

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services



Comité de lignes Tours <> Bordeaux

29 avril 2024



Poitiers – Tours



Poitiers – Angoulême



Bordeaux – Angoulême

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
« J'aimerais plus de place pour les vélos (actuellement il y a entre 3 et 5 espaces vélos par train). Je vois régulièrement plus de vélos que de places prévues à cet effet et il me semble que le développement de mode de déplacement plus écologique ne peut se faire qu'avec l'effort de lui donner plus de place. J'apprécie grandement la gratuité de ce service et ce serait dommage de ne plus pouvoir en profiter faute de place ! Merci ».	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	Réponses
« On encourage les mobilités douces alors il y a de plus en plus de voyageurs à vélo, à trottinettes dans les trains... il faudrait absolument une rame spéciale pour les déposer et c'est plutôt urgent car le TER Poitiers Tours est bondé et fonctionne très bien et il manque déjà bien 2 rames pour que tous les voyageurs soient confortablement installés pour leur voyage ».	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	Réponses
« Avec le nombre d'utilisateurs en augmentation, il serait nécessaire de redimensionner le parking de la gare de Saint-Aigulin / La Roche-Chalais car de plus en plus de voitures se garent dans le champ (propriété privée) à proximité de la gare ».	Dans le cadre d'une convention de modernisation des haltes avec SNCF Gares&Connexions, des améliorations de ce type de service sont possibles et seront étudiées dans ce cadre dans les années à venir.
Confort	Réponses
« Si le COVID avait eu au moins un avantage, c'est le nettoyage approfondi des rames. Depuis maintenant 1 an et demi / 2 ans, la propreté des rames, en particulier des rames dites "AGC" s'est détériorée, il suffit par exemple de lever la tête pour voir les tâches de moisissures noires dans beaucoup de rames au plafond. Plus globalement, le rythme de nettoyage semble avoir diminué ».	Sans précision sur la ligne concernée, nous veillerons à ce bon nettoyage entre Poitiers et Bordeaux et relayerons la demande à la Région Centre Val de Loire sur la série AGC entre Tours et Poitiers.
Gares (offre de services)	Réponses
« J'aimerais savoir si vous avez prévu des travaux de modernisation de la gare de Luxé (accessibilité PMR, signalétique, aménagement boxes vélos...). Les tunnels d'accès aux quais sont dans un état très délabrés et pas beau à voir ».	Dans le cadre d'une convention de modernisation des haltes avec SNCF Gares&Connexions, des améliorations de ce type de service sont possibles et seront étudiées dans ce cadre dans les années à venir.
Gares (offre de services)	Réponses
« Epanvilliers est mal desservi. La ligne 12 devrait s'y arrêter à chaque passage car il y a peu de transports en commun (notamment les lignes de car régionales) dans le sud Vienne ».	L'arrêt d'un TER a un impact important sur le temps de parcours, plus que le seul temps de stationnement (freinage, retour à vitesse nominale). La demande sera étudiée et considérée dans le cas où l'ajout de l'arrêt ne pèserait pas le temps de parcours étant donné le faible flux de voyageurs à ce point d'arrêt.
Gares (offre de services)	Réponses
« En gare d'Anché-Voulon, dans le sens Poitiers-Angoulême, il est impossible de monter son vélo électrique via la pente à quasi 50 degrés. Les vélos sont bien trop lourds pour pouvoir être remontés via cet axe ; je n'ai pas de proposition concrète pour une amélioration vu la configuration du lieu ; l'usage du vélo y est donc impossible.	Dans le cadre d'une convention de modernisation des haltes avec SNCF Gares&Connexions, des améliorations de ce type de service sont possibles et seront étudiées dans ce cadre dans les années à venir. Notez toutefois que l'abri se situerait sur le quai opposé, nécessitant tout de même d'allonger un peu le temps de marche.

Il serait sympa, donc, de pouvoir laisser son vélo en gare d'Anché-Voulon, mais il n'existe aucun abri ni aucune structure de dépôt pour ces derniers. De plus il n'y a aucun abri pour les usagers dans le sens Poitiers-Angoulême, nous attendons le ter sous la pluie. C'est assez embêtant ».	
Gares (offre de services)	Réponses
« Le souterrain pour accéder aux quais à la gare des Eglisottes est systématiquement inondé par les eaux pluviales. 5 à 15 centimètres d'eau empêchent d'accéder aux quais sans remplir ses chaussures. Les usagers et notamment les jeunes traversent les voies à leurs risques et périls pendant des semaines malgré nos divers signalements rien a été fait à ce jour. Les risques d'un accident mortel avec le passage des TGV est préoccupant d'autant que ce souterrain est emprunté toute la journée par les piétons. Les travaux peuvent-ils être fait ? Quelles solutions pour sécuriser l'accès aux quais et éviter les comportements à risque envisagez-vous ? ».	Dans le cadre d'une convention de modernisation des haltes avec SNCF Gares&Connexions, des améliorations de ce type de service sont possibles et seront étudiées dans ce cadre dans les années à venir. Une demande de gestion de l'urgence sera faite auprès de SNCF Gares&Connexions.
Horaires	Réponses
« Maintenir les horaires semaines et weekend compris dans les deux sens entre midi et 14h ».	Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.
Horaires	Réponses
« J'aimerais qu'au moins un arrêt supplémentaire soit proposé à Épanvilliers (au départ et à destination) puisqu'aujourd'hui il n'y en a que deux par jour. Merci ! ».	L'arrêt d'un TER a un impact important sur le temps de parcours, plus que le seul temps de stationnement (freinage, retour à vitesse nominale). La demande sera étudiée et considérée dans le cas où l'ajout de l'arrêt ne péjorerait pas le temps de parcours étant donné le faible flux de voyageurs à ce point d'arrêt.
Horaires	Réponses
« Sur l'axe Châtellerault – Poitiers, plus de TER après 19h39. Trop tôt quand on est commerçant. Un départ comme à l'époque à 19h52 était mieux. A l'inverse le samedi il y avait un TER à 20h13. Très bien pour les horaires commerçant. Mais maintenant il est passé à 20h40. Beaucoup trop tard. Au-delà des commerçants, pour les personnes se rendant à Poitiers pour sortir le samedi soir. Désormais il arrive à 21h14 à Poitiers là où avant c'était plus acceptable pour sortir, avec une arrivée à 20h40 ».	Au service annuel 2024, un aller-retour supplémentaire a été créé le week-end sur l'axe à parc matériel constant. L'enchaînement de circulations plus tendu ne permet pas de restaurer cet horaire.
Horaires	Réponses
« Le changement d'horaire de cette année n'est pas du tout en notre faveur sur l'axe Châtellerault-Poitiers.	Ce sujet sera travaillé avec la Région Centre Val de Loire. En effet, deux types de TER desservent Châtellerault en pointe du soir : les

Le soir c'est désormais un train par heure, quand nous avons sur les anciens horaires, un train toutes les 30mn entre 16h39 et 19h39. Actuellement 16h39, puis 17h25/17h39 18h29/18h39 ... Deux trains à seulement 10mn d'intervalle le soir, j'ai du mal à comprendre le sens. Là où avant c'était espacé de 30mn ».	origines Châtelleraut et les origines Tours. Chacune de ses dessertes répond à des contraintes précises, notamment les origines Tours qui doivent respecter une trame horaire plus stricte. En effet plusieurs acteurs ferroviaires (TGV, fret et TER dans le cadre du SER M de Touraine) visent un développement de l'offre à moyen terme et se doivent donc de respecter plus strictement la trame horaire qui leur a été attribuée. Un compromis pour améliorer le cadencement sera recherché.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les TGV desservant Angoulême arrivent à des heures parfois tardives. Il serait intéressant d'avoir un train arrivant après le passage d'une partie des TGV du soir. En effet, en soirée, un seul TGV de Paris permet la correspondance avec le TER (arrivée à 18h08). Si j'en crois le dépliant de la ligne 13, il y en a 8 qui arrivent après, sur les 16 en circulation dans la journée ! Ce serait pratique de permettre aux personnes habitant sur la ligne 13 de profiter d'au moins une partie de ces TGV, avec un horaire de TER plus tardif. Cet horaire permettrait aussi de passer la soirée en ville ou de débaucher plus tard pour les habitants des petites communes sur la ligne ».	Le niveau d'offre plus faible sur cet axe a été améliorée en 2024 avec la création d'un départ 16h41 d'Angoulême pour densifier la pointe du soir avec un départ à l'heure. Le sujet évoqué, bien que pertinent, relève de la 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.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La desserte Tours-Châtelleraut-Poitiers, en concertation avec la région Centre Val de Loire, pourrait être améliorée par l'ajout de quelques dessertes complémentaires directes. En particulier le samedi matin, le départ de Tours à 6h est très matinal, elle serait certainement plus attractive si le TER partait à 07h35 comme la desserte du TER863033 du lundi au vendredi. Elle pourrait également s'intégrer dans une desserte globale Tours-La Rochelle qui bénéficierait également à Châtelleraut ».	Cela reviendrait à faire partir les TER 863031 et 863157 à 4 minutes d'intervalles de Châtelleraut. Ce qui nuirait grandement à la qualité de la desserte. La correspondance Châtelleraut vers La Rochelle avec le TER 863471 pourrait en revanche être améliorée, et sera étudiée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Comme beaucoup, le choix du train pour mon trajet domicile/travail est très attrayant en termes de conditions de tarifs et de confort au quotidien. Malheureusement, la fréquence des trains le matin est insuffisante sur l'axe Tours-Poitiers pour arriver à Poitiers pour l'embauche. Celui qui arrive à 08h50 à Poitiers est trop tardif pour embaucher à 9h00 ne laissant plus que la possibilité de celui qui fait arrivée à 8h13. Il serait intéressant d'avoir un 3ème choix entre ces 2 trains. Merci de l'attention que vous voudrez bien porter à cette proposition ».	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 demeure pertinente et sera considérée.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>

« Vous avez réouvert la gare de La Couronne. Ce qui est très bien pour les élèves du LEGTA de l'Oisellerie qui de ce fait ont moins de trajet entre la gare et le lycée. Avec l'arrivée de cette gare, un nouvel horaire est arrivé l'après-midi après 16h. Mon fils finissant ses cours à 15h30 prenait ce nouveau train pour arriver à Chalais à 17h15. Mais le train est remplacé par un bus et du coup 1h de voyage. Il prend le train suivant (donc attend de 15h30 à 17h50) et arrive à Chalais à peu près à la même heure que le bus. Je le croise sur la route en allant à Chalais. Merci de remettre ce train au moins le vendredi soir pour nos lycéens et étudiants d'Angoulême et La Couronne ».	Ce TER circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER cité.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« La modification d'horaire qui a eu lieu en Décembre 2023 pour les trains de l'après-midi en semaine entre Dangé-Saint-Romain et Poitiers n'est pas satisfaisante. Tous les trains ont été décalés de 15 minutes environ avec des départs à 17h21, 18h17, 19h21 au lieu de 16h58, 18h00, 19h01 comme auparavant. Serait-il possible de revernir à ces anciens horaires ? Depuis ce changement, le train de 17h21 est régulièrement très chargé alors que celui de 18h17 est peu fréquenté ».	Ce sujet sera travaillé avec la Région Centre Val de Loire. En effet, deux types de TER desservent Châtelleraut en pointe du soir : les origines Châtelleraut et les origines Tours. Chacune de ses dessertes répond à des contraintes précises, notamment les origines Tours qui doivent respecter une trame horaire plus stricte. En effet plusieurs acteurs ferroviaires (TGV, fret et TER dans le cadre du SER M de Touraine) visent un développement de l'offre à moyen terme et se doivent donc de respecter plus strictement la trame horaire qui leur a été attribuée. Un compromis pour améliorer le cadencement sera recherché.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« L'horaire de 16h09 à Poitiers ne me convient pas, il serait bien de revenir à celui qui était défini avant, soit 16h18. En effet, peu de gens partent du travail avant 16h pour pouvoir prendre le TER de 16h09, cependant avec un horaire à 16h18, je peux partir un peu après 16h00 ».	Au sud de Poitiers, trois lignes TER convergent, Poitiers-Angoulême, Poitiers – Limoges et Poitiers – La Rochelle sur laquelle les TGV s'insèrent sur la LGV. L'ensemble de ces circulations convergeant vers une unique bifurcation à Saint Benoit, les horaires d'insertion dans le nœud ferroviaire de Poitiers sont fortement contraints. Le départ du TER n'ont pu être que modifiés légèrement pour un départ 16h12.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Les horaires actuels ne permettent pas à un travailleur de se projeter sereinement sur ce mode de transport car il manque des horaires. Attention aussi aux scolaires/étudiants qui sont aussi utilisateurs et qui déplorent certaines suppressions d'horaires (ex : le dimanche après-midi 1 seul retour sur Angoulême en tout début d'après-midi) ».	L'offre sur la ligne, bien que plus faible, est en développement, en 2024 un départ d'Angoulême à 16h41 a été développé en semaine et un aller-retour le week-end dans le cadre de la démarche OPTIM TER. 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>

« En fin de journée, il y a un TER L13 au départ de Bordeaux, direction Angoulême, à 16h50 et le suivant à 18h50. Mais il manque un train intermédiaire vers 17h50 ».	Le troisième départ a pu être créé dans le sens Angoulême – Bordeaux à ressources constantes. Son complémentaire dans le sens Bordeaux – Angoulême, a bien entendu été étudié dans le même temps, mais n'était pas réalisable sans contribution financière supplémentaire. 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 d'avoir plus de TER en direction de Limoges. Moins d'heure d'attente à Poitiers. Un peu plus de TER le samedi ».	La demande sera relayée vers le comité de lignes concerné.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Serait-il possible que les horaires des trains soient en concordance avec les horaires des lycées de Libourne. Au lycée Max Linder, les cours finissent à 17h05 et le train est désormais à 17h11 ce qui laisse plus que 6 minutes pour quitter le lycée et se rendre à la gare, cela devient impossible. Le train suivant est à 19h11 soit 2h plus tard. L'ensemble des gares desservies par la L13 dont celle des Eglisottes ne permettent plus aux enfants de rentrer avant 19h28 du fait de ces changements d'horaires en cours d'année et nous ne pouvons pas systématiquement aller chercher nos enfants à Coutras qui est mieux desservi. Serait-il possible de remettre ce train à 17h15 minimum ? ».	La demande a été prise en compte, et la modification horaire interviendra dès le passage au service annuel 2025.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Ayant la volonté d'utiliser le moins possible la voiture et autant que possible les transports en commun et vélo, je m'organise en fonction des horaires. Je cale mes horaires de travail sur le train et j'aimerais que les horaires publiés soient plus fiables et ne soient pas susceptibles de changer tous les 6 mois. Actuellement, j'ai le sentiment que ce qui est valable aujourd'hui est susceptible de changer du jour au lendemain sans trop savoir pourquoi. C'est difficile quand il faut s'organiser avec au mieux 3 trains par jours et des horaires de travail atypiques ».	La volonté de stabiliser une grille horaire est partagée. Toutefois, le TER n'est pas prioritaire dans l'attribution des horaires dans la construction de chaque service annuel car ce sont les trains de longue distance (fret, TGV, IC) qui sont prioritaires. Ainsi, toute évolution souhaitée de la part de ses entreprises ferroviaires demande une adaptation de la part de TER. C'est pourquoi le processus de construction d'un service annuel est si long et que seuls des horaires non fiabilisés sont présentés en comité de ligne : l'ensemble des acteurs sont mobilisés pour construire des horaires couvrant au maximum nos besoins respectifs.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Depuis le 8 mars, le train qui passait jusqu'ici à 15h13 à Épanvilliers a été remplacé par un bus jusqu'à Poitiers. Or, il n'est malheureusement pas possible de charger son vélo dans le bus. J'habite Romagne, j'ai besoin de mon vélo pour aller jusqu'à Épanvilliers, puis de nouveau à Poitiers pour faire le trajet jusqu'à mon lieu de travail. Je ne suis	Ce TER circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER cité.

sûrement pas la seule dans ce cas et il me semble indispensable qu'un train soit proposé en journée (actuellement il n'y a plus que deux options, une tôt le matin et une le soir) ».	
Horaires	Réponses
« Pour pouvoir circuler facilement en train entre Poitiers et Angoulême, il manque des passages en soirée (après 19h) et à la mi-journée. De plus, un certain nombre de trains venant d'Angoulême ne s'arrêtent pas en gare d'Iteuil le soir, ce qui amène à des situations ubuesques comme devoir faire Vivonne-Poitiers puis Poitiers-Iteuil (compter une 1h à 1h30 avec le changement au lieu de 5 minutes) pour rentrer chez soi ! ».	Aujourd'hui 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 et dans l'attente, la faisabilité technique de marquer les arrêts manquants sera étudiée.
Horaires	Réponses
« Quand verrons-nous des trains, si souvent demandés, plus tard le soir ? Ces trains permettraient aux habitants de passer une soirée à Angoulême ou Bordeaux, ou bien de pouvoir prendre un TGV de Paris ou Toulouse/Biarritz/Marseille un peu plus tardivement. Quid d'un système de navette pour aller au moins jusqu'à Coutras le soir ? ».	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
Horaires	Réponses
« Une étude a-t-elle été faite pour envisager une réouverture de la ligne Parthenay-Poitiers au moins sur une partie du parcours Neuville de Poitou/Poitiers (encore exploitée à ce jour pour le trafic fret jusqu'à Chalandray), avec une circulation en antenne terminus origine Neuville de Poitou ? En effet la circulation automobile est devenue très intense et insupportable entre ces deux villes sur la RD 347 plus de 6500 véhicules jour, avec une file ininterrompue de véhicules matin et soir sur 15 km».	La ligne a en effet été régénérée pour pouvoir permettre l'exploitation en fret de faible vitesse (40km/h en moyenne). Une exploitation commerciale a une vitesse si faible n'est pas envisageable. Des travaux importants seraient nécessaires pour relever la vitesse à 100km/h, et ce type de travaux ne sont à l'heure actuelle par prioritaires face aux besoins en régénération et maintien de la performance des axes existants.
Horaires	Réponses
« Avant décembre 2023, il existait un train qui partait à 7h05 de Châtellerault et arrivait à 7h30 à Poitiers, il ne s'arrêtait qu'au Futuroscope. Il a été remplacé par un train plus tôt à 6h51, qui s'arrête dans toutes les gares et arrive à 7h30 à Poitiers, ce qui allonge le temps de trajet. Il faudrait remettre un train rapide entre Tours et Châtellerault, le Futuroscope et Poitiers, des horaires entre 7h et 7h30. Ce train serait utilisé car le train de 6h51 est bondé. Il faut jouer des coudes pour s'asseoir ».	L'ajout des arrêts supplémentaires intervenu au service annuel 2024, répond à un besoin de mobilité important des étudiants des périurbains de Poitiers et Châtellerault. Besoin manifesté et manifeste étant donnée la hausse importante de fréquentation. L'horaire répondant au besoin du plus grand nombre, il sera conservé. Les demandes de création d'offre supplémentaire, ne sont pas envisagées à court terme étant donné l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau. Selon les disponibilités du matériel, un renfort de la composition pour le confort des voyageurs sera étudié.
Horaires	Réponses
« Nous sommes incités à utiliser les transports en commun ce qui est une très bonne chose.	Sans précisions sur le parcours réalisé, il ne sera pas possible d'étudier précisément la demande.

Encore faut-il que les horaires puissent coïncider avec l'activité professionnelle. Le matin il manque un horaire avant le premier prévu et également le soir il manque un Horaire avant le dernier trajet. Il devient très difficile de faire coïncider les horaires de travail avec les horaires proposés. C'est bien dommage car beaucoup de professionnels vont devoir prendre leur voiture ».	Toutefois, cette dernière relève de la création d'offre, qui n'est pas envisageable à court terme car l'investissement important de la Région Nouvelle-Aquitaine visant à préserver le réseau ne le permet pas.
Horaires « Pour beaucoup de professionnels le choix du train semble naturel pour des trajets journaliers, mais peut s'avérer complexe quand on prend en compte les horaires d'embauche en entreprise. L'augmentation de nombre de TER ou de trains en général sur la tranche horaire du matin pour une arrivée en gare de Bordeaux entre 7h et 9h serait vraiment une avancée pour les abonnés pros qui font des déplacements journaliers entre Angoulême et Bordeaux ».	Réponses 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.
Horaires « Il serait utile d'augmenter le nombre de TER entre Bordeaux et Angoulême (un TER de plus milieu de matinée et un TER de plus milieu de l'après-midi) avec moins d'attente de correspondance (1h20 exemple : TGV A/R pour Paris, Massy TGV, sinon autant de prendre sa voiture qui n'est pas bon écologiquement ».	Réponses L'offre sur la ligne, bien que plus faible, est en développement, en 2024 un départ d'Angoulême à 16h41 en semaine et un aller-retour le week-end ont été développés dans le cadre de la démarche OPTIM TER. 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.
Horaires « La ligne L13 Angoulême - Bordeaux met à disposition trop peu de trains : 1 ou 2 en tout début de matinée et 1 ou 2 en fin de journée. De plus le TER de la mi-journée a été remplacé par un autocar. Il est nécessaire de mieux exploiter cette ligne pour contribuer au désenclavement de zones rurales, et à la réduction du "tout voiture". Nous avons la chance que ces petites villes de campagne soient desservies par une ligne ferroviaire : n'oublions donc pas les personnes qui font le choix d'une vie en zone rurale et qui souhaitent réduire ou éviter les transports polluants. Proposition : davantage de trains sur la ligne L13 avec en priorité le rétablissement du TER de la mi-journée ».	Réponses Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question. L'offre sur la ligne, bien que plus faible, est en développement, en 2024 un départ d'Angoulême à 16h41 a été développé dans le cadre de la démarche OPTIM TER. 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.
Horaires « Dans les deux sens de circulation, les trains qui circulaient précédemment vers 13h en semaine ont été remplacés par un car sur	Réponses Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des

une portion du trajet. Le temps de trajet en devient plus long et plus tardif. Par exemple, un train direct Coutras-Angoulême met 55 minutes, mais si on emprunte le nouveau trajet en car, on passe à 1h41 de trajet. Quelqu'un désirant passer l'après-midi à Angoulême arrivera en gare à 15h18, ce qui ne permet de passer que 3h25 sur place. Difficile d'envisager une activité sur place ou d'embaucher pour l'après-midi. Je suis contrainte d'utiliser mon véhicule personnel plusieurs fois par semaine depuis ce changement et j'imagine que je ne suis pas la seule ».	suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.
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. Est-ce possible de réintituler correctement la Carte ou bien de donner les lignes TER dans leur ensemble (Trains et Cars) ? ».	Réponses Un soin particulier sera apporté dans les futurs support de communication pour tenir de ces remarques pertinentes pour la clarté et l'exhaustivité de l'information voyageurs.
Intermodalités « Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour la mise en service de la gare de La Couronne (16) depuis décembre 2023 (accès pratique, parking gratuit). Mais je souhaite faire une proposition concernant les parkings proche des grandes gares. Et je pense tout particulièrement à la gare d'Angoulême. Tous les parkings autour, parkings privés, sont payants et hors de prix lorsqu'on doit prendre le train quasi quotidiennement ... Pourquoi n'est-il pas envisagé d'étudier avec ces entreprises privées un tarif réduit pour l'accès à ces parkings pour ceux ayant un abonnement TER ou autre ? ».	Réponses Dans le cadre de projet d'aménagement de pôle d'échanges, la Région ne finance pas la construction de parking dès lors qu'ils sont générateurs de recettes pour la maîtrise d'ouvrage afin d'inciter à laisser le libre stationnement. Toutefois la maîtrise d'ouvrage peut faire le choix de se passer de ces financements et de faire payer l'accès au parking.
Intermodalités « Une seule ligne de TER (=ligne 13) et une seule ligne de Bus (11 - Les Eglisottes / Ribérac). L'articulation entre les deux modes de transport n'est pas toujours cohérente. A défaut de nouveaux horaires, pouvons-nous améliorer l'offre existante et encourager l'intermodalité ? ».	Réponses L'intermodalité entre ces services sera revue en lien avec le service concerné.
Intermodalités « Comme la ligne Royan/Angoulême implanter une flotte de vélos électriques sur la gare de Saint Aigulin/La Roche-Chalais pour permettre	Réponses La démarche Velo Modalis est expérimentale, selon les conclusions livrées de l'expérimentation, son extension a d'autres lignes sera considérée.

à des travailleurs en provenance de Bordeaux de rejoindre leur lieu de travail et terminer le dernier kilomètre à moindre frais. Cela permettrait aussi d'alléger les trains des nombreux vélos personnels ».	
Intermodalités	Réponses
« Il serait nécessaire de d'améliorer l'accès vélo aux quais (actuellement à Poitiers il faut prendre deux ascenseurs, pas très grands et pas très pratiques, pour accéder à sa voie), mieux indiquer les wagons qui prennent en charge les vélos (sur les arrêts d'une minute on fait au mieux pour le trouver quand il n'y a pas d'équipe de bord sur le quai mais c'est pas simple car souvent pas de signalisation, et parfois on se trompe de wagon mais il est trop tard et le contrôleur peut verbaliser..), installer des « garages vélo » (comme en gare de Poitiers) qui ferment dans les petites gares également, il faut absolument améliorer le transport en vélo train, c'est vraiment important écologiquement ».	L'accès vélo par ascenseur est privilégié aux rampes/goulottes car beaucoup plus sécurisé. En gestion opérationnel, il serait en effet intéressant de mettre en avant la position des emplacements vélos pour faciliter le transit des voyageurs. Nous étudierons les solutions techniques à disposition pour traiter la demande.
Intermodalités	Réponses
« A quand un abonnement permettant de prendre à volonté TER et cars régionaux ? Il faut un titre différent pour ces modes de transports alors qu'ils se complètent et qu'ils pourraient permettre une plus grande flexibilité pour les usagers. Lorsqu'on prend les transports en Ile de France, par exemple, un seul abonnement permet d'utiliser RER, trams, métros, bus de la ville de Paris et autres bus de ville, etc. ».	Les billettiques sont aujourd'hui disjointes car c'est SNCF, l'exploitant, qui vend les titres TER mais n'est pas légitime à vendre les titres cars Régionaux. L'ambition de la billettique Modalis est bien d'unifier les deux, mais le projet n'est, à date, pas finalisé.
Intermodalités	Réponses
« Rouvrir le tronçon de la ligne de train Nantes - Bressuire - Parthenay - Poitiers de telle sorte que les temps de trajet entre ces villes soient plus courts qu'actuellement. Aujourd'hui il faut passer par Saint-Pierre-des-Corps pour aller en train de Poitiers à Nantes, et il y en a pour au minimum 2h45 ».	La ligne a été régénérée pour pouvoir permettre l'exploitation en fret de faible vitesse (40km/h en moyenne). Une exploitation commerciale a une vitesse si faible n'est pas envisageable. Des travaux importants seraient nécessaires pour relever la vitesse à 100km/h, et ce type de travaux ne sont à l'heure actuelle par prioritaires face aux besoins en régénération et maintien de la performance des axes existants.

2 : Questions usagers posées en comité de lignes

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Je souhaitais vous interpellier sur la situation de la gare de Montmoreau. En effet, il est quasi impossible de passer d'un quai à l'autre. L'accès se fait par un escalier impossible à pratiquer pour une	La mise en accessibilité des quais des 316 gares et haltes maillant le territoire est un projet d'envergure qui se développe au fur et à mesure des schémas directeurs de mise en accessibilités. Le critère

personne âgée ou présentant des difficultés pour se déplacer. Que dire pour celui qui veut emmener son vélo ou doté de nombreux bagages ?? Cette situation a été dénoncée à de maintes reprises sans aucune réaction. Ces gares de bourg centre sont pourtant indispensables pour faciliter les besoins de mobilité dans nos zones rurales. Je vous remercie de prendre en compte cette situation. Jean Yves Ambaud Président de la CDC Lavalette Tude Dronne ».	principal est aujourd'hui d'avoir maximum 100kms entre deux gares accessibles. Dans un futur schéma directeur, ce maillage sera affiné et dans le cadre d'une concertation, le cas de Montmoreau sera étudié.
Questions usagers comité de lignes « Vous indiquez que vous êtes vigilant à la stabilité des horaires, comment expliquez-vous les changements d'horaires de la ligne 11 depuis décembre 2023 en décalant de plus de 20 min les horaires du soir en passant le train depuis la gare de Châtelleraut de 17h11 à 17h29, le train de 18h09 à 18h25 et 19h10 à 19h29 ? Avec la ligne 12, nous n'avons plus de 10/15 min d'intervalle entre les 2 lignes ! Si nous loupons le train de la ligne 12 de 17h39, nous n'avons plus de train avant 18h25 (ligne 11). Vous avez perturbé notre organisation de travail et personnel en milieu d'année et nous aurions souhaité revenir aux horaires de septembre 2023 ».	Réponses Région-SNCF Ce sujet sera travaillé avec la Région Centre Val de Loire. En effet, deux types de TER desservent Châtelleraut en pointe du soir : les origines Châtelleraut et les origines Tours. Chacune de ses dessertes répond à des contraintes précises, notamment les origines Tours qui doivent respecter une trame horaire plus stricte. En effet plusieurs acteurs ferroviaires (TGV, fret et TER dans le cadre du SER M de Touraine) visent un développement de l'offre à moyen terme et se doivent donc de respecter plus strictement la trame horaire qui leur a été attribuée. Un compromis pour améliorer le cadencement sera recherché.
Questions usagers comité de lignes « Deux trains à 10mn d'intervalle contre toutes les 30mn avant entre 16h30 et 19h30, je ne comprends pas le sens de ce changement de réduire la fréquence en gardant le même nombre de train sur la ligne 11 ».	Réponses Région-SNCF Ce sujet sera travaillé avec la Région Centre Val de Loire. En effet, deux types de TER desservent Châtelleraut en pointe du soir : les origines Châtelleraut et les origines Tours. Chacune de ses dessertes répond à des contraintes précises, notamment les origines Tours qui doivent respecter une trame horaire plus stricte. En effet plusieurs acteurs ferroviaires (TGV, fret et TER dans le cadre du SER M de Touraine) visent un développement de l'offre à moyen terme et se doivent donc de respecter plus strictement la trame horaire qui leur a été attribuée. Un compromis pour améliorer le cadencement sera recherché.
Questions usagers comité de lignes « Ligne 13 : pourquoi la suppression du train de mi-journée sur la ligne 13 ? Provisoire ou définitif ? Le remplacement par un bus/correspondance à Libourne est très inconfortable. Beaucoup de mécontentement chez les usagers. Merci pour votre réponse ».	Réponses Région-SNCF Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.
Questions usagers comité de lignes « Merci d'offrir une réponse sur le train supprimé de la mi-journée sur la ligne 13. Je ne compte plus le nombre de fois où j'ai dû prendre ma voiture alors que je prenais le train systématiquement par le passé ».	Réponses Région-SNCF Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.

Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Merci pour l'attention que vous porterez aux liaisons multimodales (TER ligne 13 / ligne 11 car régional notamment au départ de la gare les Eglisottes/33. Par ailleurs et dans un soucis d'optimisation de l'existant, pourquoi ne pas optimiser la ligne de car régionale de la ligne 11 les Eglisottes/Ribérac et le bus scolaire financé par la région Nouvelle-Aquitaine au départ de Saint-Aigulin/17 pour aller vers Ribérac. Cette question fait sens lorsque on recherche une continuité de services entre territoires voisins mais dépendants d'un même bassin de vie (départements 16/17/33 limitrophes) ».	L'intermodalité entre ces services sera revue en lien avec le service concerné.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Nous avons toujours eu 2 trains par heure, 1 pour la ligne 11 et 1 pour la ligne 12, cependant ils n'ont plus que 10/15 minutes d'écart contre 30 minutes avant. Exemple : Ligne 11 à 17h29, Ligne 12 à 17h39 et après on doit attendre plus de 45 min pour avoir le train ligne 11 de 18h25 ».	Ce sujet sera travaillé avec la Région Centre Val de Loire. En effet, deux types de TER desservent Châtelleraut en pointe du soir : les origines Châtelleraut et les origines Tours. Chacune de ses dessertes répond à des contraintes précises, notamment les origines Tours qui doivent respecter une trame horaire plus stricte. En effet plusieurs acteurs ferroviaires (TGV, fret et TER dans le cadre du SER M de Touraine) visent un développement de l'offre à moyen terme et se doivent donc de respecter plus strictement la trame horaire qui leur a été attribuée. Un compromis pour améliorer le cadencement sera recherché.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Quid aussi des expérimentations à l'image de la ligne Royan /Angoulême où Fifteen a positionné des vélos électriques sur les différents arrêts de la ligne. Pourquoi ne pas imaginer une expérimentation équivalente sur la ligne 1 ? ».	La démarche Velo Modalis est expérimentale, selon les conclusions livrées de l'expérimentation, son extension à d'autres lignes sera considérée.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« A défaut de pendulaire supplémentaire sur la ligne 13, pourrions-nous aborder la réflexion d'une ligne de "car express" (Montguyon / Saint-Aigulin / La Roche-Chalais / les Eglisottes - Bordeaux) comme la région l'a présenté lors du comité des partenaires de la mobilité. trois départements qui appartiennent au même bassin de mobilité à moins de 50 min de Bordeaux ! ».	Cette demande sera transmise au service routier de voyageurs.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF
« Ligne 13 : une pétition étant actuellement en cours contre la suppression/le remplacement par un bus du TER de la mi-journée, je vous serais reconnaissante de bien vouloir m'écrire l'information que je viens d'entendre (un peu confusément à dire vrai) qui annonce le rétablissement de la liaison TER partir du 6 juillet. adresse mail : alerteservicespublics16@gmail.com ».	Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.
Questions usagers comité de lignes	Réponses Région-SNCF

« Pouvez-vous nous dire si sur la ligne 13 Bordeaux-Angoulême, le train du midi dans les 2 sens, qui est remplacé par un bus, Est ce quelque chose qui va durer ? ou est-ce dû à cause des travaux ? ».

Le TER de mi-journée circule de nouveau normalement, des travaux au Nord de la gare d'Angoulême ont en effet induit des suppressions de plusieurs roulements de matériel, dont le TER en question.