

CONCERTATIONS TER 2023

15 COMITES DE LIGNES

*Pour améliorer la qualité de services*

Compte-rendu



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

Comité de lignes Bordeaux - La Rochelle

25 avril 2023

L'ESSENTIEL DES INTERVENTIONS LORS DU COMITÉ DE LIGNES

**Votre avis compte !**

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

<p><b>Confort</b></p> <p>« Depuis le début de cette année le TER de 8h30 de Rochefort à La Rochelle a été supprimé. Il était loin de ne pas faire le plein pourtant... Or, le gouvernement prône les transports en communs plutôt que la voiture. Alors, si les TER sont supprimés c'est totalement illogique. De plus, les TER qui restent sont petits. Beaucoup de personnes restent debout. Aucun wagon n'a été rajouté ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La desserte Rochefort-La Rochelle sera réorganisée en deux temps, au service annuel 2023 et au service annuel 2024. Si la première réorganisation a privilégié les horaires permettant d'arriver avant 8h, il y aura en décembre prochain une desserte supplémentaire à Rochefort vers 8h20 permettant une arrivée à la Rochelle avant 9h.</p> <p>Ces nouveaux horaires doivent favoriser une meilleure répartition des voyageurs. Néanmoins, la Région demande à la SNCF, en cas de suroccupation, d'adapter les moyens en matériel, lorsqu'il est disponible. Au vu de la reprise très importante de la fréquentation voyageurs post-Covid, la Région a d'ailleurs commandé 18 rames supplémentaires début 2023, qui seront livrées à compter de fin 2025.</p>
<p><b>Confort</b></p> <p>« Les trains ne sont absolument pas adaptés et pensés pour recevoir des vélos.  &gt; Le système d'accroche n'est pas adapté à tous (difficile pour moi sans obtenir l'aide d'une personne tierce). Les rames devraient être repensées pour permettre un accès facile à tous et offrir davantage de place aux vélos.  &gt; Possibilité de se voir refuser l'entrée dans le train si trop de monde ! Hallucinant.  &gt; Aucune rampe dans les gares, notamment à La Rochelle, nous contraignant à porter son vélo entre les quais.  La politique publique souhaite tendre vers la mobilité douce mais dans la réalité, on est loin d'y parvenir ni de voir une réelle volonté en ce sens. ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>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. C'est pourquoi 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.</p> <p>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. D'autres solutions sont également déployées, que ce soient des offres de vélos en libre-service dans les agglomérations ou une offre de location de vélo pliant Brompton par la SNCF au tarif de 49€/mois en exclusivité pour les clients TER Nouvelle-Aquitaine (29€/mois pour les étudiants). Pour rappel l'emport des vélos pliants et des trottinettes n'est pas contingenté à bord des trains.</p> <p>Enfin il est possible de transporter les vélos dans les ascenseurs mis en service avec la nouvelle passerelle.</p>
<p><b>Confort</b></p> <p>« Le train allant de Jonzac à Bordeaux le vendredi en fin d'après-midi (16h58) est régulièrement chargé (retour des élèves en internat, vacanciers). Il n'a rarement deux rames et il arrive que nous soyons</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les TER sont très fréquentés le vendredi, jour de retour des internes et des étudiants. La Région demande à la SNCF de mobiliser le maximum de rames disponible ce jour-là, mais avec la forte reprise de la fréquentation post-Covid cela n'est pas toujours</p>

contraints de faire le trajet debout ou sur les strapontins. Il faudrait ajouter une rame le vendredi soir ».	possible. C'est pourquoi la Région a d'ailleurs commandé 18 rames supplémentaires début 2023, qui seront livrées à compter de fin 2025.
<b>Gares (offre de services)</b>	<b>Réponses</b>
« J'aimerais savoir si le projet d'extension vers l'est de la Rochelle avec création d'une nouvelle halte à La Pallice est toujours d'actualité (pour les TER La Rochelle/Rochefort). Si oui, où en est ce projet et à quel horizon peut-on espérer la mise en service de cette halte ? ».	Il n'est pas envisagé ni étudié de prolonger la desserte TER au-delà de La Rochelle-Porte Dauphine.
<b>Gares (offre de services)</b>	<b>Réponses</b>
« Une prolongation de la ligne jusqu'à Marans serait-elle envisageable au départ de Rochefort ou Tonnay-Charente ? avec des haltes à Dompierre sur Mer, Périgny et Andilly. Un projet est en cours pour la réouverture de la gare de Marans, nous souhaitons connaître l'avancement de ce projet. ».	La réouverture de la gare de Marans ainsi que celles d'autres haltes au nord la Rochelle, fait actuellement l'objet d'études. Aucune décision n'a encore été prise.
<b>Gares (offre de services)</b>	<b>Réponses</b>
« Nous sommes plusieurs personnes à travailler à l'hôpital de Jonzac tout en résidant à Bordeaux ou alentour. Nous sommes donc amenés à prendre la ligne Bordeaux-Jonzac (La Rochelle ou Nantes) quotidiennement. Or, depuis plusieurs mois nous repérons une augmentation des freins à l'utilisation de ce moyen de transport, nous handicapant dans la possibilité de venir exercer notre profession dans ce département pourtant en pénurie de personnel soignant. Nous pouvons noter ainsi l'annulation de la validité de notre abonnement TER pour l'Intercités, pour compenser cela : possibilité de mettre en place une ligne TER le matin partant de Bordeaux aux alentours de 8h ? ainsi qu'ajouts le soir ? ».	Il n'a pas été possible de reconduire dans des termes identiques l'accord de libre circulation des abonnés TER sur la ligne Intercité Bordeaux-Nantes, au vu de l'augmentation inacceptable de la contribution demandée à la Région. Néanmoins, pour ne pas pénaliser les abonnés TER qui ont besoin d'emprunter un Intercité et un TER tous les jours, un nouvel accord a été conclu qui suppose l'achat par l'abonné TER d'un coupon à 1€ pour utiliser l'Intercité. Il n'est pas envisagé de créer un TER compte-tenu de la circulation de l'Intercité à cet horaire, au vu de l'impact financier trop important.
<b>Gares (offre de services)</b>	<b>Réponses</b>
« De nombreux trains TER sont supprimés tout au long de l'année entre La Rochelle Ville et La Rochelle Porte Dauphine (quelques fois en dernière minute) car ils sont trop longs du fait d'une composition en Unité Multiple UM2 (le plus souvent pour rapatriement de matériel vers ou à partir de Saintes). En effet, la longueur du terminus de la halte de Porte Dauphine ne permet pas la réception de telle composition (il y aurait alors empiètement sur l'aiguille qui assure la jonction avec la section vers La Pallice). Il serait donc souhaitable de procéder à l'allongement du terminus de la halte de Porte Dauphine. Je crois que cette proposition est soutenue par la CDA de La Rochelle ».	Une recomposition des dessertes TER au service annuel 2024 évitera de mettre des trains doublés sur les circulations qui sont terminus Porte Dauphine, ce qui devrait diminuer très fortement les annulations. Cette solution évite un allongement du quai qui serait très coûteux et complexe à mener vu la configuration du site.
<b>Horaires</b>	<b>Réponses</b>
« J'ai besoin pour mon travail d'aller (et de revenir) régulièrement à Bordeaux depuis Niort, c'est insensé que la ligne la plus directe soit si	La voie Saintes-Niort, qui est en mauvais état, doit faire l'objet d'importants travaux de régénération en 2024-2025, avec une

<p>peu opérationnelle (Niort-Saintes-Bordeaux, comme le tracé de l'autoroute). Que pourriez-vous faire pour concurrencer BlaBlaCar ou le trajet par Poitiers (plus coûteux, absurde et pas forcément de retour après 15h30) ? ».</p>	<p>coupure totale des circulations. Lorsqu'elle rouvrira, ses horaires seront retravaillés pour assurer de meilleures correspondances en gare de Saintes, pour offrir des trajets plus attractifs entre Bordeaux et Niort.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« J'utilise cette ligne depuis l'été 2021. Chaque année, les modifications horaires dégradent un peu plus l'offre précédente : horaires inadaptés, trop peu de trains. A chaque réclamation la SNCF renvoie vers la Région, qui renvoie vers les concertations d'usagers. J'ai participé aux concertations de 2022, j'ai pu constater un grand nombre de propositions en lien direct avec les difficultés évoquées plus haut. Pour autant la mouture des horaires 2023 est une calamité. 3 départs de Rochefort uniquement entre 7h30 et 9h30 ! Ma question est simple : pourquoi faire des concertations alors que vous vous obstinez à n'en tenir aucun compte ? Venez voyager avec nous et faire le constat ! ».</p>	<p>Actuellement les départs aux heures de pointe à Rochefort sont mal répartis (7h06, 7h38 ; 8h00 ; 9h20). En décembre 2023, au service annuel 2024, les départs seront plus réguliers et répondront mieux à la demande de déplacement (7h09 ; 7h48 ; 8h20 ; 9h05).</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Le dernier train le matin pour aller travailler direction Rochefort - La Rochelle est à 7H35 à Saint Savinien, (encore plus tôt à Saintes). Comment voulez-vous qu'une mère de famille puisse déposer son enfant à la garderie pas encore ouverte, puis prenne le train à une heure pareille ? Il faut revenir à des trains vers 8H le matin. Le soir même problème : le train vers 17H15 à Rochefort est trop tôt, celui de 18H40 qui revient à 19H05 est trop tard (garderie fermée). En 2 ans, ma durée de temps de travail a augmenté d'une heure par jour à cause de ces horaires. Bilan : j'ai arrêté mon abonnement de TER que je prenais depuis 2006 ».</p>	<p>Actuellement les circulations TER qui desservent St Savinien sont terminus La Rochelle. Le train qui passe à St Savinien à 7h37 arrive à La Rochelle à 8h48. Un autre départ plus tardif de St Savinien ne pourrait se faire que minimum 40' plus tard, soit à 8h17 au plus tôt, à cause du délai pour faire passer deux trains sur cette section de ligne. Il arriverait à Rochefort à 8h40 au plus tôt, et à 9h23 à La Rochelle, au-delà des heures de pointe, avec comme conséquence une possible sous-fréquentation de ce train. L'amélioration de la signalisation, qui est prévue à moyen terme, devrait permettre d'améliorer les horaires Ter à St Savinien (mais pas à court terme).</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Au départ de Bordeaux, l'après-midi 1 TER à 15H47, puis 16H56, 18H55 et enfin 19H56. Entre 16H56 et 18H55 : 2h ! Il manque une offre TER sur ce créneau qui correspond à une période de retour vers le domicile des salariés, étudiants, lycéens...etc... Il existe 1 Intercités me direz-vous...oui mais. En tant qu'abonné TER, pour emprunter l'Intercités de 17h53 il faut acheter un billet complémentaire (depuis 11/2022), achat à l'unité et billet qui n'est pas pris en compte par l'employeur (hors abonnement). Financièrement impossible de payer 2 abonnements (TER et Intercités) comme le préconisent certains. Est-ce possible d'avoir un TER toutes les heures ? ».</p>	<p>Il n'est pas prévu à court terme de rajouter un TER compte-tenu de la présence de l'Intercité qui permet de compléter la desserte TER, et du manque de matériel roulant actuellement. Un accord tarifaire permet aux abonnés du TER d'utiliser l'Intercité, moyennant l'achat d'un coupon à 1€. Ce n'est pas certes pas aussi pratique et économique qu'avant, mais cela permet à la Région de continuer à pouvoir cofinancer ce service pour ses usagers.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Depuis Jonzac ou Montendre, pour se rendre à Paris, ou en revenir, les temps de correspondance entre les TER et les TGV sont trop longs.</p>	<p>Le ralentissement en cours sur la ligne, dû à la dégradation de la ligne, a rallongé le temps de parcours et enlevé les</p>

<p>Au lancement de la LGV, il n'y avait qu'un quart d'heure entre l'arrivée d'un TGV venant de Paris et les différentes correspondances : tous les TER (Arcachon, Agen, Libourne, La Rochelle, etc.) partaient 10-20 minutes après. Aujourd'hui, il faut attendre 40-45 minutes, dans un sens comme dans l'autre, pour effectuer la correspondance (qui n'est d'ailleurs même pas proposée dans les fiches horaires...). Résultat : beaucoup se rendent à Bordeaux ou Angoulême en voiture... ».</p>	<p>correspondances. Lorsque celle-ci sera régénérée, les horaires seront revus et une priorité sera donnée à la correspondance en gare de Bordeaux.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Depuis deux ans, le TER de 8h faisant Bordeaux-Jonzac a été supprimé au profit de l'Intercités avec un fort impact sur le personnel soignant de l'hôpital de Jonzac usagé de ce train. Problème : - l'Intercités est désormais PAYANT en plus des abonnements TER, contrairement à ce qui avait été annoncé au dernier comité de ligne. Sans abonnement, il n'y a pas prise en charge employeur donc l'impact financier est non négligeable. - l'Intercités ne dessert AUCUNE GARE entre Bordeaux et Jonzac pénalisant beaucoup de monde sur les gares situées entre ces deux villes. Nous souhaitons que le TER faisant Bordeaux-Jonzac le matin, soit remis en place avec une arrivée entre 8h30 et 9h sur Jonzac ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les négociations avec l'Etat concernant l'emprunt des circulations Intercité par les abonnés TER ont abouti, à un accord qui, nous le comprenons, représente un effort financier supplémentaire et une contrainte pour les usagers. Sachant que c'est la Région qui paie à l'Etat le billet de train Intercité pour chaque abonné TER qui l'emprunte, ce qui représente également un effort financier pour la Région.</p> <p>Il n'est pas envisagé à court-terme de créer une circulation TER omnibus qui partirait vers 8h de Bordeaux, car il serait obligé de partir après l'Intercité, et ne pourrait pas arriver pour permettre une embauche à 9h. Si toutefois l'horaire de l'Intercité venait à évoluer, cette demande serait étudiée. A noter que les intercités sont également prioritaires dans l'attribution des sillons.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« En tant que lycéen, je prends le train tous les jours. Mais avant janvier 2023, je prenais le TER en direction de Rochefort à 7h36 pour être à l'heure en cours. Maintenant, si je veux être à l'heure, il faut que je prenne une nouvelle ligne à 7h12 pour commencer les cours à 8h05 sinon je suis systématiquement en retard. Est-il possible de revenir aux anciens horaires ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>En décembre prochain, le TER passera à 7h25 à Châtellillon pour une arrivée à Rochefort à 7h41, ce qui vous devrait mieux convenir à vos horaires de cours.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Le train de 7h36 permettait aux lycéens d'arriver à l'heure à Rochefort pour un début des cours à 8H. Depuis le 1er janvier, le départ est retardé à 7H45, du coup il n'est plus possible d'arriver à l'heure au lycée. L'abonnement annuel que nous avions pris pour notre fils n'est plus viable. Pourquoi ce changement ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Au service annuel de décembre 2023, le TER desservira Bords à 7h33, pour une arrivée à Rochefort à 7h51. Les modifications horaires se produisent en décembre, et les TER sont parfois obligés de modifier leurs horaires en cours d'année scolaire à cause des modifications horaires des TGV et des Intercités. Si ces nouveaux horaires ne conviennent pas pour la desserte de l'établissement scolaire, il faut recontacter la Direction des transports routiers, en charge du transport scolaire, pour convenir d'une solution alternative le cas échéant.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« J'ai longuement hésité à prendre un abonnement TER pour me rendre au travail. J'ai consulté de multiple fois les horaires qui ne correspondaient pas forcément à mes horaires de travail. Finalement, j'ai décidé de faire un essai pendant un mois en achetant mes billets. Résultats : globalement satisfaite sur les horaires à ce moment-là. Moins de stress sur la rocade dans les bouchons quotidiens, des économies d'essence. J'ai par contre vite abandonné l'idée de prendre le vélo, en permanence surchargé, pas de place et du coup pas pratique. Les horaires ont été modifiés durant l'année et ce n'est pas simple pour le travail hospitalier (être à l'heure, sortir à l'heure), plus de trains aux heures de pointe ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Nous vous remercions pour votre témoignage. Effectivement le TER s'avère être un moyen de transport beaucoup plus économique que la voiture, et rend pleinement service à nombre de Néo-aquitains qui l'utilisent au quotidien pour aller travailler. Ce nombre est d'ailleurs en constante augmentation.</p> <p>Si la Région encourage l'intermodalité train-vélo, l'emport au quotidien de vélos non-démontés dans le train n'est pas préconisé, par manque de place, qui doit aller en priorité aux places assises. Par ailleurs, des solutions se développent (parkings vélos sécurisés, vélos pliants, vélos en libre-service,...) pour pallier.</p> <p>Sur les changements horaires, ils ont lieu principalement au changement de service en décembre. Ils sont parfois rendus nécessaires pour garder des correspondances avec d'autres lignes de TER ainsi qu'avec des trains grandes lignes (TGV, Intercités).</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Pourquoi avoir supprimé le train qui arrivait à 9h sur La Rochelle (avant nouveaux horaires décembre 2022) ? Au départ de Saint-Laurent, le train suivant, celui de 8h07 n'est qu'à 10h47 ! Ce n'est pas une option pour les salariés. De plus, en supprimant le train de 8h40, il n'est pas rare que le train de 8h07 soit blindé. Il faudrait également un horaire supplémentaire le soir entre le train de 18h50 et celui de 20h30 ! Presque 2h entre les deux, je ne pense pas être la seule à débaucher parfois après 19h... Dès lors que nous n'habitons pas Rochefort, les gares sur le trajet La Rochelle-Rochefort disposent d'une offre réduite ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Au service annuel 2024, la grille horaire sera réaménagée pour plus de régularité. Les départs de St Laurent se feront le matin à 7h55, puis 8h28 et 9h12.</p> <p>Le soir, un horaire supplémentaire sera rajouté, à savoir un départ à 19h17 de La Rochelle.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Nous sommes nombreux à faire les trajets Bordeaux-Jonzac quotidiennement. Le matin, il ne nous est possible de prendre que 2 TER (départ à 5h56 ou 6h56 avec arrivée à 6h53 ou 7h53). Or, nous débutons fréquemment notre journée à 9h00. Par ailleurs, le dernier TER part de Jonzac à 18h01, ce qui est incompatible avec les contraintes de nos emplois (dans mon cas, obligation de m'ajuster aux personnes en souffrance psychique qui étudient/travaillent avec des horaires classiques). Bien sûr, il existe les Intercités, dorénavant payants, et sans aucune possibilité de remboursement de l'employeur, ce qui induit des frais supplémentaires majeurs. Serait-il donc possible d'augmenter le nombre de TER ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les négociations avec l'Etat concernant l'emprunt des circulations Intercité par les abonnés TER ont abouti, à un accord qui, nous le comprenons, représente un effort financier supplémentaire et une contrainte pour les usagers. Sachant que c'est la Région qui paie à l'Etat le billet de train Intercité pour chaque abonné TER qui l'emprunte, ce qui représente également un effort financier pour la Région.</p> <p>Il n'est pas envisagé à court-terme de créer une circulation TER omnibus qui partirait vers 8h de Bordeaux, car il serait obligé de partir après l'Intercité, et ne pourrait pas arriver pour permettre une embauche à 9h. Si toutefois l'horaire de l'Intercité venait à évoluer, cette demande serait étudiée.</p>

<p><b>Horaires</b></p> <p>« Lors des changements d'horaires 2023, en décembre 2022, les trains proposés du lundi au samedi sont les suivants : 7h06 / 7h38 / 8h00 / 9h09.</p> <p>1) Le train de 8h30 a été "avancé" à 8h : pourquoi proposer des trains aussi rapprochés comme c'est le cas avec le 7h38 et le 8h ?</p> <p>2) Pourquoi ne rien proposer entre 8h et 9h09 ? Surtout que ce dernier a été décalé à 9h20 depuis des semaines (travaux) et ce jusqu'à je ne sais quand...</p> <p>3) le samedi, aucun train entre le 7h06 et le 9h56 (un Intercités qui coûte 1€ de plus à chaque voyage pour les abonnés TER). Quelles propositions pour les personnes travaillant le samedi ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Le TER 864622 en provenance de Rochefort est avancé 8h00 pour permettre des arrivées à La Rochelle avant 9h : celle du TER en question, ainsi que celle d'un Val de Charente en provenance d'Angoulême.</p> <p>Au SA2024 ce cadencement sera amélioré : départ de Rochefort 07:10, 07:48, 08:21 et 09:07.</p> <p>Le plan de transport adapté sera levé au lancement du service annuel 2024, le 10 décembre 2023.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Avoir des horaires cohérents au départ de Rochefort pour les gens qui travaillent à La Rochelle. 1 train par heure, c'est insuffisant. De même, une concordance entre les bus Nouvelle-Aquitaine, ligne 6, et le départ des trains en gare ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La grille horaire sera revue en décembre prochain pour mieux répartir les trains, avec une fréquence toutes les 45' aux heures de pointe. L'objectif à moyen terme est d'arriver à une fréquence à la demi-heure, aux heures de pointe. Mais cela nécessite auparavant de mener des travaux sur les infrastructures pour pouvoir accueillir plus de trains en gare de La Rochelle. Les horaires</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Bonjour. Actuellement, je prends le train de 7h37 à la gare de Saint-Savinien direction Rochefort et cela me convient tout à fait. Car j'ai une correspondance avec un bus à Rochefort pour commencer mon travail à 8h30 sur l'hôpital.</p> <p>J'espère que les horaires ne vont pas encore changer, car travaillant dans un hôpital cela n'est pas possible de changer d'horaire de travail. En espérant que les horaires ne changent pas trop car c'est vraiment compliqué. Car avec les grèves et les incidents techniques, en ce moment ce n'est vraiment pas terrible. Merci de l'intérêt de ma proposition ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Au service annuel 2024, en décembre prochain, les horaires vont légèrement changer, car le départ aura lieu à 7h25 au lieu de 7h37. Cela va vous faire arriver un peu plus tôt à Rochefort, ce qui peut s'avérer utile lorsque le train accuse un léger retard.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Je travaille en tant que professeur au lycée de Jonzac et actuellement la fréquence des trains ne me permet pas d'optimiser mes trajets. Je dois régulièrement prendre des co-voiturages car il n'y a pas assez de trains sur la journée pour s'adapter à nos horaires ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Il y a actuellement 6 allers entre Bordeaux et Saintes, et 8 retours par jour en semaine, qui desservent Jonzac, plus 4 aller-retours en Intercité. La répartition des horaires est plutôt concentrée sur les pointes, à la mi-journée mais pas régulièrement sur la journée. C'est l'objectif poursuivi à moyen terme, lorsque la voie Saintes-Bordeaux aura pu être régénérée, car les travaux se feront probablement en journée.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Depuis la mise en place et la privatisation des Intercités, je ne peux prendre que les TER avec mon abonnement, sinon je dois payer. J'ai</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les négociations avec l'Etat concernant l'emprunt des circulations Intercité par les abonnés TER ont abouti, à un accord qui, nous le</p>

<p>donc le droit d'utiliser moins de 50% de mes trains habituels sur le trajet Bordeaux-Jonzac et inversement (ce qui n'était pas le cas précédemment). S'il vous plaît merci de mettre plus de trains. Respectueusement ».</p>	<p>comprenons, représente un effort financier supplémentaire et une contrainte pour les usagers. Sachant que c'est la Région qui paie à l'Etat le billet de train Intercité pour chaque abonné TER qui l'emprunte, ce qui représente également un effort financier pour la Région.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Bonjour. Je travaille à Jonzac et j'habite Bordeaux. Je prends la L15 quotidiennement. Depuis cette année, je ne peux prendre que cette ligne (et plus les Intercités) avec mon abonnement TER. J'ai donc le choix entre le train de 6h56 et 9h53 pour aller travailler. Pour le soir, il m'arrive de finir après 18h30, et je n'ai plus aucun TER pour rentrer chez moi. Ma proposition concerne donc une augmentation de la fréquence des trains TER, comme avant qu'ils soient remplacés par les Intercités ».</p>	<p>Les négociations avec l'Etat concernant l'emprunt des circulations Intercité par les abonnés TER ont abouti, à un accord qui, nous le comprenons, représente un effort financier supplémentaire et une contrainte pour les usagers. Sachant que c'est la Région qui paie à l'Etat le billet de train Intercité pour chaque abonné TER qui l'emprunte, ce qui représente également un effort financier pour la Région. L'Intercité qui dessert Jonzac à 19h11 vous permet de revenir sur Bordeaux, moyennant certes l'achat d'un coupon à 1€. Il n'est pas envisagé à court-terme de créer des circulations TER supplémentaires avant que d'importants travaux soient entrepris pour régénérer la voie ferrée et enlever tous les ralentissements.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Augmenter le nombre de rames (ou TER) sur les horaires de pointes. Pour ma part, voici les horaires où il y a une très forte affluence sur la ligne Rochefort -&gt; La Rochelle. - 7 heures 06 - 8 heures 00 ».</p>	<p>Au vu de la reprise très importante de la fréquentation voyageurs post-Covid, la Région a d'ailleurs commandé 18 rames supplémentaires début 2023, qui seront livrées à compter de 2025.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Trajet effectué Saint André de Cubzac / Jonzac : offre insuffisante le matin 6h15 7h14, puis il faut attendre 13h15 : non adaptés pour personnel hospitalier ... vendredi 13 h départ de Jonzac lycée Saint-Antoine de Saint-Genis : beaucoup d'internes : la plupart du temps train court ! Grève Ok, mais service minimum non assuré ! Seulement pour Bordeaux... week-end, manque TER pour se déplacer sur Bordeaux, et souvent TER court, très compliqué pour amener un vélo ... surtout le retour, beaucoup d'enfants vont vers les internats : dommage que la Région n'investisse pas plus : prenons exemple avec l'Espagne : TER gratuit et en nombre... Région Occitanie : billet à 1 € ».</p>	<p>La répartition des horaires est plutôt concentrée sur les pointes, à la mi-journée mais pas régulièrement sur la journée. C'est l'objectif poursuivi à moyen terme, lorsque la voie Saintes-Bordeaux aura pu être régénérée, car les travaux se feront probablement en journée. Au vu de la reprise très importante de la fréquentation voyageurs post-Covid, la Région a d'ailleurs commandé 18 rames supplémentaires début 2023, qui seront livrées à compter de 2025. Dans le cadre de la démarche OPTIM TER 2 circulations sont créées le dimanche et 3 le samedi.</p>
<p><b>Horaires</b></p>	<p><b>Réponses</b></p>
<p>« Ligne Rochefort-La Rochelle : correspondances avec la ligne la Rochelle-Poitiers inadaptées, beaucoup d'attente ».</p>	<p>Il est difficile d'assurer de bonnes correspondances en gare de La Rochelle entre ces deux lignes, notamment pour des questions d'infrastructures. La Région a donc demandé que de futurs travaux puissent être inscrits dans le futur volet mobilités du CPER, afin de permettre des entrées/sorties simultanées de la gare de La Rochelle</p>

<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Serait-il envisageable d'avoir des arrêts à la demande sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, comme cela est actuellement testé en Corrèze ? Et c'est d'ailleurs courant dans d'autres pays... Je pense notamment à la gare de Fontaines d'Ozillac, qui se trouve exactement entre Montendre et Jonzac, mais aussi à Clion, Bussac Forêt... Nous sommes obligés de prendre notre voiture pour aller dans les "villes" alors qu'une gare se trouve à 10 minutes de vélo... J'anticipe l'argument du peu d'usagers... que je retourne : justement, pourquoi ne pas le proposer, si finalement il a peu d'incidence sur les horaires car peu souvent utilisé ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La réouverture d'une gare est en premier lieu un sujet d'infrastructure, les gares fermées nécessitant une mise aux normes et d'importants coûts d'investissement qui doivent faire l'objet d'une étude préalable. De tels investissements sont réalisés avec pour ambition de développer un projet d'offre adéquat, c'est pourquoi la question du potentiel de fréquentation n'est pas neutre. Enfin, l'expérimentation menée en Creuse pourra être amenée à se développer ailleurs, toutefois la Région investit pour la régénération de l'axe et l'accélération de ligne. Les arrêts à la demande ne sont pas possibles sur une ligne circulée à 160km/h.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Serait-il possible d'augmenter le nombre de rames ou d'utiliser des rames à plusieurs niveaux ? Cela permettrait aux piétons de ne pas être dérangés par les utilisateurs de vélo qui ont besoin d'accéder aux rangements et de ne pas bloquer les portes et le passage. Cette ligne est victime de son succès, faut-il s'en plaindre ? Non. Alors, la SNCF et la Région doivent mettre les moyens nécessaires pour la développer ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Au vu de la reprise très importante de la fréquentation voyageurs post-Covid, la Région a commandé 18 rames supplémentaires début 2023, qui seront livrées à compter de 2025.</p> <p>La Région n'est en revanche 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. C'est pourquoi 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.</p> <p>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. D'autres solutions sont également déployées, notamment des offres de vélos en libre-service dans les agglomérations.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Lors des précédentes consultations, plusieurs demandes et questions sur la problématique du nombre de places pour les vélos à bord des rames, très souvent insuffisants pour les trajets quotidiens domicile - travail. La solution proposée (aménagement de parkings vélos en gare) ne correspond pas aux besoins des usagers car cela implique d'avoir 2 vélos (coût et entretien multipliés + risque de vol) et cela rallonge le temps de trajet (temps supplémentaire pour garer son vélo en gare). D'autres pays européens ont développé des rames permettant d'accueillir des vélos en nombre, pourquoi est-ce inimaginable en France</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>cf réponse précédente</p>

? Coût plus élevé que l'aménagement de garage à vélo dans toutes les gares ? ».	
<b>Intermodalités</b>	<b>Réponses</b>
« Lors de l'établissement des horaires TER, prenez-vous en compte les horaires proposés par d'autres moyens de transports collectifs que la Région gère ? Actuellement, par la ligne 9e entre Rochefort et La Rochelle sont proposés deux horaires le matin le 7h49 et le 9h19. Le TER sur la ligne 15 Rochefort-La Rochelle propose 7h38, 8h et 9h09 (décalé à 9h20 actuellement). Idem le soir, la 9e de 18h45 et le TER de 18h50. Ne serait-il pas judicieux de ne pas prendre les mêmes créneaux ou valoriser des correspondances entre les deux et faire que les horaires des cars complètent ceux des TER ? Je précise que je sais que les abonnements à ces deux moyens de transport sont différents ».	Les processus d'adaptation des horaires de TER étant relativement rigides, ce sont plutôt les horaires des cars régionaux qui seront revus par les services routiers afin de répondre au mieux à votre demande.
<b>Intermodalités</b>	<b>Réponses</b>
« Il est très long et compliqué de rejoindre Royan en venant de Bordeaux ou vice-versa, voire impossible selon les horaires. Est-il prévu des trains plus directs entre Royan et Bordeaux et principalement les dimanches soir ou lundi matin ainsi que les jeudis et vendredi soir (afin d'assurer des correspondances vers ou depuis Paris) ? ».	Dans le cadre de la démarche OPTIM TER, des circulations directes entre Bordeaux et Royan sont créées (Bordeaux 16h56 - Royan 19h19 tous les vendredis et Royan 16h51 - Bordeaux 19h08). Le processus complexe de découpe/accroche en gare de Saintes ne doit pas nuire la régularité de la ligne. Si ces premières circulations fonctionnent tant d'un point de vue potentiel qu'opérationnel, leur développement pourrait être étudié.
<b>Intermodalités</b>	<b>Réponses</b>
« La liaison car Jonzac-Angoulême par Barbezieux a une fréquence encore plus faible que l'an dernier. Par conséquent, la liaison Jonzac-Paris implique soit une correspondance par Bordeaux en TER (avec une ponctualité souvent aléatoire du TER), soit une jonction du TGV à Angoulême en véhicule personnel. Comment favoriser des liaisons entre les villes petites et moyennes d'Aquitaine sans revenir systématiquement à Bordeaux ? Pourquoi l'organisation des cars régionaux n'est-elle pas pensée dans cette visée ? Merci de vos réponses et de la mise en œuvre de solutions ».	La liaison par car Jonzac-Angoulême a un temps de parcours de 1h20 contre un peu plus d'1h pour la liaison en train Jonzac-Bordeaux. A moyen terme, lorsque la voie ferrée aura été régénérée, ce temps de parcours devrait même diminuer pour approcher les 45'. La Région préfère privilégier le rabattement sur la gare de Bordeaux compte-tenu de l'offre TGV et TER très importante qui permet non seulement d'aller à Paris, mais aussi au sud de Bordeaux (Arcachon, Toulouse, Bayonne,...).
<b>Intermodalités</b>	<b>Réponses</b>
« Les places offertes aux vélos pour les TER La Rochelle-Saintes-Bordeaux sont beaucoup trop limitées l'été. Il faudrait des voitures vraiment aménagées pour le transport vélo. L'offre sur le La Rochelle-Bordeaux pour accueillir une vingtaine de bicyclettes une fois par jour, se révèle insuffisante et crée des conflits ou tout au moins une certaine tension avec les autres usagers. Nous avons même vu cet été des familles à vélos ne pouvant pas embarquer. Alors que nous connaissons l'exemple du train Loire à Vélo qui tous les étés, de juin à septembre, permet d'accueillir de 50 à 83 vélos par train 3 fois par jour ».	Un service spécifique intitulé « Vélozen » a été instauré du 8 juillet au 28 août sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, permettant d'augmenter le nombre de vélo à bord dans 4 trains tous les jours (2 aller-retours). Il permet d'embarquer jusqu'à 25 vélos par train. Les voyageurs disposaient de la garantie de pouvoir embarquer leur vélo grâce à un système de réservation.

<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Des travaux avaient été faits pour raccourcir le temps de trajet entre Bordeaux et Saintes en 2020, cependant cela n'a jamais été le cas, pourquoi ? Les usagers ont été impactés pendant plusieurs mois à devoir prendre un bus avec cette promesse et finalement rien. Que s'est-il passé ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les travaux effectués entre Saintes et Beillant n'apportaient pas d'amélioration des temps de parcours, car il s'agissait de maintenir la vitesse de la ligne. La ligne Bordeaux-La Rochelle relevant du réseau structurant, SNCF Réseau sera pleinement en charge du financement et de la programmation des travaux qui vont permettre de la régénérer et d'enlever les limitations de vitesse. A terme les temps de parcours seront très nettement améliorés.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Dans les années 1998/2002, on effectuait le trajet Bordeaux-Saintes entre 1h10 et 1h15. Aujourd'hui, on en est bien loin pour rendre le train attractif. Quand est-il des travaux pour accélérer cette relation ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Le mauvais état de la voie a conduit SNCF Réseau à prendre des mesures de limitation de la vitesse des trains qui ont fortement dégradé le temps de trajet qui approche aujourd'hui les 1h45. Afin de revenir au temps de parcours initial, SNCF Réseau doit effectuer des travaux de régénération sur cette ligne qui fait partie du réseau structurant national. Le planning de ces travaux n'est pas encore connu à ce jour.</p>
<p><b>Intermodalités</b></p> <p>« Nous sommes toujours en attente d'un vrai vélo park sécurisé digne de ce nom (projet porté par la CDA de La Rochelle). Depuis 3 ans maintenant, nos vélos s'entassent dans un réduit SNCF semi grillagé situé entre deux murs, murs si proches l'un de l'autre que l'on peine à manœuvrer pour entrer et sortir. Les vieux racks sont totalement déformés, l'accès s'effectue par un code qui n'a pas changé depuis 3 ans, ..... Si on souhaite que les vélos soient le moins souvent dans les trains, merci de nous permettre de les laisser en gare dans un espace adapté et sécurisé ! ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>La gare SNCF de La Rochelle dispose d'un vélo-park sécurisé de 80 places dont 4 équipées d'une borne pour recharger un vélo électrique. Il est accessible gratuitement aux abonnés du TER. Le nombre de stationnement va augmenter pour atteindre les 300 places, dont 120 seront situés dans la Maison du vélo installée sous la nouvelle passerelle.</p>
<p><b>Tarifs</b></p> <p>« Tarifs du rail : nos voisins européens font bien mieux ! Comme en Allemagne avec la DB et les lands ou en Espagne avec les communautés et la Renfe, la Région Nouvelle-Aquitaine devrait mettre en place avec la SNCF et autres un forfait mensuel valable sur toutes les lignes de Nouvelle-Aquitaine. C'est 49 € en Allemagne, pays plus riche que la France, essayons à 39 en France ! La SNCF est déjà très largement subventionnée ! La Région Nouvelle-Aquitaine pourrait montrer l'exemple. 39 € mensuel pour circuler à prix compétitif de La Rochelle à Bordeaux, de Hendaye à Dax, de Bedous à Orthez, de Bordeaux à Agen, de Langon à Libourne... + voyageurs + de recettes et moins de pollution et d'accidents ! On commence quand ? ».</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Les abonnements actuels sont déjà subventionnés à plus de 80% et sont très compétitifs par rapport au coût d'un déplacement en voiture individuelle. Une enquête auprès des non-usagers du TER, menée au printemps 2023, a indiqué que le facteur le plus important pour utiliser le TER était avant tout la fréquence des trains, bien plus que le tarif. Aussi la Région privilégie-t-elle de financer la création de trains plutôt que de financer la diminution des abonnements, sachant qu'en outre elle ne dispose pas d'une recette fiscale comme le versement mobilité pour le faire. Récemment, l'Etat a évoqué la mise en place d'un tarif unique d'abonnement, comme en Allemagne, mais sans en donner les dispositions financières pour les Régions, qui se sont exprimées pour que l'Etat agisse en priorité dans l'amélioration des voies</p>

Commenté [AC1]: À vérifier

	ferrées, qui nécessite des montants très importants en investissement.
<b>Tarifs</b>	<b>Réponses</b>
« Trop fréquemment des incidents causent des retards / suppressions qui impact les usagers. En ce qui concerne notamment le mois de mars, c'est une CATASTROPHE sur la ligne Rochefort <-> La Rochelle, entre suppressions, retards le service n'a pas été assuré. Et pourtant nous payons pour ce service, pas par plaisir mais bien par nécessité de travailler... La Région ainsi que la SNCF devraient prendre des dispositions afin que des dédommagements systématiques aient lieu dans le cas des abonnements. Le minimum serait de prendre en compte les situations des derniers mois et de proposer un remboursement partiel (voire total). ».	Un mouvement social national contre la réforme des retraites a engendré de nombreuses suppressions de dessertes, particulièrement au mois de mars. Il n'est pas prévu de dédommagements spécifiques dans le cadre d'un mouvement national. Néanmoins, la Région a souhaité faire bénéficier aux abonnés annuels de la possibilité de voyager gratuitement à bord des TER les week-ends en juillet et en août.
<b>Matériel roulant</b>	<b>Réponses</b>
« Combien y-a-t-il de places dans les Ter entre La Rochelle et Rochefort? ».	Le train dispose entre 170 et 220 places assises selon le type de matériel (en unité simple).
<b>Intermodalités</b>	<b>Réponses</b>
« Besoin d'aménager un vrai local à vélo en gare de Châtelailon en termes de place offertes (on peut à peine en loger 10), en termes de volume (il faut être contorsionniste pour sortir son vélo) et en termes de sécurité (accès magnétique et non plus avec un code à 4 chiffres qui ne change jamais) »	Des discussions sont en cours entre SNCF Gares et Connexions et la ville de Châtelailon sur cette question. Des box vont être installés prochainement
<b>Horaires</b>	<b>Réponses</b>
« À la suite de la motion de censure que j'avais fait votée à la Communauté de Communes de Haute-Saintonge pour protester contre la lenteur des travaux, les courriers que j'ai reçus du ministre et du préfet ne disent pas la même chose sur la prise en compte de ces travaux. L'un me dit que c'est la Région, l'autre l'Etat. Je ne sais pas où est la vérité....	La ligne Bordeaux-La Rochelle est considérée comme une ligne de desserte fine du territoire et bascule dans le réseau structurant à partir du 1er janvier 2024. Pour une ligne de desserte fine du territoire, pour tout ce qui régénération, les travaux sont co-financés et SNCF Réseau ne participe plus à la régénération. En revanche, une ligne dans le réseau structurant, la réalisation comme le financement des travaux, sont à 100 % financés par SNCF Réseau, ce qui sera le cas pour cette ligne. En 2020, des travaux ont été effectués sur la ligne (30 M€ financés par l'Etat, la Région et la SNCF) qui ont permis de lever des ralentissements et d'éviter que d'autres ralentissements ne soient posés l'année suivante. Le gain de temps de parcours était de 8 mn. SNCF Réseau refait des études et positionnera des travaux qui permettront de lever les deux ralentissements de vitesse, qui engendrent aujourd'hui une perte de temps d'une vingtaine de minutes.
Il est fabriqué par la Métropole Bordelaise et la SNCF, un système de liaison pendulaire d'agglomération de Saint-Mariens jusqu'à Arcachon	Dans le cadre du projet de RER métropolitain, il y aura une desserte extrêmement cadencée jusqu'à Saint-Mariens. Il n'est pas prévu à

<p>ou Langon, par exemple. Je crois que cette affaire devrait être prolongée jusqu'à Jonzac. Avec l'importance des fréquences de Saint-Mariens sur Bordeaux, il y aura bientôt un problème de sillons. Tout cela ne tiendra pas longtemps sur les bases actuelles. »</p> <p><i>Claude Belot, Président de la Communauté de Communes de Haute-Saintonge</i></p>	<p>ce stade de prolonger cette desserte cadencée jusqu'à Jonzac, qui continuera à être desservie par les TER Bordeaux-Saintes, ainsi que par les Intercités. Le développement de la desserte TER dépend de la programmation des travaux qui permettront de lever les ralentissements. La Région souhaite un engagement formel de l'Etat et SNCF Réseau sur la programmation de cette régénération de la ligne, et qu'elle se fasse de façon massive plutôt que par petites tranches chaque année.</p>
<p><b>Horaires</b></p> <p>« Le projet de RER Urbain s'arrête à Saint-Mariens, c'est-à-dire aux frontières de l'ex-Région Aquitaine. Il faut prolonger ce réseau jusqu'à Jonzac, pour deux raisons : en raison du nombre important de voyageurs pendulaires de Jonzac à Bordeaux quotidiennement et afin de consolider des financements pour l'entretien des voies et effectuer des travaux. Ça fonctionne bien en région parisienne où il y a des RER qui ont 2 terminus, un terminus régulier et toutes les 2 ou 3 cadences, un autre RER qui a un autre terminus et qui rentre dans ce cadencement pendulaire. Tout comme le prolongement de la ligne RER jusqu'à Jonzac et pourquoi pas, dans un second temps jusqu'à Saintes ?</p> <p>Il y a la question des interconnexions avec les lignes à grande vitesse. Depuis Jonzac, pour aller à Paris, la solution la plus rapide c'est d'aller à Bordeaux avec un TER ou un Intercités, et attraper un TGV à Bordeaux. Mais les ruptures de charges sont de l'ordre de 40 à 50 mn, vous perdez donc tout le bénéfice. Sans parler des annulations de TER de dernière minute quand vous arrivez en gare de Jonzac.</p> <p>Merci d'avoir entendu la demande sur la desserte sans rupture de charge entre Royan et Bordeaux, car cela a été une vraie demande. Ça a un sens au point de vue des usagers du TER du quotidien mais cela a aussi un impact économique sur la fréquentation des stations balnéaires de Royan et de Saint-Georges-de-Didonne qui deviendraient accessibles aux Bordelais qui souhaitent passer un week-end sur la côte. Cela a un sens pour le développement économique du territoire. »</p> <p><i>M. Raphaël Gérard, député de la 4<sup>ème</sup> circonscription de la Charente-Maritime</i></p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Cf réponse précédente</p> <p>Dans le projet Optim'Ter, globalement sur Saintes, sur Angoulême, sur Niort, le sujet des correspondances TGV-TER a été travaillé avec TGV pour faire en sorte que nos correspondances soient fiabilisées. Pour Jonzac, c'est un peu plus compliqué, car la gare de Bordeaux est saturée et faire bouger le moindre sillon devient difficile.</p>
<p><b>Tarifs</b></p> <p>« Au mois d'octobre, on nous a informé que l'on ne pouvait plus prendre l'Intercités à partir du 1<sup>er</sup> novembre et que l'on devait payer 1 euro par voyage Intercités. On a donc notre abonnement plus un ticket à 1 euro. Notre employeur nous rembourse la moitié de l'abonnement, mais pas</p>	<p><b>Réponses</b></p> <p>Intercités relève de la responsabilité de l'Etat qui subventionne ces dessertes, et qui voulait revoir l'acceptation qui avait cours jusqu'en 2023. L'accord qui a été trouvé avec ce coupon permet aux abonnés du TER de continuer à utiliser les Intercités. Il faut</p>

<p>les 1 euro, car c'est un coupon. A la fin de l'année cela pèse énormément financièrement. A partir du 1er janvier, je n'ai plus pris ce ticket. Un soir, j'ai été contrôlé, ça s'est mal passé et suis allé à la police qui a pris mes empreintes. Les usagers en ont ras-le-bol, car c'est du racket. Je veux que cela rentre dans l'abonnement, tout simplement ».</p>	<p>savoir que la Région, qui prend en charge 80% du coût réel du TER, verse aussi une compensation importante à l'Etat pour chaque abonné qui prend un Intercité. Il ne sera pas possible de l'intégrer à l'abonnement TER, car l'impact financier pour la Région serait trop important.</p>
<p>« Sur les horaires, j'ai vu disparaître la desserte ferroviaire à Bussac dans le SA 2024. Et je pense aux habitants autour de Pons et de Montendre : la desserte de Bordeaux le soir, il y a le TER de 16 h 46 qui dessert Pons et Montendre et après il faut attendre 18 h 06 ! Ces deux gares qui devraient prendre beaucoup plus d'expansion, aujourd'hui végètent. Car il y a du monde, et il faudrait un autre TER entre ces deux horaires.</p> <p>Sur la relation Royan-Bordeaux, c'est difficile de faire du Royan-Bordeaux ou de Bordeaux-Royan, ce sont des correspondances très longues à Saintes. 7 h 55 à Bordeaux, 10 h 44 à Royan, 3 h pour faire Bordeaux-Royan, c'est trop long ! Il y a énormément de Bordelais qui viennent à Royan en voiture, car la solution ferroviaire n'existe pas. Il est vrai les ralentissements des 20 ou 25 mn pénalisent et dégradent la liaison entre Bordeaux et Saintes. Les correspondances en sont aussi pénalisées. »</p> <p><i>M. Benoit Groussin, Président de la FNAUT Poitou-Charentes</i></p>	<p>La capacité en gare de Bordeaux est contrainte et ne permet pas nécessairement de mettre un train supplémentaire en hyper pointe le soir pour aller à Saintes, et desservir de facto Pons et Montendre.</p> <p>Lorsque la voie aura été régénérée entre Saintes et Montendre, les horaires seront revus et l'optimisation des correspondances à Saintes sera recherchée.</p>