Usager régulier de la gare de Lusignan. Vous avez réduit l'accessibilité sur la voie Niort-Poitiers par un grillage, il n'y a qu'une passerelle, Pourquoi ? Est-ce que cela va évoluer ? ».	L'autre accès historique aux quais de Lusignan n'a jamais été officiel. Ce dernier a été fermé par SNCF Réseau car nécessitant de traverser une voie de service exploitée, occasionnant un risque de sécurité majeur.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Bonjour. On comprend bien la contrainte de l'embarquement des vélos dans des espaces limités à bord. Dans les agglos, il existe effectivement des services vélos qui peuvent dispenser les voyageurs de transporter le leur. Mais ce n'est pas le cas des gares desservant des territoires peu denses - même le stationnement simple en gare n'est pas toujours assuré. Ex : Saint-Maixent : un seul côté est équipé en stationnement sécurisé (passerelle OK pour les piétons, et encore, sans poussette... mais pas pour les cyclistes notamment les VAE, trop lourds) ; quant aux trois autres gares du Haut Val de Sèvre, elle n'est pas dans la liste des gares prioritaires pour le stationnement vélo sécurisé... Comment améliorer cette offre de stationnement et/ou autoriser les vélos à bord pour les voyageurs des "petites" gares ? ».	Dans le cadre de la convention de modernisation des haltes entre la Région et Gares&Connexions, la mise en place de box vélo sécurisés est étudiée en mutualisant avec les travaux prévus en 2023 notamment à Pamproux, La Crèche et La Mothe.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Vous indiquez d'une démarche éco-durable et vous parlez de réduire l'accès aux vélos ? ».	L'objectif est de réduire l'emport des vélos sans en réduire l'usage, en permettant aux usagers de les laisser à quais de manière sécurisée.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Dans les avions, la taille des bagages cabine est limitée depuis des lustres... à quand une mesure comparable dans les trains ? je note moi aussi une augmentation chronique de la taille des valises chez beaucoup de voyageurs ».	La mesure est pertinente mais nécessite une grande logistique afin de la faire appliquer. Logistique dont dispose l'intégralité des aéroports mais quasi aucune gare de la ligne 14.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« La passerelle à la gare de Lusignan complique énormément l'usage du vélo, et pour les habitants de Poitiers qui vont à Lusignan les horaires ne permettent pas de faire des semaines à 38h, dommage ».	L'accès non officiel au Nord des quais de Lusignan traversait une voie de service causant un enjeu de sécurité ferroviaire important. Il ne pourra pas être rouvert.

« Serait-il possible de rouvrir le passage côté quai direction Niort pour les vélos ? Pour ne pas avoir à utiliser la passerelle ? 6 km à faire à vélo ! Alors imaginez porter un vélo électrique sur une passerelle...Pour les horaires Poitiers <-> Lusignan : seule possibilité le 7h52 matin et 17h22 le soir. 7h44 de travail à faire chaque jour et situé à 6 km de Lusignan (INRAE Lusignan, 180 personnes dont 30 usagers potentiels !) : c'est impossible de faire ses heures. Et impossible d'aller à Rouillé, en raison des horaires, alors que cette gare est plus proche ».	Pour les pendulaires, Grand Poitiers met en place en Septembre 2022 un BHNS entre Lusignan et Poitiers, offrant des horaires complémentaires à l'offre TER.
---	--



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités concernant la ligne 14
dans les volets 1 et 2 du compte-rendu.