



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS

**pour améliorer
la qualité
des services TER**

votre avis
COMPTE

Volet 1

Comité de lignes Axe Bordeaux - Tours

5 avril 2022

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNE

« Arrêts à la demande en gares existantes : Ce serait un réel progrès. Parfois, il faut que j'aille en voiture à la gare suivante, car selon les horaires, bien que le TER passe, il ne s'arrête pas... »

Ce dispositif d'arrêt à la demande sera déployé en 2023, notamment à Jassonneix sur le territoire Limousin. Selon les résultats, il pourrait être envisagé de l'élargir à d'autres gares. Toutefois, ce dispositif est conduit sur des lignes où la vitesse de circulation est très limitée et bien inférieure à celle de la ligne 12. Réduisant la pertinence de cette solution.

« Bonjour, le matin en semaine il manque au moins 2 créneaux horaires ou à adapter les existants pour avoir des arrêts à Poitiers vers 7h45 et 8h45 en plus/au lieu de 7h11 et 8h14. De plus, le samedi il manque une arrivée entre 14-16h à Poitiers. Pour inciter les habitants éloignés du centre-ville à utiliser TER, il faut adapter les horaires afin d'être plus avantageux que le transport routier et modifier les habitudes. Et cela permettra de revitaliser centres ville en facilitant leur accès ».

L'offre supplémentaire qui a été mise en place entre Tours et Poitiers proposera au Service Annuel 2023 une arrivée à Poitiers à 8h39. Une arrivée à 7h29 est également possible via le 863031. L'arrivée du samedi sera étudiée dans le cadre de la démarche OPTIM TER (refonte des horaires pour les rendre plus lisibles et attractifs) pour le 2024.

« Je suis usagère du TER entre Jaunay-Clan et Poitiers (arrêt Jaunay-Clan ou Futuroscope). La fréquence proposée n'est clairement pas suffisante aujourd'hui pour envisager plus de trajets en train. Cela serait pourtant très avantageux en termes de temps de trajet (10 mn en TER vs 20 mn en voiture) et de facilité d'accès (stationnement, etc). Il faudrait un train toute les demies-heures dans les 2 sens en journée, ainsi qu'une fréquence plus élevée en début et fin de journée (toutes les 10 mn) ».

L'offre entre Poitiers et Châtelleraut se renforce progressivement depuis le SA2021 (+ 1 aller/retour quotidien). Toutefois une telle fréquence n'est techniquement pas atteignable et financièrement non viable. Le cadencement visé est la demi-heure en pointe, et l'heure en heure creuse.

« Depuis le changement d'horaire de décembre 2021, il est impossible d'avoir la correspondance entre les lignes Angoulême/Poitiers et Poitiers/Tours à 7h36. Pouvez-vous ajuster les horaires ? ».

Nous étudierons attentivement cette correspondance. Bien qu'en première analyse elle s'avère complexe car le TER de 7h36 est la seule option permettant une arrivée à Tours avant 9h, le retarder de 15 minutes impacterait fortement les usagers. Le TER de 6h31 pour Poitiers nécessiterait une avancée de minimum 15 minutes, ce qui aurait également un fort impact usagers étant donnée la fréquentation de ce TER.

« Pour les petites villes comme Ruffec, l'avènement du TGV a entraîné la suppression des express et rapides ; faute de correspondances adaptées et malgré la LGV, imaginer un parcours Ruffec/Orléans ou Ruffec/Bayonne est un casse-tête qui fait préférer, à grand regret, la voiture. Faute d'un cadencement Tours/Bordeaux de l'axe dans sa totalité, pourrait-on bénéficier d'un TER quotidien par sens desservant les principales gares entre ces 2 agglomérations, sans diminution du nombre actuel de TER? ».

Un tel TER n'est pas envisageable. Une mission Tours – Bordeaux nécessiterait un temps de parcours trop long (même en desserte intermédiaire réduite). Ce qui se traduirait par l'impossibilité de proposer simultanément un horaire de départ et d'arrivée attractifs.

« Bonjour, question sur les trains transversaux, diamétralisés. Pourquoi avoir fusionné les lignes 11 et 12 ? Cela nous oblige à attendre à Poitiers ».

Les trains diamétralisés ont été mis en place à la demande du Conseil Régional et des usagers pour faire Châtelleraut/Angoulême direct sans correspondance à Poitiers. Globalement, le temps d'attente à Poitiers est de 3 mn. 4 A/R quotidiens sont proposés en TER, sans rupture de correspondance entre Angoulême et Châtelleraut.
Il y avait notamment une demande de desservir la zone d'activité du Futuroscope depuis le sud de Poitiers.
Par ailleurs, des travaux en gare de Poitiers sont en cours pour le confort des usagers.

« Par rapport à ces haltes, la Région va-t-elle réhabiliter ces espaces pour en faire des espaces de multimodalités ? La liaison en navette est assez chaotique, notamment pour les étudiants et pour les pendulaires ».

Les modernisations des gares de Saint-Saviol et Epanvilliers seront étudiées pour 2024 avec réalisation des travaux en 2025.

« Bonjour. Quand aura-t-on des TER grande vitesse par la LGV ? La liaison Bordeaux-Angoulême s'est nettement dégradée depuis 2017. La Région a contribué fortement au financement de la LGV, il serait légitime de s'en servir pour un service TER GV ».

Notre matériel roulant ne remplit pas les critères techniques permettant une circulation sur un axe GV (signalisation à bord non adaptée, vitesse commerciale inférieure à 200km/h). Sans compter la suppression de tous les points d'arrêt entre Angoulême et Bordeaux qui ne correspond pas à la politique de desserte tenue par la Région.



COMPTE-RENDU

PRINTEMPS 2022
15 CONCERTATIONS
pour améliorer
la qualité
des services TER

votre avis
COMPTE

Retrouvez l'ensemble des actualités, questions
et propositions concernant les lignes 11, 12 et 13
ainsi que leurs réponses dans les volets 2 et 3.