



**TRANSPORTS REGIONAUX  
COMITÉ DE LIGNES  
Bordeaux – Saintes – La Rochelle  
Niort – Saintes - Royan  
Rochefort – La Rochelle Porte Dauphine**

COMPTE-RENDU

8 novembre 2018, 17h45, Tonnay-Charente  
PRESIDÉ PAR MONSIEUR JACKY EMON

**Présents :**

• **A la tribune :**

- Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional délégué aux Ter et à l'intermodalité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Madame Lucille FERNON, Responsable de bassin de mobilité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Olivier CHAUVET, Direction de la Production TER Nouvelle-Aquitaine, SNCF Mobilités,
- Monsieur Bernard DUBOIS, Direction Marketing et Service TER Nouvelle-Aquitaine, SNCF Mobilités,
- Monsieur Rodolphe FOUCAUD, Responsable projets territoriaux Poitou-Charentes, SNCF Réseau,
- Monsieur Christophe FILIPPA, Responsable Qualité de Service Ligne Nantes-Bordeaux, SNCF Intercités.

• **Dans la salle (ayant signé la feuille de présence) :**

- Madame Florence ABELIN, Manageuse de ligne, SNCF Mobilités,
- Monsieur Éric PELOTON, Fédération Nationale des Transports de Voyageurs,
- Monsieur Claude PILET, UPCDC,
- Madame Annie LEGAY, DREAL Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Benoit GROUSSIN, FNAUT,
- Monsieur Alain SOULIE, Communauté d'Agglomération Rochefort Océan,
- Monsieur Gérard GUILLIARD, UFC Que Choisir,
- Monsieur Jean-Yves COUTURIER, CGT Cheminot,
- Monsieur Jérôme TRAVAILLOT, CGT Cheminot,
- Monsieur Nicolas BOR, CGT Cheminot,
- Monsieur Michel DESHAYES, CGT Cheminot,
- Madame Martine AUBOUIN, usagère,
- Monsieur Fabrice BERTHONNEAU, usager,
- Madame Caroline ALOE, Conseil départemental,
- Monsieur Emilien BARBAUD, Usager,
- Monsieur Gaël JULLIEN, Usager,
- Monsieur David AMBLARD, Sud Rail,
- Madame Sandrine DIDOT, Communauté d'Agglomération de Saintes,
- Monsieur Victor CHEVALIER, Communauté de Communes des Vals de Saintonge,
- Monsieur Joël HILLAIREAU, Collectif Nantes-Bordeaux,

- Madame Evelyne DELAUNAY, Député suppléante,
- Monsieur Florian LEBRUN, Sud Rail Saintes,
- Monsieur Éric AUTHIAT, Maire de Tonnay-Charente,
- Monsieur Alain LECOINTE, Agglomération de Niort,
- Madame Malika CHESSE, Agglomération de Niort,
- Monsieur Frédéric PLANCHAUD, Agglomération de Niort,
- Monsieur Emile LUSIGNAN, Collaborateur parlementaire de J.P. ARDOUIN.

• **Excusés :**

- Madame Corinne IMBERT, Sénatrice,
- Monsieur Jean-Claude CLASSIQUE, Président de la Communauté d'Agglomération de Saintes,
- Madame Françoise MESNARD, Maire de Saint-Jean-d'Angély

**Ordre du jour :**

- Point 1 : Présentation des résultats 2017-2018,
- Point 2 : L'offre InterCités au service 2019,
- Point 3 : Présentation des opérations d'infrastructure,
- Point 4 : L'offre TER au service 2019.

**En pièces jointes :**

- *Présentation Région*
- *Présentation SNCF Mobilités TER*
- *Présentation SNCF Mobilités Intercités*
- *Présentation SNCF Réseau*

\*\*\*\*\*

**Introduction du Président de séance**

Monsieur Jacky EMON, Conseiller régional délégué aux Ter et à l'intermodalité, remercie Monsieur Éric AUTHIAT, Maire de Tonnay-Charente, pour son accueil dans les locaux de la mairie. Il remercie les participants de leur présence à ce comité de lignes, qui concerne : La Rochelle – Saintes – Bordeaux (ligne n°6), Niort – Saintes – Royan (ligne n°8), et Rochefort – La Rochelle Porte Dauphine (ligne n°11).

Il précise que cette réunion est filmée, retransmise en direct et consultable sur le site de la Région.

Il rappelle les principaux éléments de contexte de la politique régionale de la Nouvelle Aquitaine. L'harmonisation de la tarification à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine a conduit à des ajustements des tarifs qui existaient jusqu'alors sur le territoire de l'ex Poitou-Charentes ces 2 dernières années. Dans ce cadre, la Région a mis en place une nouvelle tarification Jeunes très attractive pour les moins de 28 ans, ainsi que des billets « petit prix » vendus en ligne uniquement sur certains trains.

En tant que cheffe de file de l'intermodalité, la Région a mis en place, depuis le 16 juillet 2018, le Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine (désormais Nouvelle-Aquitaine Mobilités) qui regroupe, à ce jour, 22 autorités organisatrices. Les objectifs de ce syndicat sont notamment de coordonner les différentes offres de mobilité et de mettre en place un système d'information multimodale à l'échelle de la Nouvelle – Aquitaine. Ce dernier – Modalis – a été mis en place le 28 septembre 2018 pour permettre des calculs d'itinéraires multimodaux. Une carte billettique unique pour les différents modes va également être proposée aux abonnés en début d'année 2019.

L'année 2018 a été une année très agitée, pour la fréquentation, qui a pâti des grèves du printemps ainsi que des difficultés d'infrastructure. Les résultats de la rentrée 2018 sont donc à vigiler de près pour évaluer si la fréquentation a bien repris depuis l'été. Ces chiffres sont d'autant plus importants dans un contexte de négociation de la nouvelle convention TER, qui prendra effet en 2019.

## **Partie 1 : Synthèse des éléments présentés en séance**

### **Chiffres clés :**

<b>Lignes</b>	<b>Nombre de voyages par jour</b>	<b>Longueur de la ligne</b>	<b>Nombre de gares/haltes</b>	<b>Nombre de trains par an</b>
Bordeaux –La Rochelle	1 100	155 km	19	11 000
Niort – Saintes - Royan	470	113 km	12	4 000
Rochefort – La Rochelle Porte Dauphine	1 600	32 km	7	5 600

### **Typologie du trafic :**

<b>Ligne</b>	<b>Part d'occasionnels</b>	<b>Part d'abonnés*</b>
Bordeaux –La Rochelle	74%	26%
Niort – Saintes - Royan	74%	26%
Rochefort – La Rochelle Porte Dauphine	33%	67%

\* Abonnés répartis entre les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etudes

Les lignes Bordeaux –La Rochelle et Niort – Saintes – Royan sont très dominées par un trafic occasionnel.

## Bilan production de l'année 2017 :

Ligne	Taux de régularité cumulé en 2017*	Evolution de la régularité par rapport à 2016	Taux de suppression cumulé en 2017	Evolution du trafic annuel 2017/2016
Bordeaux – La Rochelle	87,6%	+7,4%	1,3%	+12,4%
Niort – Saintes – Royan	83,3%	-0,1%	1,8%	-10,5%
Rochefort – La Rochelle Porte Dauphine	95,9%	+0,1%	2,7%	+1,8%

\* Objectif Région : 90%

SNCF Mobilités (TER) explicite les résultats de trafic et de production 2017/2018 :

### Sur la ligne Bordeaux - Saintes - La Rochelle

L'augmentation d'offre opérée au 2 juillet 2017 avec la mise en service de la LGV s'est traduite au 2<sup>nd</sup> semestre 2017 par une forte croissance du trafic de +16% par rapport à 2016.

En 2018, le trafic a augmenté moins fortement au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 (+7%) et est en forte baisse au 2<sup>nd</sup> trimestre (-37%) en raison des grèves du printemps. A l'été, le redécollage est lent (-24%) et tend à se stabiliser à la rentrée (-6%) mais avec une perte notable du nombre d'abonnés (compensés en partie par le nombre d'occasionnels).

Le taux de régularité sur les 8 premiers mois de l'année 2018 est au-dessus de l'objectif fixé à 90%, à l'exception d'une chute à 82% au mois de juillet. Cette chute résulte de plusieurs causes : des intempéries, des actes de malveillance sur les passages à niveau, des défaillances de l'infrastructure et du matériel roulant.

### Sur la ligne Rochefort-La Rochelle Porte Dauphine

Le trafic reste stable sur le 2<sup>ème</sup> semestre 2017, ainsi que pour les 3 premiers mois de 2018 par rapport à l'année antérieure. Les grèves du printemps ont conduit à une forte chute du trafic (-40% au 2<sup>ème</sup> trimestre), qui peine à se résorber les mois d'été (-21%). Toutefois, on constate un rebond à la rentrée 2018 (+9%).

La ligne Rochefort-La Rochelle Porte Dauphine présente de très bons résultats de production, avec un taux de régularité cumulé à 95% sur les 9 derniers mois de 2018.

### Sur la ligne Niort-Saintes-Royan :

On constate une diminution notable du trafic, pouvant s'expliquer notamment par un report des correspondances de l'axe Niort-Royan sur l'axe Angoulême-Royan (-9% au 2<sup>nd</sup> semestre 2017, -13% au 1<sup>er</sup> trimestre 2018). Comme pour les autres lignes, une forte baisse de la fréquentation est constatée au printemps, et tend à se stabiliser à la rentrée 2018 (-2,5%).

La production est satisfaisante sur les 5 premiers mois de 2018 avec une moyenne de régularité autour de 92%. La régularité se dégrade de 4 points entre juillet et septembre par une conjugaison de causes externes, infrastructure et TER. Sur

cette ligne en voie unique aux nombreuses limitations de vitesse, le moindre aléa se traduit par une baisse de la régularité : les marges de manœuvre sont faibles pour rattraper des retards. SNCF signale qu'en janvier 2018, la tempête Carmen a conduit à une suppression importante de trains.

## **Partie 2 : Présentation de l'offre Intercités au service annuel 2019 (SNCF Mobilités)**

### **Bilan production de l'année 2018 par rapport à 2017 :**

SNCF Mobilités (Intercités) souligne la grande réussite du déploiement du Matériel Coradia Liner en 2018, très apprécié par les voyageurs et très fiable pour l'exploitant. Les différents indicateurs de satisfaction des voyageurs montrent que les chiffres se sont très fortement améliorés depuis l'année 2018 avec le remplacement des trains Corail par les Coradia Liner, y compris en termes de confort à bord.

La production s'est également améliorée avec un taux de régularité à 80% en 2018, mais reste malgré tout encore insatisfaisant. Les principales causes de retard sont liées aux contraintes d'infrastructure et aux mises en attente des trains au départ à Bordeaux pour assurer les correspondances.

Le trafic en 2018 a diminué de 15% par rapport à 2017, en raison notamment de la période de grève.

### **Présentation des horaires 2019 :**

Les horaires des 3 allers-retours par jour du service annuel 2018 sont reconduits en 2019, à deux exceptions près :

- Dans le sens Bordeaux vers Nantes, le train de 12h55 en 2018 est avancé à 11h33 en 2019, afin de permettre une arrivée à Nantes à 16h32 en correspondance avec un TER en direction de Quimper.
- A l'inverse, le train Nantes-Bordeaux de 7h25 en 2018 est décalé à 8h25 en 2019, également pour des raisons de mise en correspondance avec le TER de Quimper.

En revanche, certaines correspondances avec la ligne Marseille – Bordeaux n'ont pu être maintenues, en raison d'un allongement des temps de parcours lié à une baisse des performances de l'infrastructure entre Saintes et Bordeaux. Un travail est en cours avec la Région, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour retrouver les correspondances en 2020, mais sans garantie de résultats compte tenu de l'évolution des contraintes d'infrastructure.

Monsieur Jacky EMON souligne l'importance des correspondances Intercités à Bordeaux, pour assurer la continuité d'itinéraire avec les trains venant d'Agen, de Toulouse ou de Marseille.

Il rappelle que les 2/3 de la fréquentation Nantes – Bordeaux se font entre La Rochelle et Bordeaux. La fréquentation entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon a déjà fortement chuté en raison des conditions de trafic sur ce secteur. Au service annuel 2019, le trafic risque encore de diminuer si les correspondances avec les trains de Marseille et de Toulouse sont dégradées.

### **Partie 3 – Présentation des opérations d’infrastructure (par SNCF Réseau) :**

#### **Principaux travaux en 2019 :**

SNCF Réseau informe des opérations courantes d’entretien programmées en 2019 :

<b>Lignes / Sections</b>	<b>Maintenance courante en 2019</b>	<b>Autres travaux programmés</b>
<b>La Rochelle - Saintes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 4h de travaux de jour pendant 8 semaines :<ul style="list-style-type: none"><li>○ du 11/02 au 08/03</li><li>○ du 30/09 au 25/10</li></ul></li><li>• Une opération coup de poing du vendredi 01/11 à 21h15 au samedi 02/11 à 15h15</li></ul>	
<b>Saintes-Royan</b>	7h de travaux pendant 4 semaines : <ul style="list-style-type: none"><li>• du 11 au 22/02</li><li>• du 14 au 25/10</li></ul>	La mise en place d’une Traversée Voie Piéton en gare de Saujon sera réalisée en travaux de nuit du 4 au 20/04.
<b>Niort - Saintes</b>	4h de travaux de jour pendant 7 semaines : <ul style="list-style-type: none"><li>• du 04/03 au 22/03</li><li>• du 21/10 au 15/11</li></ul>	
<b>Saintes – St Mariens</b>	4h de travaux de jour pendant 8 semaines : <ul style="list-style-type: none"><li>• du 11/02 au 08/03</li><li>• du 30/09 au 25/10</li></ul>	

#### **Etat des infrastructures et perspectives de régénération :**

Suite aux nombreuses questions soulevées en séance, SNCF Réseau informe de l’état des infrastructures et du stade d’avancement des projets de régénération.

##### Sur la ligne Saintes-Bordeaux :

SNCF Réseau partage l’inquiétude évoquée par les participants et la Région, avec des ralentissements qui totalisent plus de 15 min de perte de temps de parcours. SNCF Réseau confirme le diagnostic d’une ligne très usée et dont les constituants de voie sont hors d’âge : il existe, par exemple, des zones dont le rail date de 1929. Les installations sont donc obsolètes et à remplacer.

Les actions engagées sur l’axe Nantes – Bordeaux sont rappelées. Un travail considérable est engagé entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon pour régénérer l’infrastructure. La puissance publique investit près de 140 M€ sur ce chantier, pour réduire d’une heure le temps de parcours entre Bordeaux et Nantes.

Entre Saintes et Bordeaux, SNCF Réseau souligne l’importance de faire remonter l’intérêt et le besoin de poursuivre cet effort de régénération. Le projet est à l’étude à l’heure actuelle, et sous financement de l’Etat, la Région et de SNCF Réseau. Le

projet prendra plusieurs années et demandera des efforts importants d'investissement pour aboutir à un retour aux performances nominales de la ligne. Il s'agit de réunir encore près de 90 M€ complémentaires pour faire ces travaux dans les 5 à 6 prochaines années, et ainsi pérenniser la ligne et garantir la fiabilité des circulations.

Jacky EMON précise que la Région a fait une demande, pour que compte tenu du caractère national de l'axe Nantes-Bordeaux, celui-ci soit reclassé comme axe structurant et fasse l'objet d'un engagement de l'Etat dans le financement des travaux de régénération. Pour la régénération Saintes – Saint-Mariens, une étude est en cours avec un objectif de travaux fixés mi-2020.

#### Sur la ligne Niort-Saintes :

A date, SNCF Réseau informe qu'il n'existe pas de projet de reprise du chantier qui soit connu ou programmé. Un chantier dans le secteur de Beauvoir, financé sur fonds propres de SNCF Réseau, a été stoppé entre 2015 et 2016. Depuis, suite au Contrat de performances qui redéfinit le cadre de financement, SNCF Réseau n'est plus en capacité de financer seul les travaux de Niort – Saintes, ni de les reprogrammer. Sous l'impulsion de Jacky EMON, une réunion s'est tenue pour alerter au plus haut niveau l'Etat et SNCF Réseau, afin qu'une décision soit prise pour qu'à titre exceptionnel, le chantier puisse être finalisé. La décision n'est pas connue à ce jour.

SNCF Réseau indique que sur la ligne Niort-Saintes, les ralentissements cumulés sont de 20 minutes au total.

Jacky EMON précise qu'en 2016, des travaux sur Beauvoir-Niort ont été engagés et financés par SNCF Réseau à hauteur de 20M€. Ces travaux ont fait l'objet de malfaçons. Au printemps 2017, les équipes de ce chantier ont été mobilisées en urgence sur Saint Maixent-Lusignan compte tenu de la mise en service de la LGV le 3 juillet 2017. Les équipes qui devaient intervenir à l'automne 2017 ne sont pas revenues. Une réunion spécifique avec Réseau s'est tenue et un courrier du Président de Région a été adressé au Premier Ministre pour que le chantier soit finalisé et les correspondances à Niort restituées. Cette demande demeure sans réponse.

Jacky EMON déplore la situation actuelle qui conduit à une dégradation du service, avec l'incapacité d'assurer des correspondances. Par exemple, le matin, il n'est plus possible de correspondre à Saintes pour aller jusqu'à Bordeaux.

### **Partie 4 : Présentation de l'offre TER au service annuel 2019 (SNCF Mobilités/ Région Nouvelle-Aquitaine)**

#### **Evolution de l'offre au service annuel 2019 :**

Les horaires sont dans la continuité du service annuel 2018. En revanche, il existe des modifications horaires liées à l'état de l'infrastructure, avec une augmentation des temps de parcours, qui peuvent conduire à des pertes de correspondance.

#### Sur Bordeaux - La Rochelle :

Une particularité le vendredi, le train actuellement au départ à 11h48 de Saintes est avancé à 10h31 (arrivée à 12h17 à Bordeaux), pour permettre une meilleure

complémentarité avec l'Intercités Nantes-Bordeaux circulant 1h plus tard et une mise en correspondance avec l'Intercités Bordeaux-Marseille.

#### Sur Royan – Saintes – Niort :

Le dimanche soir, le train Saintes 19h26 – Niort 20h40 perd sa correspondance avec le TGV Niort 20h33 – Paris 22h34, en raison d'une augmentation des temps de parcours liée à l'état de l'infrastructure (y compris pour les TGV sur Niort-La Rochelle). En alternative, il est possible d'effectuer l'itinéraire :

- via Angoulême : le TER part de Saintes à 19h01 et arrive à Angoulême à 20h26, permettant une correspondance avec le TGV Angoulême 20h51 – Paris 22h52.
- Via Niort plus tôt : le TER part de Saintes à 18h00 et est en correspondance à Niort avec le TGV de 19h25.

SNCF Mobilités précise que cet horaire à Saintes à 19h26 a été maintenu pour conserver l'unique possibilité de faire du Bordeaux-Niort via une correspondance à Saintes le dimanche.

#### **Démarche de refonte de l'offre au service annuel 2020 :**

La Région présente le cadre et les objectifs d'une démarche de remise à plat de l'offre sur l'axe Bordeaux – La Rochelle :

- une meilleure articulation entre les offres Ter et Intercités sur les liaisons longue distance avec des fréquences si possible mieux réparties et des temps de parcours cibles de 2h15 entre Bordeaux et La Rochelle ;
- une amélioration des dessertes périurbaines entre Rochefort et La Rochelle, et entre Saint-Mariens et Bordeaux.

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre sur Bordeaux – La Rochelle se décompose en 2 étapes :

- 1<sup>ère</sup> étape en décembre 2019 (pour le service annuel 2020)
- 2<sup>ème</sup> étape en décembre 2020 (pour le service annuel 2021), en tenant compte du recalage de l'offre Intercités et de la levée des ralentissements.

Une instance de concertation est programmée au printemps 2019 pour partager le projet horaire.

#### **Partie 5 : Relevé des demandes d'adaptions de l'offre et questions diverses abordées en séance**

<b>Demandeur</b>	<b>Nature de la demande</b>	<b>Réponse Région / SNCF</b>
Un cheminot	Pourquoi n'existe-t'il plus d'Intercités Bordeaux-Nantes entre 11h30 et 16h30? Avant, il existait un train à 14h55 au départ de Bordeaux.	Intercités indique qu'auparavant, il existait 3 trains : 10h, 14h, 16h. En 2017/2018, le 1 <sup>er</sup> train a été avancé pour permettre une arrivée plus tôt à Nantes, avec un départ à 7h30 de Bordeaux. Pour équilibrer l'offre sur l'ensemble de la journée, les 3 fréquences ont



		été mieux réparties : une le matin à 7h30, une le midi à 11h30 et une le soir à 16h30.
Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Nantes-Bordeaux est de plus en plus en plus isolé du reste du réseau, tant côté Nantes que côté Bordeaux : Dans le sens Bordeaux-Nantes, le train qui part à 11h33 est en correspondance avec l'IC arrivée 10h26 à Bordeaux qui vient de Nîmes (et non pas de Marseille). Il n'est donc plus possible de faire par exemple du Avignon-Nantes, ou Narbonne-Nantes. L'effet réseau fonctionne de moins en moins et l'offre reste très faible. L'APNB milite auprès de l'Etat pour que soit mis en place 4 A/R par jour Bordeaux-Nantes. De même, il serait intéressant d'indiquer les correspondances avec l'axe Bordeaux-Hendaye. Aujourd'hui, il est quasi impossible de faire du La Rochelle – Hendaye et relier la façade Atlantique du Nord au Sud.	Jacky EMON confirme que cette absence de correspondances est problématique pour les liaisons longue distance, mais crée également une rupture au sein du territoire néo-aquitain, notamment vers Agen.
		Intercités précise qu'il ne s'agit pas d'un choix de construction de défavoriser les correspondances à Bordeaux qui présentent le plus grand nombre de voyageurs. Il s'agit d'une conséquence des contraintes actuelles d'infrastructure qui dégradent les temps de parcours. Les correspondances à Quimper ne sont pas faites au détriment des correspondances à Bordeaux. Intercités travaille à une amélioration des correspondances en 2020.
Jérôme TRAVAILLOT, CGT Cheminot	Les causes Infrastructure et grèves ont beaucoup été évoquées dans la présentation. Il existe un vrai sujet sur le financement des infrastructures pour maintenir les circulations sur les lignes 7 à 9. Les cheminots qui ont fait 3 mois de grève, ont milité pour un reclassement de Bordeaux-Saintes en UIC 6, qui doit être financé par l'Etat. Le Conseil régional et la SNCF s'accommode de solutions alternatives de mise en voie unique ou de reports sur car. Les travaux sont sous-traités à des grands groupes du BTP et aujourd'hui, au lieu de rouler à 120, on circule à 60 km/h post-travaux.	Jacky EMON insiste sur le fait que le Conseil régional n'est pas responsable des conséquences des malfaçons travaux. La Région a bien demandé le reclassement de Bordeaux-Nantes en ligne structurante.  SNCF Réseau précise que la question n'est pas un sujet d'internalisation ou d'externalisation.

	<p>Il y a eu une réduction massive des heures d'ouverture des guichets. Et dans le train les contrôleurs surtaxent les voyageurs.</p>	<p>La réduction des heures de guichet est en cohérence avec les chiffres de vente constatés. Avec les nouveaux moyens numériques, la clientèle des guichets a fortement diminué.</p>
	<p>L'accès aux PMR n'est toujours pas possible.</p>	<p>SNCF Réseau rappelle qu'il existe une programmation nationale pour mettre en accessibilité PMR toutes les gares prioritaires telles que La Rochelle, ou Rochefort d'ici 2024. De plus, il y a aussi un travail à l'échelle régionale pour aménager les gares prioritaires, telles que Saintes et Jonzac.</p> <p>Enfin, dans le cadre de la nouvelle convention d'exploitation Ter, un service gratuit de substitution « Accès Ter » sera mis en place par la Région pour faciliter l'accessibilité des PMR.</p>
<p>Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes</p>	<p>Y a-t'il toujours des problèmes de compteurs d'essieux ? En Pays-de-Loire, sur la ligne Nantes-Pornic, tous les appareils ont été changés.</p>	<p>SNCF Réseau confirme qu'il existe des dérangements de compteurs d'essieux, ceux-ci n'ont pas été remplacés.</p>
<p>Marie SANTINI, CdA de La Rochelle</p>	<p>Sur la ligne La Rochelle – Rochefort, il existe une intégration tarifaire dans le périmètre urbain de La Rochelle depuis un an et demi. La CdA avait observé une augmentation significative de fréquentation. Avez-vous des statistiques ou des comptages prévus dans la convention ? Attention également, aux substitutions par car pour des liaisons en correspondance avec des TGV qui peuvent être source de difficultés pour les usagers.</p>	<p>SNCF TER réalise des comptages à bord des trains, qui ont été menés en janvier, en été et à l'automne 2018. Ces comptages montrent une augmentation sensible en faveur de Châtelailon, Aytré et Angoulins.</p> <p>La Région confirme qu'une campagne de comptages a été menée spécifiquement pour évaluer les bénéfices de cette intégration tarifaire. Les résultats ont été communiqués à l'Agglomération en fin d'année 2018.</p>
<p>Alain LECOINTE, Communauté</p>	<p>Compte tenu de l'état de la ligne Niort-Saintes, le moindre aléa a une conséquence immédiate sur la régularité</p>	<p>La Région confirme que les 2 lignes Saintes – Niort et Saintes – Bordeaux sont une</p>

d'Agglomération du Niortais	voire sur les suppressions des trains. Quelles sont les améliorations concrètes en matière de desserte, de régularité mais aussi en matière de vitesse et de mise à niveau des infrastructures ? Quels sont les travaux prévus et à quelles échéances pour que le réseau réponde à nos attentes ?	infrastructure dont l'état est très dégradé.
Jérôme TRAVAILLOT, CGT Cheminot	Monsieur JEANTET a annoncé une enveloppe de 486 M€ pour les régénérations de ligne. Pourquoi ne sont-ils pas investis en priorité sur Niort-Saintes-Bordeaux ?	SNCF Réseau répond que la situation est mauvaise sur Bordeaux-Saintes et confirme les ralentissements à 60 km/h entre Pons et Jonzac. Il est probable que de nouveaux ralentissements soient posés en 2020 à Montendre, entre Pons et Jonzac et également entre Saintes et Beillant. Aujourd'hui, un travail pour revenir aux performances nominales de la ligne est en cours. Mais le nombre de chantiers très important expose au risque de qualité de chantiers non satisfaisante.
Conducteur de trains sur l'Etoile de Saintes	Les cheminots de 1930 ont réussi à construire un réseau pérenne pendant presque 100 ans. Aujourd'hui, avec des moyens industriels développés, des trains usines, on est capable de régénérer 1 km par nuit. Mais les moyens ne sont pas mis aux bons endroits. Sur Niort-Saintes, cela fait au moins 2 ans qu'on roule à 40 km/h sur 8 km. Sur Saintes-Bordeaux, on va rajouter 12km de plus à 60km/h au lieu de 110 et 130 km/h. Quelles sont les réponses apportées aux usagers et aux cheminots qui voient leur outil de travail saboté ?	Sur Saintes-Royan, le marché en place a été résilié. Il y a des suites juridiques en cours. Un process de consultation des entreprises a été lancé pour traiter en 3 temps prévisionnels la ligne: <ul style="list-style-type: none"> <li>- en décembre 2018, supprimer les ralentissements</li> <li>- avant avril 2019, relever la vitesse à 120 km/h,</li> <li>- et finaliser le chantier.</li> </ul>
Jean-Yves COUTURIER, CGT Cheminot Bordeaux - La Rochelle	Beaucoup d'inquiétudes sur la section Saintes-Bordeaux. En 2019, une limitation de vitesse de 60 km/h de Saintes à Beillant, et entre Beillant et Pons et Jonzac-Montendre. Est-ce qu'on va faire du Saintes-Montendre à 60 km/h ? En 2010, on mettait 4h11 pour du Bordeaux-Nantes en train de nuit. Niort est à 1h50 de Paris. Donc on a tout intérêt à conserver l'itinéraire par Niort, afin de faire du Saintes-Paris	Ces travaux supplémentaires sont à la charge de l'entreprise.

	en moins de 3h, et Saint-Jean - Paris en 2h30.	
Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Les malfaçons sont de plus en plus nombreuses sur les chantiers. Il n'y a pratiquement pas eu un chantier en Poitou-Charentes qui se soit bien terminé (Niort La Rochelle, le tunnel de Ruffec, Saintes-Niort, Saintes-Royan). Cela risque de se poursuivre si la professionnalisation des entreprises en termes de qualité n'est pas au rendez-vous. Investir des millions d'euros pour aboutir à une infrastructure encore moins performante n'est pas tolérable. La FNAUT insiste pour que des corrections de tir soient engagées rapidement et a interpellé Monsieur JEANTET sur le sujet.	
CGT Cheminot	Sur la section à 40 km/h entre Beauvoir sur Niort et Villeneuve la Comtesse, le Mauzin n'a relevé aucun défaut. Pourquoi la limitation de vitesse a été maintenue ? Est-ce un argument de négociation avec Colas ?	SNCF Réseau rappelle que la limitation à 40 km/h est nécessaire compte tenu de l'état des composants de la voie autour de Beauvoir, le chantier n'ayant pas été achevé.  SNCF Réseau est prêt à reprogrammer le chantier, dès lors que les financements sont identifiés.
Conducteur de trains sur l'Etoile de Saintes	Il y a quelques années, Saintes-Niort se faisait en 55 min avec des Autorails des années 80. Aujourd'hui, avec des Regiolis des années 2010-12, on met entre 1h10 et 1h30 de temps de trajet. On perd des abonnés parce qu'on met de plus en plus de temps. Les comités de ligne en 2014 annonçaient 194 abonnés, aujourd'hui, il est affiché 57 abonnés. L'infrastructure autour de Beauvoir est neuve, alors qu'il y a toujours un ralentissement à 40 km/h.	
Victor CHEVALIER, Communauté	A Saint Jean d'Angély, il existe des étudiants et il y a du potentiel d'abonnés. Dans	

de Communes des Vals de Saintonge	notre secteur très pauvre, cette ligne devrait être privilégiée et améliorée.	
Usagère Niort-Saintes	Il y a beaucoup d'abonnés qui ne prennent plus le train, car il arrive trop tard à Niort pour ceux qui travaillent et embauchent à 8h30.	La Région va demander à SNCF d'évaluer la faisabilité d'une arrivée plus tôt à Niort.
Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Proposer des correspondances par Angoulême, lorsque la correspondance par Niort n'est plus possible, va générer un surplus de trafic sur l'axe Royan-Angoulême et nécessitera une rame supplémentaire, donc des coûts de production qui augmentent. Attention à la composition pour ces trains à bien mettre en adéquation du trafic.	SNCF Mobilités est vigilant sur cette question.
Marie SANTINI, CdA de La Rochelle	Ces horaires sont-ils stabilisés pour organiser les correspondances du réseau de bus aux 5min?	SNCF Mobilités confirme que ces horaires sont stabilisés.
Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Le TER Val de Charente qui part de Saintes à 18h37 et arrive à La Rochelle à 19h34 passe derrière l'Intercités. Il serait utile de le passer devant l'Intercités, comme c'était le cas auparavant, pour retrouver un plus grand nombre d'abonnés et éviter que les irrégularités de l'IC n'impactent la circulation du TER.	La Région prend note de la demande et l'intègre aux études du Service Annuel 2020.
Conducteur de trains sur l'Etoile de Saintes	Un TER part à 7h43 de Bordeaux pour aller à Saintes, alors que l'IC part 10min plus tôt. Il y a ensuite un creux d'offre jusqu'à 11h33. Peut-on améliorer ce sujet en décembre 2020 ?	Le Service Annuel de décembre 2020 permettra de résoudre cette difficulté.
Usager de Tonnay-Charente	Pourquoi à Saint Savinien tous les Ter s'arrêtent alors que très peu s'arrêtent à Tonnay-Charente ?	Jacky EMON rappelle que tous les trains ne peuvent s'arrêter partout, sinon les temps de parcours sont augmentés.
Éric AUTHIAT, Maire de Tonnay-Charente	Le Maire rappelle qu'à l'origine, l'offre cadencée devait se faire avec pour origine Tonnay-Charente.	La desserte est construite en fonction de la demande et de la réponse au besoin. Sur la question d'arrêts

	<p>La situation n'avance pas dans le bon sens, avec notamment un état catastrophique des infrastructures.</p> <p>L'état de la halte de Tonnay-Charente est honteux. Aucune action n'est entreprise pour le nettoyage et l'entretien malgré les demandes et relances par courrier. Le Maire a proposé d'acheter les délaissés autour de la gare, sans suite.</p> <p>Les trains ne sont pas accessibles pour les PMR, en total indépendance sans assistance. L'échéancier et les dates butoir sont toujours reportés.</p>	<p>supplémentaires à Tonnay-Charente, la Région n'a pas été particulièrement sollicitée.</p> <p>Dans le cadre de la SMINA, il serait intéressant de mener une étude de mobilité, pour évaluer le potentiel de flux entre La Rochelle et Tonnay-Charente, et trouver les solutions adaptées.</p> <p>Concernant l'aménagement de la halte de Tonnay-Charente, la Région a déjà sollicité Réseau et Gares et Connexions, pour que des actions soient réalisées. Jacky EMON demande expressément à SNCF Réseau de voir ce qu'il est possible de faire pour améliorer l'état de la halte.</p>
--	---	--

**Partie 6 : Relevé des demandes formulées en ligne sur le module de concertation de la Région**

<b>Demandeur</b>	<b>Nature de la demande</b>	<b>Réponse Région/SNCF</b>
Martin	<p>Certains étudiants en section Sport Etudes au Lycée Bernard Palissy de Saintes font le trajet Bordeaux-Saintes le lundi matin pour se rendre avant 8h au lycée. Le 1er TER (864202) arrivant à 7h23 à Saintes est origine Saint Mariens : pourquoi ne pas le mettre origine Bordeaux ?</p>	<p>La Région a demandé à SNCF d'étudier la faisabilité de mettre pour origine Bordeaux ce premier train, qui peut avoir un impact sur les plages de maintenance de nuit de l'infrastructure.</p> <p>Selon les résultats de l'étude de faisabilité, cette desserte pourrait être créée pour la rentrée 2019.</p>
Martin	<p>Les trains Saintes-Bordeaux du vendredi soir sont bondés, spécialement le TER 864821 à 17h47 au départ de Saintes. Voyager debout pendant plus d'1h30 n'est pas acceptable. Est-il possible d'augmenter la capacité des rames?</p>	<p>La Région demande à SNCF Mobilités de vigiler cette question.</p>

jmogir	Modernisation de la signalisation La Rochelle-Saintes inscrite Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 : La signalisation manuelle de 1930 est un véritable boulet qui handicape fortement la ligne tant au niveau de l'espace des trains que de l'enchaînement en cascade des retards en situation dégradée. Quand allez-vous enfin mettre en œuvre vos engagements ?	La programmation des opérations de modernisation de la signalisation a été reportée pour réaliser en priorité les travaux de régénération de la voie.
jmogir	Chaque année, la ligne La Rochelle-Saintes est impactée, au minimum 8 semaines, par des travaux dits "massifiés". Trains remplacés par des autocars. Constat d'une dégradation de l'état de l'infrastructure. Donc à quoi servent ces 8 semaines de travaux massifiés et quand allez vous enfin mettre à profit ce laps de temps pour entreprendre les travaux indispensables ?	SNCF Réseau utilise ces plages pour les opérations de maintenance et d'entretien courant des installations.
Chartreu @micheline	Je veux la sauvegarde de la ligne NIORT-ROYAN car vu le contexte actuel (hausse du gasoil, embouteillage...), cette ligne est importante. Je la prends pour le travail. Il faudrait informer des horaires un peu plus tôt,	
Auburtin @CDLRSN	Le bureau de l'association "Comité de Défense de la Ligne Royan - Saintes - Niort (CDLRSN) » rappelle l'attachement des usagers pour la ligne 8, et par voie de conséquence les inquiétudes relatives au devenir de cette ligne, par un courrier daté du 31/10/2018 et adressé à M. Jacky EMON	La sauvegarde de l'ensemble des lignes régionales est une priorité de la Région.
Xavier Verzat	Quels sont les interlocuteurs du CRNA?	Madame Lucille FERNON, responsable de Bassin de

		Mobilité Charentes, reste à l'écoute des usagers pour toutes les questions relatives à ces 3 lignes ferroviaires régionales ainsi la ligne Angoulême-Saintes-Royan.
François	<p>Avant juillet 2017, le Ter au départ de Rochefort était à 17 h 10.</p> <p>Avec l'arrivée de la LGV en juillet 2017, avancé à 16 h 56.</p> <p>En Décembre 2017, avancé à 16 h 54.</p> <p>En décembre 2019, annoncé à 16 h 49.</p> <p>Finissant mon travail à 17h, j'ai du modifier mes horaires de travail et je suis très mécontente de cette nouvelle décision.</p>	La Région va vigiler cette question, des possibilités de retour après 17h vers La Rochelle. L'objectif est d'offrir un train toutes les demi-heures en pointe, en bonne articulation avec l'offre Intercités.
momo17	<p>Horaires La Rochelle – Rochefort :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beaucoup de périodes dans la journée avec des plages entre les trains très longues : par exemple, toujours aucun train le soir au départ de La Rochelle entre 18h40 et 20h30 en semaines et pas après 18h00 le samedi !!</li> <li>- le ter 864017 qui part de plus en plus tôt de Porte Dauphine (15h46) (pour mémoire 15h51 en 2018 et 16h16 en 2017) soit seulement 1h16 après le précédent alors qu'il s'agit d'heures plutôt creuses coté trafic ! Le suivant partant à 17h06 soit 1h30 plus tard !!!</li> <li>- les ter du matin : pour venir travailler à la Rochelle pour 8h00, pas d'autre choix que d'emprunter le ter 864756 qui arrive à La Rochelle à 7h16 (soit depuis quelques années un ter avancé petit à petit de plus de 20 minutes !) Et le suivant est bien trop tardif (arrivée à 7h58).</li> </ul>	<p>L'offre La Rochelle – Rochefort va être réorganisée au service annuel 2020 (à compter de décembre 2019). Avec une fréquence à la demi-heure en pointe en semaine.</p> <p>Les demandes pour les déplacements domicile-travail avec une arrivée permettant d'embaucher à 8h et le soir un retour après 16h30-17h, seront bien prises en compte, sous réserve de faisabilité technique.</p>



\*\*\*\*\*

Monsieur Jacky EMON précise que les documents de présentation de la Région Nouvelle-Aquitaine, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités seront accessibles sur le site internet de la Région ainsi que le compte rendu du comité de ligne. Une adresse mail est également proposée pour d'éventuelles remarques, suggestions ou questions.

Il remercie également l'ensemble des participants d'être venu assister au comité de ligne et précise qu'une réunion aura lieu l'année prochaine.

**Contacts auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine :**

Direction des transports ferroviaires de voyageurs

Site de Bordeaux

Madame Lucille FERNON

Responsable de Bassin de Mobilité Charentes.

[transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr)

Tel : 05 57 57 80 62