

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services



Comité de lignes Poitiers – La Rochelle

30 mai 2024



Poitiers – Niort – La Rochelle

Vous trouverez dans ce compte-rendu **l'ensemble des propositions** déposées sur la [plateforme de concertation](#) et les réponses apportées par la Région.

Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, les vidéos replay avec les questions posées lors de la réunion publique du Comité de Lignes.

Questions plateforme de concertation

Confort	Réponses
« Il faudrait plus de trains pour ceux qui veulent se rendre le week-end à La Rochelle et aussi avoir des trains plus récents et qui bougent moins surtout pour celui qui va à Poitiers au départ de la Rochelle à 16h ».	Au service annuel 2024, un TER a été mis en place de juin à septembre pour rentrer à 20h30 depuis La Rochelle. Le sujet évoqué, bien que pertinent, relève d'une nouvelle création d'offre. Or, l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d'investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
Confort	Réponses
« Avoir deux rames sur les trains partant le vendredi soir de Poitiers pour éviter de voyager debout dans le couloir au milieu des bagages ».	Le renforcement des compositions est mené par SNCF Voyageurs sur la base des billets vendus lorsqu'un matériel est disponible. En effet, le taux d'engagement des rames est très important à l'échelle de la Région et le taux d'immobilisation également (notamment en lien avec les chocs animaux ou actes de malveillance). L'acquisition de 18 rames a été votée pour soulager cette tension sur le parc matériel et permettre de rendre un service plus adéquat.
Confort	Réponses
« Le passage des 28km de voie simple en voie double permettrait un cadencement et une augmentation des rotations des TER et TGV ».	Le coût de réalisation de l'opération la rend inatteignable pour l'ensemble des acteurs, y compris la Région Nouvelle-Aquitaine dont la priorité demeure la préservation du réseau et la régénération des voies les plus vétustes.
Confort	Réponses
« Si possible des horaires plus adaptés : le matin un TER au départ de Surgères à 6h30 serait intéressant pour les travailleurs et les lycéens étudiants + le soir et les week-ends... pas possible de rentrer de La Rochelle après un petit resto en soirée...dommage. De plus le problème connu de la SNCF pour les vendredis soir au départ de La Rochelle...travailleurs...étudiants...internes...trop de monde ...il manquerait un wagon ! Sinon on croise les doigts pour être entendu... ».	L'acquisition de 18 rames a été votée pour soulager la tension sur le parc matériel et permettre de rendre un service plus adéquat par le renforcement des compositions. Concernant les créations d'offre supplémentaire, l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne le permet pas, à court terme. Dans une conjoncture économique plus favorable, les propositions seront considérées.
Confort	Réponses
« La ligne 14 est vraiment très bien, merci ! Un détail : serait-il possible de réduire le volume sonore des annonces aux arrêts ? Est-il indispensable d'annoncer également en anglais et espagnol à chaque arrêt ? La répétition 14 fois sur le trajet à plein volume est "douloureuse" particulièrement aux horaires très matinaux ! Merci pour votre compréhension ! ».	Les annonces sonores en langues étrangères ont été mis en place pour la durée des jeux olympiques et paralympiques en prévision d'une affluence touristique supplémentaire. Un ajustement du volume sonore sera demandé auprès de SNCF Voyageurs, dans la limite de la réglementation qui leur incombe.

Confort « Il est difficile de s'entendre parler sur le plan national de rouler écolo, de faire des efforts de transport alternatif et de ne pas avoir la réponse adéquate au niveau régional. De plus en plus d'usagers utilisent leurs vélo, l'accès n'est déjà pas facile quand on doit soulever et porter son vélo dans les souterrains et l'accès aux trains peut être refusé, ou souvent commenté par les contrôleurs qui nous menacent de nous laisser à quai... Le service client n'a de service que le nom. Et le local vélo, soi-disant sécurisé, n'est pas la solution : deux selles et un cadre scié en quelques mois à La Rochelle... Des wagons spécifiques, des rames plus longues, des trains plus fréquents... ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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'utilisateur 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'utilisateur 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.
Confort « Serait-il possible de baisser le niveau sonore des annonces, tout particulièrement les nouvelles venues en anglais et en espagnol (voies criardes et volume trop fort ce qui les rend très désagréables). N'est-il également pas possible de n'annoncer qu'une seule fois le nom de la ville au lieu des 3 fois pour chaque langue ? N'oubliez pas que nombre de vos usagers prennent le train tous les jours et cela sur de longues distances. La répétition devient extrêmement gênante. Rien ne vaudra jamais une annonce du contrôleur en direct plutôt que ces voix formatées et désagréables ! ».	Réponses Les annonces sonores en langues étrangères ont été mis en place pour la durée des jeux olympiques et paralympiques en prévision d'une affluence touristique supplémentaire. Un ajustement du volume sonore sera demandé auprès de SNCF Voyageurs, dans la limite de la réglementation qui leur incombe. Les annonces sont en revanche programmées pour limiter les erreurs humaines ayant causé des déconvenues par le passé.
Confort « Pourquoi les voyageurs, qui sont essentiellement des travailleurs et des étudiants, sont-ils débarqués majoritairement en voie D ou E le matin en gare de La Rochelle ? D'une part c'est dangereux car tout le monde s'engouffre en même temps dans les escaliers mouillés, au milieu des vélos et trottinettes, en croisant en sens inverse les voyageurs qui gagnent les quais. Il faut être bien portant et bien réveillé pour ne pas	Réponses Les plans de gare sont travaillés pour fluidifier les entrées et sorties des trains, tout en utilisant l'intégralité des appareils de voie qui se dégraderaient sans usage régulier. Les voies proches de l'entrée de la gare servent principalement à l'accueil des TGV qui sont des rames plus longues nécessitant un effort d'acheminement supplémentaire des usagers.

chuter. D'autre part, les voyageurs doivent se dépêcher à rejoindre les arrêts de bus YELO, dont les horaires correspondent bien peu aux horaires TER ».	
Gares (offre de services)	Réponses
« Depuis la fermeture de l'accès arrière de la gare de Lusignan, les personnes à mobilité réduite ne peuvent plus accéder à la gare de Lusignan en arrivant de la Rochelle ou repartir vers Poitiers. Cela concerne également les personnes âgées, les personnes avec poussettes, les vélos chargés ou électriques pour qui les escaliers sont un réel obstacle. Que comptez-vous mettre en place pour remédier à ce problème discriminatoire ? ».	L'accès arrière de la gare n'a jamais été officielle et empruntait une voie de service susceptible d'être utilisée en période de travaux. Ce qui représentait un enjeu de sécurité majeur, d'où la nécessité de le clôturer. Dans le cadre du prochain Schéma Directeur de mise en accessibilité, la halte de Lusignan pourra être envisagée.
Gares (offre de services)	Réponses
« Je travaille la nuit à La Rochelle et je n'ai pas de train pour rentrer le samedi matin ou pour aller au travail le samedi soir en partant de Surgères ».	L'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d'investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
Gares (offre de services)	Réponses
« L'abris vélo n'est que du côté Aigrefeuille. 5 à 6 vélos sont du côté Chiron et reste sous la pluie. Merci de prévoir un abri ».	Dans le cadre d'une convention de modernisation des haltes avec SNCF Gares&Connexions, cette problématique sera étudiée.
Gares (offre de services)	Réponses
« Le parking de la gare de Mauzé sur le Mignon est inondé en permanence dès qu'il y a des épisodes pluvieux. Il devient impératif de réaliser quelques travaux afin d'éviter que les usagers soient tous les matins les pieds dans les flaques ».	Le sujet est travaillé entre SNCF Gares&Connexions et la municipalité pour trouver une solution de court terme. A plus long terme, l'aménagement d'un pôle d'échanges sera étudié avec les autres collectivités organisatrices des mobilités.
Gares (offre de services)	Réponses
« La traversée devant la gare de Surgères est particulièrement périlleuse. La Région peut-elle inciter la ville (ou le département ?) à aménager la traversée ? A pied, le trajet doit être le plus direct possible, ce qui n'est pas le cas. De plus le cheminement n'est actuellement pas accessible à une PMR ».	Le projet de PEM de la gare de Surgères porté par la communauté de communes et soutenu financièrement par la Région doit débiter au premier trimestre 2025 et apporter une réponse aux questions soulevées.
Horaires	Réponses
« Plus de train en soirée au départ de La Rochelle. Il n'est pas normal que le dernier parte à 19h30 en semaine. L'idée d'un nouveau train au départ de La Rochelle à 20h30 le samedi est un bon début mais ça reste tôt. La desserte est déséquilibrée avec des trains beaucoup plus tardifs en direction de la Rochelle ».	Les sillons disponibles le soir sont en grande partie mobilisés par les TGV et les trains de fret en provenance du Grand Port Maritime de La Rochelle, ce qui rend ces créations techniquement délicates. Par ailleurs, l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d'investissements supplémentaire en lien avec le développement

	du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Serait-il possible svp de maintenir l'horaire du TER en direction de La Rochelle et qui passe à Saint-Maixent-l'Ecole à 17h01 ? Nous sommes plusieurs usagés à l'emprunter et certaines années, ce même TER a vu ses horaires modifiés sur cet arrêt. Effectivement il a pu être constaté qu'il passait beaucoup plus tôt l'année précédente et effectuait un arrêt assez long à Niort. Pourriez-vous par conséquent conserver l'horaire de 17h01/17h03 sur cet arrêt svp ? ».	Au service annuel 2025, ce TER est prévu au départ de Saint Maixent à 17h04 sans arrêt prolongé à Niort.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Depuis ce début d'année, notre commune a pu bénéficier d'arrêts supplémentaires du TER, nous en sommes ravis. Cependant, afin que cela puisse toucher un maximum d'usagers, il serait très intéressant que nous ayons des arrêts supplémentaires sur les horaires du matin et soir en semaine. Le matin avant 8h ou avant 8h30, pour se rendre sur Niort. Le soir une arrivée sur Prin Deyrançon vers 17h30. Ce qui permettrait aux lycéens et salariés de pouvoir aller travailler en TER, car beaucoup partent de Mauzé sur Le Mignon ».	Dans le cadre de la démarche OPTIM TER, les arrêts qui ont pu être ajoutés sans impacts importants sur les circulations (en lien avec les contraintes d'infrastructure importantes), ont été intégrées au plan de transport. Suivant l'évolution de la fréquentation, des développements supplémentaires seront étudiés.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Pour quelle raison prévoit-on un sur-stationnement à Niort de 10 minutes pour le TER Poitiers/La Rochelle de l'après-midi ? (Nous avons le même l'an passé sur le train suivant). L'allongement du temps de trajet induit par ce long arrêt fait-il partie du programme d'amélioration du service ? ».	Ce sur stationnement constituait en effet une solution de secours pour correspondre aux besoins de usagers de Niort. Au service annuel 2025 une solution viable en horaire pour Niort, sans arrêt prolongé a été trouvé pour réduire le temps de parcours de bout en bout.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Le samedi départ de Poitiers à 6h39 ou à 9h55 pour aller à La Rochelle. 8h14 l'horaire est bien mais c'est un TGV. Nous aimerions un TER pour pouvoir passer un samedi à La Rochelle. Arriver à la Rochelle à 11h42 en partant à 9h55 : la matinée est perdue et aller à la Rochelle pour n'y passer que l'après-midi est inutile. Un TER au départ de Poitiers vers 8h30 serait parfait car il faut que l'on puisse se rendre à la gare de Poitiers en bus Vitalis, ligne 1 qui fait le Futuroscope ».	Les développements de l'offre ferroviaire s'axe majoritairement sur les besoins domicile-travail ou domicile-étude. L'offre loisirs est un objectif de moyen terme. Toutefois, l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d'investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée car le départ mentionné fait en effet défaut.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous souhaiterions faire l'aller-retour Poitiers-Royan le samedi en TER. Un départ vers 8H30 de Poitiers et un TER au départ de Royan qui arriverait à Poitiers vers 20h00 serait bien. En effet pour aller et revenir de la gare de Poitiers nous prenons la ligne 1 du réseau de bus Vitalis ».	Les correspondances en gare d'Angoulême pour Royan ont été améliorées au service annuel 2025 permettant plus de trajets depuis Poitiers. Une solution autre par la ligne Poitiers – La Rochelle sera étudiée pour le futur service annuel.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous avons choisi d’emménager à La Jarrie entre autre pour sa halte TER, signe pour nous d’une volonté politique de développement durable de la ville et de la région. Malheureusement, impossible de sortir le soir à La Rochelle en semaine ou le week-end, le dernier train rentrant à La Jarrie vers 19h. Pourtant, cela serait non seulement bon pour l’écologie mais aussi pour la sécurité routière, évitant aux gens de conduire en ayant bu un petit verre. Cela avait été testé à l’occasion de l’anniversaire de la gare de La Rochelle et nous avons vraiment apprécié ! ».	Les développements de l’offre ferroviaire s’axe majoritairement sur les besoins domicile-travail ou domicile-étude. L’offre loisirs est un objectif de moyen terme. Toutefois, l’investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d’investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Il serait apprécié de pouvoir rentrer de Poitiers après 19h dans le cas de contraintes professionnelles ou de sorties le soir, si ce n'est pas envisageable tous les jours, peut-être à minima en fin de semaine ? ».	Les développements de l’offre ferroviaire s’axe majoritairement sur les besoins domicile-travail ou domicile-étude. L’offre loisirs est un objectif de moyen terme. Toutefois, l’investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d’investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Avoir plus de train pour faire plus de liaison entre les deux villes, avoir également plus de train direct "D". Avoir plus de train le week-end également ».	Les besoins de mobilité sont de plus en plus importants dans les gares et haltes intermédiaires qui s’urbanisent et dont la fréquentation a parfois triplé. Le TER se destinant à l’usage du plus grand nombre, les trains omnibus tendent à se multiplier. Dans le cas de développement d’offre supplémentaire et notamment le week-end, des circulations directes pourraient être envisagées. Toutefois, l’investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d’investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Pouvoir rentrer de Bordeaux à 19h54 et prendre le TER pour rentrer chez soi avec la ligne 14 ».	
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Proposer au moins 1 train direct Poitiers-Niort-La Rochelle et La Rochelle-Niort-Poitiers le matin et le soir. Ces gares sont les plus desservies et mériteraient de bénéficier de trains plus directs et donc plus courts. Ça rendrait le train plus attractif pour tous les gens qui travaillent et vivent dans ces villes (une grosse majorité). 1h00 de TER	Les besoins de mobilité sont de plus en plus importants dans les gares et haltes intermédiaires qui s’urbanisent et dont la fréquentation a parfois triplé. Le TER se destinant à l’usage du plus grand nombre, les trains omnibus tendent à se multiplier.

pour faire Poitiers-Niort c'est actuellement trop dissuasif pour bon nombre de personnes qui souhaiteraient prendre le train pour se rendre au travail mais pour qui le temps de trajet porte à porte est actuellement beaucoup trop long pour pouvoir concurrencer de façon acceptable la voiture ».	Dans le cas de développement d'offre supplémentaire, des circulations directes pourraient être envisagées.
Horaires « Qu'est-il prévu pour améliorer la circulation des trains entre Lusignan et Saint-Maixent (voie unique) ? A court terme, à moyen et à long terme ».	Réponses Le coût de réalisation de l'opération la rend inatteignable pour l'ensemble des acteurs, y compris la Région Nouvelle-Aquitaine dont la priorité demeure la préservation du réseau et la régénération des voies les plus vétustes. A moyens et courts termes, sont travaillés l'usage mixte des TER/TGV, le doublement des modes (notamment Car Express, et navettes routières).
Horaires « Le Livre blanc TER métropolitain du pôle métropolitain Centre Atlantique demande un cadencement à 30 minutes en heures de pointe (arrivées sur les trois pôles entre 7h30 et 9h00 et départ des trois pôles entre 16h30 et 19h) et à 1h en heures creuses. Quand cela sera-t-il mis en place ? Est-ce possible avec la voie unique entre Lusignan et Saint-Maixent ? ».	Réponses Le cadencement attendu dans le cadre du livre blanc Centre Atlantique, porte sur le périmètre du pôle en question. A savoir la section Niort – La Rochelle, non sujette aux mêmes problématiques d'exploitation. Ainsi, dans le cadre de ce projet, dont les études demeurent à lancer, les TER manquants ne pouvant être amorcés à Poitiers pour des raisons techniques, le seraient depuis Niort.
Horaires « Il manque un arrêt le samedi soir en provenance de La Rochelle. Un arrêt existe le dimanche soir mais pas le samedi. Est-ce que le TER n°863470 pourrait s'arrêter sur Prin-Deyrançon ? ».	Réponses La possibilité de marquer l'arrêt sera étudiée.
Horaires « Bonjour je suis commerçante et je sors de mon travail à 19h de Niort et les seuls trains du soir sont 19h03 et 20h15 mettre un train vers 19h30 ou max 19h45 serait idéal ».	Réponses L'analyse est pertinente, une circulation manque au cadencement sur cette horaire. Toutefois, l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne permet, à court terme, d'investissements supplémentaire en lien avec le développement du service. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
Information voyageurs « La Région édite une carte du réseau TER et intitulée de la même façon. Seulement la carte proposée ne mentionne que les trains TER et non l'ensemble de l'offre TER (Cars + Trains) comme son nom l'indique (il manque par exemple Poitiers-Parthenay-Nantes, Thouars-Loudun-Chinon (Tours). Cette situation induit une erreur pour le lecteur/voyageur et donne une information infidèle aux liaisons existantes.	Réponses La demande sera traitée dans le cadre du comité de lignes adéquat.

Est-ce possible de réintituler correctement la Carte ou bien de donner les lignes TER dans leur ensemble (Trains et Cars) ? Merci ».	
Intermodalités « Serait-il possible d'avoir une meilleure correspondance aller et retour en gare de La Rochelle Ville les LMMJV entre la ligne 14 et la ligne 15 pour les élèves qui habitent Surgères et qui sont scolarisés à Rochefort ? Le matin la L14 arrive à 7h30 à La Rochelle Ville et la L15 part à 7h40. Le battement est parfait mais l'arrivée à Rochefort à 8h02 les fait arriver en retard en cours. Le soir en finissant à 17h, le 17h23 est difficile à prendre, un départ à 17h30 maxi serait mieux. Le mercredi en finissant les cours à 12h, le 1er départ n'est qu'à 13h03 ! et ensuite la correspondance en gare de La Rochelle n'est qu'à 16h13 ! donc un mercredi après-midi très réduit pour les devoirs et activités extra-scolaires... ».	Réponses Les deux lignes sont soumises à des contraintes capacitaires très fortes, ce qui rend difficile d'accéder à la demande sans création d'offre supplémentaire. Les faisabilités techniques seront néanmoins étudiées. Notez le lancement à la rentrée d'une offre routière rapide et régulière Surgères – Rochefort – Oléron, permettant une liaison directe via la ligne 154.
Intermodalités « Avec l'augmentation constante de la population et des activités économiques (zones commerciales, sièges de mutuelles, aérodrome, proximité d'autoroutes sortie 32 A10 et sortie 11 A83) en zone Nord-Est et Sud-Est de Niort, il serait logique de pouvoir proposer une halte à l'emplacement de l'ancienne gare d'Arthenay-Vouillé qui peut être aisément desservie par le réseau de bus niortais gratuit (création d'un arrêt supplémentaire sur la ligne 25 qui dessert Echiré, Saint-Gelais, Chauray, Vouillé, Aiffres). Une vraie intermodalité train-bus-vélo-voiture là où l'offre est insuffisante et qui désengorgerait l'afflux de voitures vers la gare de Niort et en alternative à la halte de la Crèche ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine investit massivement pour préserver le réseau hors compétence, ce qui ne permet, à court terme, aucun investissement supplémentaire en lien avec des créations de haltes. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
Intermodalités « Rejoindre la mer en train, et pouvoir emmener son vélo, le rêve ! C'est pour l'instant assez compliqué, on n'est jamais sûr de pouvoir monter, surtout en période estivale ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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'utilisateur 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'utilisateur 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.
Intermodalités	Réponses
« La circulation routière, sur la Sèvrienne, entre Niort - Parthenay - Thouars est importante. La mise en service d'un car TER entre ces villes, en liaison avec les aires de covoiturages situées sur ce même axe (RD938 + RD 743) est une nécessité. A quand un service rapide, actuellement plus de 2h - entre ces villes (et sans passer par Bressuire, qui ne correspond pas aux attentes !). Nous ne sommes pas sur des "gares cul de sacs" aux extrémités : Thouars d'un côté relié à l'axe ligérien, et Niort de l'autre avec Saintes - Bordeaux, et la Rochelle ».	Il existe un AR par jour sans changement de car à Parthenay qui permet de relier Thouars à Niort en 1h48 de gare à gare et 1h40 de centre à centre, Thouars 6:57 gare 7:00 place du Boël -> Niort Brèche 8:40 Gare 8:45 et retour de Niort à 17:30 Les autres rotations dans la journée avec changement à Parthenay sont effectivement plus longues.
Intermodalités	Réponses
« Réouvrir le tronçon de la ligne de train Niort - Parthenay - Thouars pour améliorer la desserte notamment des personnes venant de La Rochelle ou de Poitiers. Des bus existent pour rejoindre depuis Parthenay la ville de Niort, mais ces bus n'acceptent pas les vélos. Remettre des trains en circulation permettrait aux touristes d'embarquer leur vélo à bord, et de suivre sereinement la Vélo Francette (qui passe à Niort, Parthenay puis Thouars) sans se voir refusé l'accès au bus. La réouverture du tronçon de cette ligne permettrait de développer le tourisme local et vert ».	Une exploitation l'axe Parthenay – Niort n'est pas envisageable car l'axe n'a rouvert que pour un usage fret de faible vitesse (40km/h) qui ne saurait donc rendre un service commercial performant sans travaux supplémentaires. De tels travaux ne sont pas envisagés à courts termes au regard des besoins en régénération important du réseau actuel.
Intermodalités	Réponses
« Je circule à vélo, au quotidien et pour mes vacances. J'utilise le train, essentiellement le TER, même si parfois c'est bien compliqué pour joindre deux régions mal desservies, et pour lesquelles nombre de gares ne sont plus en service. Ce mode de transport est agréable, facile, entretient la forme physique et contribue à la sobriété énergétique dont on nous rabat les oreilles : les conditions d'accès aux trains ne sont pas adaptées à cette évolution. Il faut un accès libre, gratuit, et l'assurance	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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

de pouvoir monter => wagon ou espace RÉELLEMENT dédié, sans risque de conflit avec les voyageurs non cyclistes ».	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'utilisateur 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'utilisateur 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.
Intermodalités	Réponses
« Utilisateur quotidien du TER, je constate chaque jour que le nombre de vélos dépasse largement le nombre d'emplacements dédiés, au point de mettre en péril la sécurité et le confort des usagers. Il paraît évident, à l'heure du changement climatique, qu'une politique incitative à l'utilisation de transports décarbonés doit passer par une facilitation de l'accès à ces mêmes transports : cela veut dire attribuer plus de places aux vélos dans les TER pour accompagner la montée en puissance de ce mode de transport. Plusieurs options sont possibles : wagons dédiés aux vélos, augmentation de la longueur des rames, augmentation des fréquences de train aux heures de pointe (6h-9h et 16h-19h) ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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'utilisateur 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'utilisateur 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.
Intermodalités	Réponses

« Ne serait-il pas possible de créer un arrêt à Aytré ? ».	La Région Nouvelle-Aquitaine investit massivement pour préserver le réseau hors compétence, ce qui ne permet, à court terme, aucun investissement supplémentaire en lien avec des créations de haltes. Dans une conjoncture économique plus favorable, la proposition sera considérée.
Intermodalités « Pour des raisons écologiques et économiques, de plus en plus de personnes prennent leur vélo dans le train le matin. J'en fais partie. Et je trouve cela malheureux de ne jamais savoir si oui ou non il y aura de la place pour notre vélo. J'aimerais beaucoup y voir plus d'emplacements vélos (wagons dédiés...etc) ou bien avoir une fréquence de trains plus importante ce qui permettrait de répartir plus aisément le nombre de vélos. Également, des endroits pour l'accrocher en gare (notamment à Surgères où les racks à vélos sont pleins). Merci aux contrôleurs qui (99% du temps) font preuve de patience et de bienveillance quant à la place du vélo dans le train ! ».	Réponses La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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'utilisateur 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'utilisateur 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.
Intermodalités « Le Livre blanc TER métropolitain du pôle métropolitain Centre Atlantique demande des liaisons entre Niort et Nantes en 1h30 à 2h, comment la Région compte y répondre ? ».	Réponses Le livre blanc spécifie cet objectif depuis La Rochelle ou Niort. Depuis Niort, cet objectif ne saurait être atteint par le mode ferroviaire, la liaison la plus rapide La Rochelle - Nantes en Intercités nécessitant 1h46 de temps de parcours.
Intermodalités « Le Livre blanc TER métropolitain du pôle métropolitain Centre Atlantique demande une augmentation importante de la desserte en train et bus express de son aire. Cela s'apparente à un SERM. Une demande en ce sens a-t-elle été faite ? ».	Réponses Le projet n'est pas labellisé SER M à l'heure actuelle, mais répond aux critères et fait l'objet d'échanges pour l'élaboration d'une feuille de route.
Intermodalités	Réponses

« Quelle sera la réponse de la Région à la demande de transformation de la voie ferrée Niort Benet en voie verte ? Pourtant dans le cadre de la liaison vers Nantes dans le cadre du livre blanc TER métropolitain du pôle métropolitain Centre Atlantique elle a tout son sens, éventuellement en la transformant en Site Propre pour un autre mode mais pas en voie verte qui ne permettra aucunement de transférer les navetteurs de Benet vers le vélo (10 km et 700 navetteurs) ».	Les études en lien avec le livre blanc Centre Atlantique, font l'objet d'échanges pour créer une feuille de route partagée. Les études qui y figureront effectivement ne sont pour l'heure pas arrêtées.
Tarifs	Réponses
« Serait-il envisageable de proposer des tarifs plus attractifs afin de favoriser la mobilité dite douce ? Depuis plusieurs années les prix ne font qu'augmenter ».	L'augmentation des prix avec et hors abonnement est une répercussion de l'augmentation significative des prix des péages ferroviaires (passant de 69M€ à 84M€ en 2024). Bien qu'elles nuisent à l'attractivité du service, elles sont indispensables pour le faire fonctionner. En effet, la Région Nouvelle-Aquitaine finance déjà 80% du prix réel d'exploitation.
Tarifs	Réponses
« Certaines régions ont un partenariat avec la SNCF pour que les abonnés puissent prendre les TGV sur les lignes où ils circulent (TERGV). Cela permettrait une plus grande diversité d'horaires à un coût abordable, car pour l'instant les billets TGV sont 100% à la charge des abonnés ».	Une tarification de ce type est possible via Mon Forfait Annuel TGV. Une réflexion est en cours pour faciliter son usage, notamment via la mensualisation de l'abonnement.
Tarifs	Réponses
« Je souhaiterais que les jeunes lycéens notamment internes en MFR (subventionnés par la Région entre autres) aient accès à des tarifs préférentiels. En effet, les tarifs jeunes sont les mêmes pour tout le monde alors que ces jeunes en alternance ne peuvent bénéficier d'aucun avantage (abonnement ou carte) car pas intéressant pour eux Les trains sont pleins en raison de la baisse d'offre de services notamment les vendredi soir ».	Aucune évolution de la gamme tarifaire n'est prévue à ce jour. La demande sera néanmoins remontée.
Tarifs	Réponses
« Proposer, comme d'autres communautés urbaines l'on déjà fait, des tarifs uniques pour tous les transports collectifs sur un territoire (par ex Grand Poitiers...) Prix unique pour le bus, le train.... Cela implique un partenariat entre les différents interlocuteurs, Région, communauté urbaine et SNCF. Ce partenariat pourrait également harmoniser les horaires des différents transports afin d'éviter des départs de transports différents d'un même point au même horaire (bus et train).	Ces intégrations tarifaires sont étudiées en lien avec les autorités organisatrices de mobilités localement. Ces intégrations rendent l'offre attractive en effet, mais nécessite des accords financiers, notamment pour le financement du déficit important d'exploitation du TER.

Le train à 2 euros pour tous entre Rouillé, Lusignan et Poitiers, idem autour de Niort et autour de la Rochelle. Cela rendrait plus attractif les voyages du quotidien ».	
--	--

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Je me questionne sur le TER de 19h30 de La Rochelle vers Niort en semaine, alors qu'il y a un TGV pour Paris à 19h25. Ne serait-il pas possible de le décaler après 20h30 afin d'avoir une desserte plus tardive ? ».	Ce TER répond aux besoins de mobilités d'usagers qui ne bénéficient pas d'une desserte TGV. Un départ plus tardif relève de la création d'offre qui n'est pas envisageable à court terme en raison des investissements massifs nécessaires à la sauvegarde du réseau.
Questions usagers comité de lignes « Je représente les usagères et usagers du centre INRAE Nouvelle-Aquitaine-Poitiers. La non-accessibilité de la gare de Lusignan oblige nos agents usagers à laisser leurs vélos dans des casiers, dont 3 sur les 4 ont été fracturés depuis 1 an. Lorsque des réclamations sont faites en ligne auprès des services TER/SNCF, nous sommes renvoyés d'un service à l'autre sans que le problème soit réglé. Nos sites sont à plus de 6kms de la gare, serait-il possible de remplacer les casiers et d'en augmenter la capacité dans un premier temps, et dans un second temps, de régler le problème d'accessibilité de la gare de Lusignan ? Par ailleurs, les places de vélos dans les TER sont insuffisantes et extrêmement variables selon le modèle de train... Enfin, serait-il possible d'avancer le TER partant de Poitiers à 7h58 ? Cela permettrait d'avoir une vraie journée de travail en arrivant à Poitiers à 18h (et non pas 19h avec le train suivant...). Merci, Maddalena RIESS (responsable RSE du centre INRAE Nouvelle-Aquitaine-Poitiers) ».	Réponses Région-SNCF La mise en accessibilité de Lusignan pourra être envisagée dans le prochain Schéma Directeur de Mise en Accessibilité. La problématique des box n'était pas connue et sera traitée sous les meilleurs délais par SNCF Gares&Connexions. Concernant l'emport vélo, il ne doit pas 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. Toutefois, 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 (bien que leur maintenance doit être vigilée). La Région travaille également, aux côtés du syndicat intermodal Nouvelle-Aquitaine Mobilités, à ce que l'utilisateur 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.

	L'avancée du TER mentionnée génère un conflit important sur voie unique, ne permettant pas d'accéder à cette demande.
Questions usagers comité de lignes « Je suis cycliste convaincue et pratiquante de longue date et je dois admettre que mettre le vélo dans le train, ça ne marche qu'hors heures de pointe, et si le nombre de cyclistes augmente, il faudra 10mn à chaque arrêt pour faire monter tout le monde ! pas tenable... Même des rames tout vélo : on fait comment pour que les gens mettent leur vélo dedans, puis redescendent pour aller dans une rame voyageurs ? ».	Réponses Région-SNCF La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport 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'utilisateur 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'utilisateur 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.
--	---