

CONCERTATIONS TER 2023

15 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Compte-rendu



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

Comité de lignes Bassin de Saintes 4 avril 2023

Votre avis compte !

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

Confort	Réponses
« Le confort passe par la propreté des rames. En période estivale, c'est avec un triste constat, que les "restes de repas" étaient fréquents sur les rotations de la Ligne 17. Le confort, c'est également sur les lignes 16 et 17, le fonctionnement des prises électriques mises à disposition à bord des rames et qui ne fonctionnent jamais ! ».	Les TER sont nettoyés quotidiennement, et dotés de poubelles permettant aux voyageurs de jeter leurs déchets. Il est regrettable que des personnes n'agissent pas de façon civile en laissant leurs déchets à leur siège.
Confort	Réponses
« Serait-il possible de mettre en place un wagon supplémentaire ou aménager une rame de train pour pouvoir transporter plus de vélos par voyage ? ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'export 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'export 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

	réserve, a été déployé sur plusieurs lignes à forte fréquentation touristique.
Confort	Réponses
« L'électrification des lignes 16 ou 17 prévue dans le dernier CPER ne pourrait-elle pas enfin voir le jour ? ».	Compte-tenu du nombre important de lignes ayant besoin de travaux de régénération en Nouvelle-Aquitaine, la priorité est donnée à court et moyen terme à ces opérations. Ainsi la ligne 17 devrait faire l'objet d'importants travaux de régénération dans le prochain CPER.
Gares (offre de services)	Réponses
« Malgré des rapports constants auprès du service "Relations Clientèle" des lignes TER Nouvelle Aquitaine, on remarque, aucune amélioration sur les réguliers dysfonctionnements des rames TER opérant les lignes L16 et L17. Même chose pour le dernier automate mis à disposition des voyageurs pour l'achat des billets depuis que la gare de Royan a été rénovée, trop souvent en panne ! Comment fonctionne l'entretien technique des rames et l'automate de vente de billets ? Pourquoi les problèmes techniques sont récurrents malgré une remontée auprès du service relations clientèle ? ».	Les rames sont maintenues très régulièrement dans les technicentres régionaux, mais il peut arriver que les rames les moins récentes subissent des pannes malgré cela. La Région augmente également le nombre de circulations année après année, ce qui augmente le besoin en matériel roulant. Il peut arriver de faire circuler des rames présentant des dysfonctionnements relatifs au confort ou à l'information voyageurs, plutôt que de les envoyer de suite en maintenance et d'annuler des trains. Les opérations mi-vie prévues sur les BGC devraient également permettre de remettre à neuf nombre d'équipements et de faire baisser ces dysfonctionnements. Sur les automates, ils sont également régulièrement maintenus, mais ils arrivent à obsolescence, ce qui augmente le risque de pannes. De nouveaux automates ont été commandés et seront progressivement déployés à compter de fin 2024.
Gares (offre de services)	Réponses
« Quel service de confort est-il proposé aux voyageurs souffrant d'handicap venant de Royan, utilisant les lignes L16 et L17 et devant transiter par la Gare de Saintes pour se rendre à Paris ? ».	La gare TER de Royan dispose des services Accés TER et Accés Plus. Ces deux prestations permettent une prise en charge de la gare de départ jusqu'au siège puis une prise en charge en gare de destination ou de correspondance. En cas de trajet en TER avec ou sans correspondance la prestation est assurée par Accés TER en gare d'origine. En cas de correspondance TGV, le service Accés Plus assure la prestation.
Horaires	Réponses
« Usager occasionnel de la ligne D17, il y a une correspondance de plus de 50 minutes entre le TER 864474 (arrivée 19h15) et le TGV/OuiGo au départ de Niort (20h07) les soirs en semaine. Ce temps de correspondance peut-il être raccourci ? ».	Au prochain service annuel 2024, le TER partira à 18h10 et arrivera à Niort à 19h29, ce qui réduira le temps de correspondance à 37'.
Horaires	Réponses
« Usager occasionnel de la ligne L15, il y a une correspondance de plus de 60 minutes entre le TER 864792 (arrivée 19h52) et le TGV INOUI 8392 au départ de La Rochelle Ville (21h09) le dimanche soir.	Le TER qui donne la correspondance vers Paris est le 864036 qui arrive à la Rochelle à 20h52. Il arrivera à 20h58 au prochain changement de service en décembre.

Ce temps de correspondance peut-il être raccourci ? ».	
<i>Horaires</i> « A partir de nombreuses " petites gares", la norme est de 3 trains par jour (matin tôt, midi, fin d'après-midi) qui sont dévolus - et c'est compréhensible - aux travailleurs (dont les horaires sont fixes). Quid des autres potentiels usagers pour d'autres potentielles activités (horaires de travail décalés, consultations, shopping, cinéma, musées, visites familiales, amicales, rendez-vous, etc...). Il est connu que l'usage des transports est lié à leur fréquence (voir les études concernant les transports gratuits) plus qu'à leur tarification. Pour rendre le train plus attractif, je propose de passer de 3 à 6 trains par jour : milieu de matinée et d'après-midi, ainsi que soir en plus. Merci ».	<i>Réponses</i> Effectivement, la fréquence est un élément d'attractivité prépondérant. C'est pourquoi la Région a souhaité, via la démarche Optim'Ter, prioriser une meilleure répartition horaire des trains tout au long de la journée, lorsque cela est possible techniquement et que l'arrêt se justifie, c'est-à-dire qu'il y aura un nombre suffisant de voyageurs justifiant l'arrêt. Ce n'est hélas pas toujours le cas dans les petites gares.
<i>Horaires</i> « Je constate des irrégularités de service sur les Lignes L16 et L17 non reportées, à l'exemple de ceux du 26 mai et du 17 novembre derniers, en annulant un train sans prévenir et en faisant circuler un train indiqué comme annulé, occasionnant un retard de plus de 8h en mai dernier et des frais de taxi inutiles en novembre dernier. Une fois encore malgré des consignes d'utilisation des sites internet pour se renseigner, les informations données aux voyageurs étaient totalement erronées ! Que doivent faire les voyageurs ? ».	<i>Réponses</i> Il est difficile de vous répondre de façon précise sur ces événements. Il arrive effectivement que l'information voyageurs fasse défaut, lorsque les situations sont extrêmement perturbées, et qu'énormément de trains sont touchés, par exemple lorsqu'une gare majeure est évacuée pour colis suspect ou qu'il se produit une panne soudaine et durable de signalisation. En revanche, lorsqu'il s'agit d'événements ponctuels et mineurs, cette information doit être assurée par l'intermédiaire de plusieurs canaux digitaux, par l'intermédiaire du centre d'appel et auprès des agents
<i>Horaires</i> « Pouvez-vous ouvrir une ligne à 8h23 gare de Saujon pour une arrivée à 8h44 à Saintes ? ».	<i>Réponses</i> La ligne Saintes-Royan est à voie unique, dotée d'une signalisation manuelle. Elle ne dispose que d'un seul point de croisement (à Saujon). Il est difficile de rajouter une circulation à l'heure que vous souhaitez avec une bonne optimisation des roulements. Il est envisagé, à moyen-long terme, la mise en place d'une signalisation automatique et la réouverture éventuelle d'un deuxième point de croisement.
<i>Horaires</i> « Je suis une habituée de la ligne Jarnac-Bordeaux (en passant par Angoulême) puisque je vis sur Jarnac et travaille sur Bordeaux. J'emprunte donc cette ligne tous les jours de la semaine. Je me suis retrouvée à plusieurs reprises à attendre plus d'une heure ma correspondance en gare d'Angoulême car le TER faisant Bordeaux-Angoulême le soir arrive vers 20h15-20 et ma correspondance pour Jarnac n'est qu'à 21h40-45, en sachant que tous les matins je me lève à 4h... Je trouve qu'il manque de TER sur la journée et les correspondances ne sont pas du tout adaptées. Selon moi, il serait bien	<i>Réponses</i> Compte-tenu du temps de parcours en TER entre Angoulême et Bordeaux, il a été choisi de privilégier les correspondances de la ligne 16 avec les TGV Angoulême-Bordeaux, qui disposent aussi de plus de fréquences. Nous vous conseillons donc de prendre un abonnement TGV pour effectuer cette partie de votre trajet.

de revoir l'organisation des trains et des correspondances sur cette ligne. Merci ».	
Horaires	Réponses
« Dans la continuité des expérimentations menées pour demander l'arrêt des TER sur certaines gares en Nouvelle Aquitaine, il pourrait être intéressant de poursuivre cette expérimentation en proposant par défaut cette possibilité sur toutes les gares. En effet, certaines gares des lignes 15/16/17 ne sont pas desservies par certains trains, alors qu'ils offrent des correspondances au départ ou à l'arrivée avec des TGV. Un système de "réservation" d'arrêt additionnel à telle gare pourrait être intéressant pour l'usager, qui habite proche d'une gare qui voit passer des trains qui ne s'arrêtent pas (et donc doit faire faire 40 km A/R pour qu'on le dépose à la prochaine gare desservie) ».	Concernant les arrêts à la demande, il s'agit pour le moment d'une expérimentation sur une ligne exclusivement empruntée par des TER qui circulent à une vitesse modérée, ce qui permet au conducteur de freiner et de s'arrêter au dernier moment, lorsqu'il aperçoit un voyageur sur le quai. Il serait difficile de reproduire cette desserte sur les lignes 15/16/17 compte-tenu de la vitesse plus élevée des TER sur ces axes, et du plus grand nombre plus élevé de circulations en ce qui concerne la ligne 15.
Horaires	Réponses
« Usagère régulière du trajet Paris/Royan, je souhaiterai davantage de possibilités et un parcours plus rapide, avec des correspondances à Niort et Angoulême plus courtes et un trajet plus rapide en TER vers Royan».	Dans le cadre de la démarche OPTIM TER, les correspondances TGV en gare d'Angoulême ont été améliorées, tant en nombre qu'en durée de correspondance.
Horaires	Réponses
« Voyageur occasionnel, j'emprunte plusieurs fois par an cette ligne et je déplore : - des trous importants dans l'horaire notamment en matinée après 9h - la ligne ne propose pas systématiquement de bonnes correspondances vers les TGV/Ouigo à Niort. Idem pour le TER vers Poitiers et La Rochelle. - la politique d'arrêt est incompréhensible : certaines gares comme Marigny ne sont pas toujours desservies pour au final un gain de temps faible - sur certaines sections, la voie est en mauvais état (le train "danse" beaucoup). Vu les remplissages des train actuels que je constate, je pense que cette ligne aurait du potentiel à être cadencée à l'heure comme toutes les autres relations TER de la région ».	La démarche Optim'Ter va permettre d'améliorer la desserte TER au prochain service annuel en décembre 2023, et notamment les correspondances avec le TGV à Niort. La ligne 17 va également faire l'objet d'un important chantier de régénération, qui va permettre de la pérenniser, et de donner par la suite plus de confort pendant le voyage (le train ne « dansera » plus). Sa desserte sera revue suite à l'appel d'offres qui sera lancé en 2024.
Horaires	Réponses
Bonjour. Ma proposition : voyager à l'heure dans le train dont j'ai acheté un billet. Pas dans un car qui arrive en retard à Cognac pour prendre un TGV à Angoulême, et déjà tellement rempli que le chauffeur ne s'arrêtera pas aux arrêts prévus. Ni dans un train annulé dix minutes avant son heure prévue auprès du personnel de la gare, d'où : urgence d'aller à Angoulême, de trouver une place, d'être obligé de télécharger l'application du parking privé pour	La ligne a subi deux importants programmes de travaux qui ont entraîné deux longues fermetures et la mise en place de cars de substitution qui augmentent effectivement le temps de parcours. Elle subit également encore de trop nombreuses annulations mais la situation est en train de s'améliorer et elle devrait retrouver bientôt une meilleure qualité de production.

pouvoir payer pour quinze jours, stresser énormément pour ne pas rater les deux correspondances suivantes. Ni de prendre un car dont le chauffeur ne connaît pas l'itinéraire, qui se trompe pour le programmer dans son téléphone ».	
Information voyageurs	Réponses
« Pendant la phase travaux sur la ligne TER Saintes/Niort en 2024 puis 2025, nous souhaiterions vérifier que des bus seront bien mis en place en l'absence du passage du train à certains horaires et pendant une durée donnée. Quelle communication apportée aux usagers et aux communes concernées ? ».	Un plan de transport adapté sera élaboré en concertation avec les collectivités et les usagers avant le lancement des travaux. Une large communication sera faite en amont pour vous permettre de vous y associer.
Intermodalités	Réponses
« Les TER permettent de combiner train+vélo très facilement, ce que je fais lorsque je prends le train vers Royan dès le printemps. Comme jusqu'à fin juin les TER sont remplacés en partie par des bus, je propose que ces bus soient prévus pour embarquer les vélos (que ce soit en soute, avec un moyen de les attacher), à bord dans un espace prévu pour, ou tout autre moyen. Ce moyen serait ré-utilisable pour la ligne de bus (les parcours bus+vélo étant fréquents et/ou à encourager), facilitant les mobilités durables ».	Lors de travaux entraînant la fermeture d'une ligne, des cars de substitution sont mis en place. Il est fait appel à des transporteurs locaux qui utilisent leurs propres autocars qui sont rarement équipés pour transporter des vélos en toute sécurité. Lorsqu'ils le peuvent, le temps pour les attacher et les détacher est trop important pour assurer un temps de parcours acceptable pour les autres voyageurs, alors que ce temps de trajet a été augmenté par rapport au train. C'est pourquoi ne sont autorisés que les vélos pliants, considérés comme bagage.
Intermodalités	Réponses
« Avez-vous envisagé d'augmenter l'offre des places disponibles pour les vélos pendant la période estivale sur les lignes TER 16 et 17 ? Avec le développement du tourisme à vélo sur les différentes voies vertes qui traversent le territoire (Flow-vélo, vélo Francette, Vélodyssée) le nombre de places est insuffisant. Cela perturbe également les usagers réguliers qui empruntent ces lignes avec leur vélo pour aller travailler ».	Il n'a pas été possible d'augmenter le nombre de places dans les trains. En revanche, une offre de vélos en libre-service a été déployée dans les gares de la ligne 16. Intitulée « Modalis », cette expérimentation, prévue pour un an, doit permettre de répondre aux besoins d'usagers du quotidien comme des touristes. Plus de renseignement sur : velomodalis.fr
Intermodalités	Réponses
« Il arrive quelquefois de ne pas pouvoir monter dans le train avec un vélo, faute de place, et nous sommes obligés de prendre le train suivant. Pourquoi ne pas faire un wagon dédié aux vélos ? ».	La priorité a été donnée aux transports des voyageurs, et donc aux sièges. C'est pourquoi seuls quelques vélos peuvent être transportés dans les TER. Effectivement, c'est le contrôleur qui juge en fonction du remplissage des personnes, d'accepter plus de vélos ou pas. Cela pour des questions de sécurité et de cohabitation usager/vélo. Les nouveaux matériels commandés par la Région disposeront néanmoins de davantage de place pour les vélos. Mais il n'est pas prévu d'avoir une rame dédiée compte-tenu de la fréquentation voyageurs.
Infrastructures	Réponses
« (Nicolas Bor, conducteur de train sur le réseau TER à Saintes).	Les travaux entre Saintes et Angoulême vont permettre de relever la vitesse dans certaines zones.

On parle d'une augmentation de vitesse sur la ligne Saintes-Angoulême. Il y a aura des zones de limitation de vitesse, on ne pourra pas rouler partout à 140 km/h. Il y a plus de dix limitations de vitesse sur 60 km de lignes. Sur Saintes-Niort, il y a une paroi rocheuse qui menace de s'effondrer depuis deux ans où on roule à 40 km/h au lieu de 60. Il n'est pas prévu que cette paroi soit prélevée pendant les travaux, mais plus tard ! On va augmenter la vitesse, mais on va continuer à la dégrader par des défauts d'infrastructures qui ne seront pas traités de suite. Sur Saintes-Angoulême, il y a une rivière Le Né. Il y aura une limitation de vitesse à 40 km car le pont ne sera changé qu'en 2026. On va augmenter la vitesse mais il n'y aura pas de gain de temps. Sur la ligne Saintes - Saint-Jean-d'Angély, on va fermer la ligne pendant 9 mois pour 30 km ! Il faut mettre les moyens humains pour effectuer des travaux de nuit ! On perd des usagers à cause de ces travaux qui n'en finissent pas.».	La Région a demandé la régénération du pont du Né dans le prochain volet mobilités du CPER. Les rendements dont il est question (1 km de réalisation de travaux par jour) nécessitent l'utilisation de trains usines. Or certaines lignes ne sont pas adaptées à l'utilisation de ces trains usines, en particulier quand il y a beaucoup de passages à niveau et ce sont des trains qui sont programmés 3-4 ans à l'avance.
Horaires « Sur Angoulême-Royan et Saintes-Niort, il ne faut que la plage travaux morde sur juin-juillet-août-septembre, car il y a également des voyageurs dans la journée ! ». <i>Benoît Groussin, FNAUT Poitou-Charentes</i>	La demande sera étudiée par SNCF Réseau
Horaires « Les trains du soir partent soit juste avant 18 h soit à 19 h ; et le matin, on part toujours très tôt. Le premier train, comme c'est un Val de Charente, va jusqu'à La Rochelle et on souhaite arriver avant 8 h 30 à La Rochelle depuis Angoulême. On arrive à Saintes à 7 h 12 en partant d'Angoulême à 6 h 12. Est-ce qu'il n'y a pas moyen que les horaires collent un peu plus ? ».	Réponses Ce premier train « le Val de Charente » Angoulême - La Rochelle, s'insère à l'autre bout à la pointe de La Rochelle, ce qui constitue une contrainte. Aujourd'hui, le passage de 6 h 20 à 6 h 12 est lié à cela. Saintes étant une étoile entourée de voies uniques, il y a beaucoup de contrainte d'exploitation. L'offre du matin est structurée autour de ce train-là, que ce soit entre Saintes et Angoulême ou Bordeaux et Saintes. Et comme on insère là-dedans des correspondances vers Royan ou des Niort-Royan, l'offre est aussi structurée par ces bonnes correspondances. En fait, et c'est tout le système du nœud ferroviaire, c'est d'arriver à trouver des horaires qui permettent à la fois de faire de bonnes correspondances et d'arriver ou partir aux horaires souhaités par les pendulaires. L'équilibre n'est pas facile à trouver lorsqu'on a des infrastructures qui n'offrent pas assez de souplesse (seulement deux croisements entre Saintes et Niort par exemple).

Horaires	Réponses
«Philippe Barrière, représentant de la mairie de Saint-Jean-d'Angély. Je voulais renouveler notre demande sur la correspondance à Niort du TGV qui vient de Paris. Il a lieu essentiellement le vendredi avec une bonne affluence et il est dommage que l'on soit obligé de partir à 15 h tous les jours de la semaine pour arriver à Saint-Jean-d'Angély, voire à Saintes. Peut-on, par rapport à la capitale régionale, effectuer un retour plus aisé sans prendre le train à 15 h pour arriver aussi à Saint-Jean-d'Angély dans des conditions correctes ? ». <i>Philippe Barrière, représentant de la mairie de Saint-Jean-d'Angély</i>	Sur le train du vendredi, il n'y a pas pour le moment d'autres possibilités, mais nous gardons votre demande pour les futurs services annuels.
Horaires	Réponses
« 2024 c'est le rendez-vous d'Optim'Ter mais aussi le rendez-vous d'infrastructures dont on va pouvoir disposer : augmentation de la vitesse et la télécommande des points de croisements. On était en espoir de pouvoir recoller la desserte TER et la desserte TGV. Mais aujourd'hui, le dernier projet présenté n'améliore pas grand-chose. J'ai participé le 6 décembre à cette concertation préalable, j'ai remis un certain nombre de propositions dont j'ai demandé l'étude, j'ai vu qu'un certain nombre de propositions ont été prises en compte, mais on est quand même loin du compte. On n'a pas ici même l'ensemble des horaires TGV à l'arrivée et au départ à Niort et Angoulême. Est-on autour de 15 mn, objectif cible, ou autour de 30 mn de correspondance ? En ce qui concerne Saujon et Royan, du mois d'octobre jusqu'au mois de mai inclus, si on part de Paris en début d'après-midi, il n'y a plus de liaison entre Saintes et Royan en soirée. C'est anormal ». <i>Benoît Groussin, FNAUT Poitou-Charentes</i>	Tout ce qui pouvait être amélioré l'a été dans le cadre de la démarche Optim'Ter. On essaie d'adapter au plus juste, avec l'infrastructure existante, pour avoir la meilleure correspondance possible. Mais tout n'a pas été possible, il a fallu faire des choix, car il était aussi important d'avoir des horaires adaptés aux besoins des pendulaires.
Horaires	Réponses
« Pour Royan-Niort, il y a beaucoup de suppressions de trains. Il y a une perte de relation Royan vers Niort le matin très tôt. Le premier départ qui pourrait se faire d'un train direct Royan vers Niort c'est 12 h 23. Il n'y a rien avant. Les demandes qui avaient été faites suite à la rencontre avec la mairie de Saint-Jean-d'Angély, aujourd'hui, les gens qui habitent à Prissé la Charrière, Villeneuve la Comtesse et Loulay, ne peuvent pas aller à Saintes le matin et ne peuvent pas remonter de Saintes vers ces trois gares-là, le soir. Il y a une desserte qui n'y est que le soir. Pourquoi Loulay doit aller à Niort et pas à Saintes ? On a aussi la suppression du dernier Niort vers Royan le vendredi et le dimanche d'octobre à mai. Les 864479 et 864481 du dimanche qui sont supprimés de Saintes jusqu'à Royan. La ligne de Niort est une ligne	Les habitants de ces territoires se déplacent plutôt vers Niort, mais, il faudra réétudier la question. Sur Angoulême-Royan, le dimanche on a une correspondance à 19 h 04, et à 21 h 54 le samedi et le dimanche, il y a des correspondances avec le train de Lille. Avec le Ouigo, on peut descendre de Paris sur ces deux trains-là jusqu'à Royan.

fusible. Pour info, cet été, on va supprimer deux trains Saintes-Niort pour qu'il y ait un train qui circule entre La Rochelle et Bordeaux ! ».	Sur le Royan-Saintes du matin, on a bien le maintien de ce train via Angoulême, avec une correspondance possible avec le train au départ à 6 h 05 vers Niort. Ce train circulait en 2023 origine Royan vers Niort et en 2024 ce sera vers Angoulême, car, comme on ne pouvait faire circuler deux trains à la même heure, comme il va y avoir des travaux entre Saintes et Niort en 2024, on a préféré choisir un train qui circule toute l'année, plutôt qu'un train circulant vers Niort la moitié de l'année.
<i>Horaires</i> « Qu'est-ce qui est prévu du côté de la Région pour faire circuler plus de train, acheter plus de trains, notamment sur la ligne Saintes-Angoulême, et sur la question de correspondance avec le TGV ? Du fait des travaux, il y a une capacité technique existante ». <i>Antoine Ameaume, chargé de mission, Agglomération de Saintes.</i>	<i>Réponses</i> La Région a passé une commande d'achat de 18 nouveaux TER, pour répondre à une croissance de 22 % d'augmentation de fréquentation. Ce matériel sera affecté Nouvelle-Aquitaine et non sur une ligne. Saintes a une position stratégique de par sa position de techni-centre. Sur l'Etoile de Saintes, la Région a fait une politique conséquente de développement du TER dans les dix dernières années. Il y a effectivement des besoins nouveaux en termes de création de services. Avec Optim'Ter on a essayé d'apporter une amélioration à coût constant sur l'offre TER. Il reste encore des améliorations qui dépendent d'investissements dans les infrastructures, notamment entre Saintes et Bordeaux, afin de retrouver un temps de parcours autour d'1 h 05-10 maximum, comme c'était le cas il y a quelques années. Pour le territoire de Saintes ce sera un élément d'attractivité.