



**TRANSPORTS REGIONAUX
COMITÉ DE LIGNE
LIGNE 16 BORDEAUX – ANGOULEME
COMPTE-RENDU**

02 octobre 2018, 17h45, Chalais
PRESIDÉ PAR MONSIEUR WILLIAM JACQUILLARD

Présents :

• **A la tribune :**

- Monsieur William JACQUILLARD, Conseiller régional délégué aux gares et à l'intermodalité, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Madame Aurélie LAVIGNE, Cheffe du service Mobilité Territoriale, Adjointe au Directeur, Région Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur Olivier CHAUVET, Dirigeant de Conception et d'Adaptation Simultanée, SNCF Mobilités,

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

- Monsieur Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes
- Madame Muriel SAINT-LOUPT, Adjointe au Maire de Chalais et élue communautaire,
- Monsieur Jean-Claude MAURY, Maire de Chalais,
- Madame Marie-José JOIGNEAUX, Habitante de Chalais,
- Monsieur Fabien BUFFETEAU, Collaborateur parlementaire,
- Madame Pauline SOURDY, Collaboratrice parlementaire,
- Monsieur Jean-Yves AMBAUD, Président du Pays Sud-Charente,
- Madame Anne-Marie KHEDHIRI, Usagère,
- Madame Laurence DSAGES, Usagère,
- Madame Christine LUCAS, Usagère,
- Monsieur Jean-Paul CHIRON, Usager,
- Madame Anne-Marie BARDY, Usagère,
- Monsieur Alain CHIRON, Maire de Saint-Aigulin,
- Monsieur Marc DUFLOT, Adjoint au Maire de Chalais,
- Madame M-C. BRANDAO, Commerçante,
- Madame Jacqueline BOURRINET, Retraitée,
- Monsieur Jean-Claude BOURRINET, Retraité SNCF,
- Monsieur Christian BIZIEN, Responsable Transport à la CALI,
- Madame Dominique POIRIER, Fonctionnaire,
- Madame Annick EPINOUX, Usagère,
- Monsieur David PLAGES, CGT Cheminots,
- Monsieur Christian LUCAS, Maire de Montboyer,
- Monsieur Jean BONNIN, Usager,
- Madame Corinne DOURNOIS, Cheffe d'entreprise,
- Madame Marine ORY, Chargée de mission, Département de la Charente,
- Monsieur Frédéric CHARPENTIER, CCI Charente,
- Monsieur Didier GIROU, Conseiller municipal d'Ambarès,
- Madame Stéphanie PANIEN, Usagère,

- Madame Sylvie LABROUSSE, Usagère,
- Monsieur Joël PAPILLAUD, Elu local,
- Monsieur Patrick MOREAU, Usager.

Ordre du jour :

- Point 1 : Actualité de la ligne – production,
- Point 2 : Travaux d'infrastructure et conséquences sur l'exploitation,
- Point 3 : Horaires du Service Annuel 2019.

En pièces jointes :

- *Présentation Région*
- *Présentation SNCF Mobilités*
- *Présentation SNCF Réseau*

Introduction du Président de séance

Monsieur William JACQUILLARD, Conseiller régional délégué aux gares et à l'intermodalité, accueille les participants et les remercie de leur présence à ce comité de ligne.

Il rappelle que cette réunion est filmée et retransmise en direct.

Il fait part des négociations actuellement en cours avec SNCF pour une nouvelle convention unique à partir du 1^{er} janvier 2019 à l'échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine. Celle-ci comprendra un haut niveau d'exigence en matière de qualité de service et de régularité.

Il rappelle l'état très préoccupant de l'infrastructure ferroviaire à l'échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine empêchant la mise en œuvre d'une offre ferroviaire de qualité.

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.

En 2019, le syndicat aura en charge le déploiement d'un support billettique unique permettant aux abonnés d'utiliser un seul support pour emprunter l'ensemble des réseaux et héberger des titres combinés.

Partie 1 : Synthèse des éléments présentés en séance

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 – Angoulême	92%	+3,2%	1,3%	+19,8%

* Objectif Région : 91%

L'année 2018 est marquée par une forte période de grève au printemps (15,5% de trains supprimés) ayant entraîné une baisse significative du trafic voyageurs par rapport à l'année 2017 (-46,3% au 2^{ème} trimestre 2018 par rapport à 2017).

Chiffres clés :

Ligne	Nombre de voyageurs par jour	Longueur de la ligne	Nombre de gares/haltes	Nombre de trains par an
Bordeaux – Angoulême	2 500	136 km	15	9 500

Typologie du trafic :

Ligne	Part d'occasionnels	Part d'abonnés*
Bordeaux – Angoulême	37%	63%

* Abonnés répartis entre les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etudes. Une partie des voyages réalisés par les abonnés sont sur les axes Bordeaux-Périgueux et Bordeaux-Bergerac.

2- SNCF Réseau :

Principaux travaux en 2019 :

Lignes / Sections	Maintenance courante	Autres travaux
Angoulême-Coutras	<ul style="list-style-type: none">Maintenance de jour : 5h/jour entre 10h43 et 15h43 (V1) et 11h15-16h15 (V2).Limitation temporaire de vitesse : 5 min entre S16 et S22, 2 min S22 à 24 ; 5,5 min S41 à 49 ; 3,5 min S49/50 ; 3 min S41 à 49 ; 1,5 min S49/50	<ul style="list-style-type: none">Renouvellement des appareils de voie à Parcouil Médillac, de nuit (S17 à 24) et opération coup de poing de 12h en semaine 18Renouvellement des appareils de voie à Montmoreau, de nuit (S41 à 49 et 2 opérations coup de poing de 56h en S44 et S45/46
Coutras-Bordeaux	<ul style="list-style-type: none">Travaux de nuit toute l'année avec des plages de 7h (22h20-5h20)	

Partie 2 : Présentation du service annuel 2019 (SNCF Mobilités/ Région Nouvelle-Aquitaine)

Après la mise en place des nouveaux horaires, suite à l'arrivée de la LGV en juillet 2017, 2019 sera une année de stabilité. Il n'y aura pas de modifications majeures apportées aux horaires de cette ligne au service annuel 2019.

Pour rappel, depuis juillet 2017, 5 allers-retours directs sont proposés en semaine entre Bordeaux et Angoulême au lieu de 3 auparavant, avec une attention particulière sur les arrivées en heures de pointe.

L'offre omnibus Bordeaux-Libourne-Coutras a également été renforcée en 2017 avec l'ajout de 3 trains en semaine et 3 trains le week-end.

Au service annuel 2020, peu d'évolutions sont attendues sur les missions régionales Bordeaux-Angoulême. L'offre périurbaine pourrait, en revanche, être enrichie de liaisons directes entre Libourne et Gazinet-Cestas. Une refonte de l'offre plus importante est prévue au service annuel 2021.

Partie 3 : Relevé des demandes d'adaptions de l'offre et questions diverses abordées en séance

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
M. Alain CHIRON, Maire de Saint-Aigulin	On parle d'amélioration des services, pourtant la ligne routière St-Aigulin-Montendre-Jonzac a été récemment supprimée avec la mise en place du nouveau réseau.	La Région a pris la compétence des transports routiers de voyageurs depuis le 1 ^{er} septembre 2017 et n'a pas, pour le moment, fait de modifications majeures sur les différents réseaux ex-départementaux. Cette décision a dû être prise par le Département de la Charente avant le transfert de compétences. La Région réfléchit toutefois à un développement du réseau routier régional, notamment entre Cognac, Pons, Barbezieux, Chalais voire Jonzac. Aucun territoire ne sera laissé sans desserte.
M. Jean-Claude MAURY, Maire de Chalais	Lors de la fermeture du guichet de la gare de Chalais, il avait été évoqué que l'ancien local de vente puisse devenir un espace de multimodalité. Depuis les responsables en place ont changé de fonctions. Où en est-on ? Est-ce que la fréquence des dessertes va être augmentée, notamment à Chalais ?	L'aménagement de la gare relève du périmètre SNCF, la Région n'a pas de compétence directe sur ces emprises, mais néanmoins, elle peut appuyer la demande de la Commune. Celle-ci doit élaborer un projet d'aménagement avant de solliciter les différents partenaires.

	<p>Demande que l'ensemble des Maires de la ligne soient associés au Comité de ligne.</p>	<p>Tous les maires concernés ont été invités par mail au le Comité de ligne.</p>
<p>M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes</p>	<p>La desserte entre Coutras et Angoulême était squelettique et s'est un peu améliorée. Toutefois, elle reste bien en-deçà de la densité de desserte entre Bordeaux et Coutras. Il est important pour les territoires du Sud-Charente que des moyens supplémentaires soient mis en place pour se rendre vers la métropole bordelaise. Est-ce que l'augmentation de la desserte Bordeaux-Angoulême à 5 allers-retours a permis d'augmenter la fréquentation des gares entre Coutras et Angoulême ?</p>	<p>L'offre Bordeaux-Coutras est une desserte périurbaine, effectivement plus fréquente. La desserte au-delà de Coutras constitue plutôt une desserte régionale.</p> <p>La fréquentation de la ligne connaît une augmentation certaine : +35,5% au 1^{er} trimestre 2018 par rapport à la même période en 2017. La ligne est donc très sollicitée malgré le niveau d'offre proposé assez faible.</p>
<p>M. Didier GIROU, Conseiller Municipal d'Ambarès</p>	<p>Se dit satisfait des récents aménagements réalisés au niveau de la halte de La Gorp.</p> <p>La commune dispose de 2 haltes sur 2 lignes distinctes (La Gorp et La Grave)</p> <p>Demande que les abonnés puissent disposer d'un titre de transport unique pour se rendre sur l'un ou l'autre des 2 arrêts.</p> <p>Où en sont les réflexions pour délester les routes via le recours au fret ferroviaire ?</p>	<p>La demande de tarification unique avait déjà été formulée par la commune d'Ambarès l'an dernier. La Région a relancé SNCF sur ce sujet. Un système de dérogation devrait prochainement être mis en place pour les abonnés concernés, sur demande auprès du Centre de Relations Clients Ter Nouvelle-Aquitaine (Allo TER 0800 872 872).</p> <p>La Région n'a pas la main sur la question du fret même si elle subventionne la rénovation de certaines lignes fret, au-delà de ses compétences, pour favoriser ce mode de transport. 60M€ sont déjà versés chaque année par la Région pour la rénovation du réseau par le biais des redevances perçues par SNCF Réseau.</p>
<p>M. Jean-Yves AMBAUD, Président du Pays Sud-Charente,</p>	<p>En regardant la carte du réseau Ter Nouvelle-Aquitaine, on constate une forte densité d'arrêts sur l'ancienne Aquitaine alors que c'est beaucoup plus diffus sur le département de la Charente. Sur 15 arrêts sur cette ligne, seuls 3 sont en Charente. Est-ce que quelque</p>	<p>Historiquement, la ligne Bordeaux-Angoulême était conventionnée entre la Région Aquitaine et SNCF. Les 2 ex-Régions n'avaient pas forcément les mêmes politiques de mobilité.</p> <p>Le développement démographique entre Libourne et Bordeaux entraîne une augmentation flagrante du recours au train, un peu moins en Sud-Charente. Cela n'empêche pas de</p>

	<p>chose est envisagé pour créer de nouveaux arrêts ?</p> <p>La desserte de Chalais est mal répartie selon les usagers dans la journée. Qu'en est-il de l'augmentation de la fréquence en gare de Chalais ?</p>	<p>s'interroger sur un développement de l'offre ferroviaire.</p> <p>Il existe un projet de nouvelle halte à La Couronne, au sud d'Angoulême.</p> <p>Un développement de l'offre régionale Bordeaux-Angoulême n'est pas envisagé à court terme.</p>
<p>M. David PLAGES, CGT Cheminots</p>	<p>Il a été mentionné que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire serait obligatoire alors qu'elle ne l'est pas. Les Régions Ile-de-France et Occitanie ont d'ailleurs récemment renouvelé leur confiance à SNCF pour les prochaines années, sans allotissement. Pense que l'allotissement voulu par la Région Nouvelle-Aquitaine n'est pas une bonne idée. Prend l'exemple du fret, libéralisé depuis 10 ans : 80% du trafic est parti du train vers la route.</p> <p>Les lignes UIC 7 à 9 ne vont-elles pas connaître un destin similaire au fret ?</p> <p>Constata que la ressource publique n'était pas la même entre les ex-Régions Aquitaine et Poitou-Charentes, entraînant un impact sur le prix des abonnements Ter.</p>	<p>La concurrence n'est pas obligatoire mais le cadre législatif le permet.</p> <p>Les discussions sur ce sujet dans le cadre de la nouvelle convention se poursuivent. La Région souhaiterait se réserver la possibilité d'ouvrir à la concurrence 2 lots d'ici la fin de la convention en 2024.</p>
<p>M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes</p>	<p>Il existe en Charente un site de transports combinés de Cognac qui arrête les navettes ferroviaires jusqu'à Hourcade à partir de novembre 2018. 4 allers-retours proposés chaque semaine devraient être bientôt supprimés. Cela va encore encombrer la RN10.</p>	<p>La Région ne dispose pas d'information complète sur le sujet. Aucune décision définitive ne lui a été communiquée.</p>
<p>M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes</p>	<p>Dans l'objectif d'économiser du matériel roulant et des sillons, ne pourrait-on pas créer une arrivée à 8h15 à Bordeaux le matin et un départ à 18h via la création de trains bi-tranche qui se sépareraient et</p>	<p>SNCF Mobilités répond que les Regio 2N circulant entre Bordeaux et Angoulême, qui sont aptes uniquement à la circulation sur les lignes électrifiées, ne pourraient pas être mobilisables sur la section Coutras-Périgueux (mode thermique).</p>

	s'assembleraient à Coutras avec des trains venant de la ligne Bordeaux-Périgueux.																																	
M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Ne faudrait-il pas alors revoir les roulements sur l'axe Bordeaux-Angoulême puisque les Régio 2N semblent être sur-capacitaires. De plus, des BGC bi-modes (électrique et diesel) circulent également sur la ligne et pourraient éventuellement être mobilisés.	La Région et SNCF Mobilités s'accordent sur le fait que les roulements puissent être revus sur l'axe et étudieront cette possibilité.																																
Stéphanie PANIEN, Usagère	L'arrivée à Angoulême à 7h33 du TER n°865010 Bordeaux 6h00 – Angoulême 7h33 est trop tardive pour les lycéens qui rencontrent des difficultés à prendre les bus urbains et se retrouve souvent en retard à leurs établissements.	La Région est bien consciente de ce problème et cherchera à le traiter en parallèle avec la Société des Transports du Grand Angoulême qui pourra également apporter des solutions afin d'améliorer la correspondance TER/BUS.																																
Usagère	Souhaite avoir des informations sur les origines et destination des usagers.	<p>La Région et SNCF Mobilités ne disposent pas de ces données au moment du Comité de ligne. Les principales données à la disposition de la Région étant des données de trafic agrégées par ligne et par sections.</p> <p>Des informations sur les origines et destinations des abonnements pourront être cependant exploitées, bien que celles-ci apportent une information limitée car omettant de fait les déplacements occasionnels.</p> <p>Entre 2016 et 2017, les données de comptages de la fréquentation des gares en nombre de voyages (montées + descentes) sont les suivantes pour un jour ouvré de base (le mardi) du mois d'octobre :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gare</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>Evolution</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Angoulême</td> <td>234</td> <td>251</td> <td>7,3%</td> </tr> <tr> <td>Montmoreau</td> <td>41</td> <td>25</td> <td>-39,0%</td> </tr> <tr> <td>Chalais</td> <td>47</td> <td>47</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>St-Aigulin</td> <td>42</td> <td>31</td> <td>-26,2%</td> </tr> <tr> <td>Les Eglisottes</td> <td>36</td> <td>56</td> <td>55,6%</td> </tr> <tr> <td>Coutras</td> <td>266</td> <td>345</td> <td>29,7%</td> </tr> <tr> <td>St-Denis-de-Pile</td> <td>61</td> <td>81</td> <td>32,8%</td> </tr> </tbody> </table>	Gare	2016	2017	Evolution	Angoulême	234	251	7,3%	Montmoreau	41	25	-39,0%	Chalais	47	47	0,0%	St-Aigulin	42	31	-26,2%	Les Eglisottes	36	56	55,6%	Coutras	266	345	29,7%	St-Denis-de-Pile	61	81	32,8%
Gare	2016	2017	Evolution																															
Angoulême	234	251	7,3%																															
Montmoreau	41	25	-39,0%																															
Chalais	47	47	0,0%																															
St-Aigulin	42	31	-26,2%																															
Les Eglisottes	36	56	55,6%																															
Coutras	266	345	29,7%																															
St-Denis-de-Pile	61	81	32,8%																															

		<table border="1"> <tr> <td>Libourne</td> <td>601</td> <td>1013</td> <td>68,6%</td> </tr> <tr> <td>Vayres</td> <td>96</td> <td>123</td> <td>28,1%</td> </tr> <tr> <td>St-Sulpice-Izon</td> <td>143</td> <td>235</td> <td>64,3%</td> </tr> <tr> <td>St-Loubès</td> <td>202</td> <td>226</td> <td>11,9%</td> </tr> <tr> <td>La Gorp</td> <td>191</td> <td>263</td> <td>37,7%</td> </tr> <tr> <td>Bassens</td> <td>48</td> <td>86</td> <td>79,2%</td> </tr> <tr> <td>Cenon</td> <td>369</td> <td>497</td> <td>34,7%</td> </tr> <tr> <td>Bordeaux-SJ</td> <td>1067</td> <td>1713</td> <td>60,5%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>3444</td> <td>4992</td> <td>44,9%</td> </tr> </table> <p>Dans le cadre du renouvellement de la convention TER 2019, une enquête mobilité sera préalablement déployée afin de mieux identifier les besoins de mobilité des usagers.</p>	Libourne	601	1013	68,6%	Vayres	96	123	28,1%	St-Sulpice-Izon	143	235	64,3%	St-Loubès	202	226	11,9%	La Gorp	191	263	37,7%	Bassens	48	86	79,2%	Cenon	369	497	34,7%	Bordeaux-SJ	1067	1713	60,5%	Total	3444	4992	44,9%
Libourne	601	1013	68,6%																																			
Vayres	96	123	28,1%																																			
St-Sulpice-Izon	143	235	64,3%																																			
St-Loubès	202	226	11,9%																																			
La Gorp	191	263	37,7%																																			
Bassens	48	86	79,2%																																			
Cenon	369	497	34,7%																																			
Bordeaux-SJ	1067	1713	60,5%																																			
Total	3444	4992	44,9%																																			
Marine ORY, Chargée de mission, Département de la Charente	Serait-il possible de mettre en place des TER rapides circulant au delà de 160km/h et desservant les villes intermédiaires de l'axe Tours-Bordeaux comme ce qui existe déjà en Nord-Pas-de-Calais	La Région ne dispose pas des capacités financières et d'un contexte général favorable, notamment en ce qui concerne l'état général de ses infrastructures, pour envisager à court terme la mise en place de liaisons rapides entre Bordeaux et Poitiers. Enfin, la Région ne dispose plus de matériel apte à 200km/h, ce qui supposerait une commande de trains adaptés à cette vitesse pouvant prendre plusieurs années.																																				
Usagère	Le plus faible dynamisme des gares picto-charentaises de la ligne n'est-il pas issu de l'inadéquation des horaires au besoin des usagers.	De nombreux facteurs peuvent expliquer la baisse de fréquentation sur cette portion. La Région reconnaît que le dévoiement de la plupart des circulations TGV sur la ligne nouvelle, à l'exception de celles assurant la desserte de Libourne, a mis en exergue les trous d'offres TER importants existants sur la ligne qui de fait, limite les potentialités de développement. La Région cherchera dans les années suivantes à améliorer la desserte de l'axe.																																				
M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes	Un covoiturage en Sud Charente jusqu'à la gare de Coutras pourrait avoir du sens. De manière générale, sur le territoire charentais où les gares sont très espacées, il paraît important d'assurer un rabattement routier suffisant vers les gares.	La Région, dans le cadre du transfert des transports routiers interurbains de voyageurs, des Départements à la Région, initie actuellement une démarche de refonte de l'offre pour l'année 2020. L'amélioration de la connexion entre le réseau routier et ferroviaire fait partie des objectifs principaux de ce nouveau réseau.																																				

<p>Monsieur Didier GIROU, Conseiller municipal d'Ambarès</p>	<p>Souhaite un relèvement de vitesse à 90km/h du raccordement de La Grave au lieu de 60km/h actuel qui permettrait de diminuer les conflits de circulation sur la ligne.</p>	<p>SNCF Mobilités a effectivement étudié ce vieux projet de relèvement de vitesse de la bifurcation de La Grave d'Ambarès. Ce projet a été abandonné depuis pour des raisons financières. Néanmoins, la voie a été refaite et les problèmes de régularité, surtout liés au tunnel de la Ramade, seront actuellement traités par les travaux entrepris cette année par SNCF Réseau.</p>
<p>Usager</p>	<p>L'information voyageurs sur la ligne doit être améliorée.</p> <p>La fermeture du guichet de la gare de Chalais n'est pas acceptable.</p>	<p>SNCF Mobilités partage le constat qu'elle doit s'améliorer sur l'information voyageurs en situation normale comme en situation perturbée. Un programme national, nommé « first », est actuellement en cours pour améliorer cet aspect. Des nouveaux outils informatiques seront mis en place dans les centres de proximités afin de mieux et plus rapidement informer les agents en gare de l'état du trafic.</p> <p>La décision de la fermeture du guichet de la gare de Chalais date d'avant la création de la Nouvelle-Aquitaine. La commune dispose aujourd'hui d'une maison de service au public où les agents sont habilités pour accompagner l'achat de billets, ce qui permet de compenser en partie la fermeture de ce guichet.</p>
<p>Annick EPINOUX, Usagère</p>	<p>L'état de la gare de Montmoreau est inacceptable avec des ronces envahissant peu à peu les quais, un parking non matérialisé et une signalétique peu lisible.</p>	<p>La Région est au courant de l'état très problématique des abords et des quais de la gare de Montmoreau et a adressé à SNCF Réseau une demande expresse de nettoyage de la gare afin de pouvoir retrouver un accès à la gare normal.</p>
<p>M. Benoit GROUSSIN, FNAUT Poitou-Charentes</p>	<p>La Région pourrait recueillir les motions et les demandes collectées préalablement par les mairies afin d'améliorer sa connaissance des besoins de mobilité.</p>	<p>Sur certaines lignes, les collectivités envoient déjà les demandes des usagers auprès de la Région et la Région les en remercie. Plus généralement, il est important que la remontée des besoins se fasse de haut en bas (Comité de lignes, rencontre association d'usagers) mais également de bas en haut (mail, courrier, téléphone).</p>
<p>M. David PLAGES, CGT Cheminots</p>	<p>La SNCF et la Région ont, dans les choix qu'elles ont fait,</p>	<p>La Région et SNCF Mobilités ont élaboré un Schéma de distribution qui</p>

	<p>incité davantage les usagers à acheter en ligne les billets au dépend des guichets afin de précipiter leur déclin et leur fermeture future, selon une logique purement comptable et non guidée par le besoin des usagers.</p> <p>Est-il normal que dans les gares où les usagers ne peuvent pas acheter leur billet faute de guichet, les contrôleurs appliquent à l'arrivée des usagers des tarifs de bord ou pire, établissent une contravention pour absence de titre de transport ?</p>	<p>s'est soldé pour 84 guichets par une réduction des horaires de guichet. Cette réduction est motivée par le fait que les usagers ont de moins en moins recours à ce canal de distribution au profit des canaux numériques et ce, malgré l'existence d'un guichet.</p> <p>Néanmoins, il n'est pas juste de blâmer la Région qui, pour rappel, payait avec de l'argent public à la SNCF, des horaires de guichet sans rapport avec la réalité de fréquentation avec parfois plus de cent heures d'ouverture hebdomadaire.</p> <p>Au contraire des autres Régions, la Région Nouvelle-Aquitaine a choisi de préserver la quasi-totalité de ses guichets avec 121 guichets maintenus sur 127 alors que le schéma initial proposé par SNCF Mobilités prévoyait d'en fermer les trois quarts.</p> <p>La Région, disposant de données de fréquentation des guichets par tranche horaire, fournies par SNCF Mobilités, a pu ainsi adapter au mieux les horaires d'ouverture de guichet aux fréquentations réelles, dans le cadre de ce nouveau schéma de distribution.</p> <p>La Région maintient qu'il n'est absolument pas normal que les usagers n'ayant pu acheter un billet préalablement (absence de guichet, distributeur absent ou en panne...) et s'étant signalés au contrôleur, soit pénalisés par un tarif de bord ou pire, une contravention.</p> <p>La Région rappelle que SNCF a obligation de vendre un billet au tarif « guichet » (tarif normal) dans ce cas précis et demande aux usagers étant victimes de ses abus de les faire remonter à la Région.</p>
--	--	--

Partie 4 : Relevé des demandes formulées en ligne sur le module de concertation de la Région

Demandeur	Nature de la demande	Réponse Région / SNCF
DREUX	Un réel cadencement est-il envisagé entre Bordeaux et Libourne, avec une desserte de Saint-Loubès toute la journée ? Plus de trains seraient souhaitables sur les tranches 6h-9h et 15h-22h ainsi qu'un train toutes les heures entre 9h et 15h.	Des études sont actuellement en cours entre la Région, Bordeaux Métropole et SNCF afin d'envisager un développement de l'offre ferroviaire autour de la métropole. A terme (horizon 2028), il est prévu de faire circuler des trains toutes les 30 minutes entre Libourne et Arcachon, sans changement à Bordeaux. Des premières liaisons directes Libourne – Gazinet-Cestas pourraient être lancées dès 2020.
Denis BARRE	Pourquoi le train partant de Libourne à 7h13 vers Bordeaux ne dessert plus Vayres comme il le faisait auparavant ?	Il s'agit d'un train de renfort, partant peu après un train en provenance de Périgueux. Pour permettre à ce train de desservir Vayres, il serait nécessaire qu'il parte un peu plus tôt. Or, la signalisation ne lui permet pas, pour des raisons de sécurité, afin de faire passer le train en provenance de Périgueux. Il n'est donc pas possible, à court terme, de rajouter cet arrêt.
@montrain_mavie	La suppression d'un TGV l'année dernière (Paris 16h – Angoulême 18h15) pénalise fortement le Sud-Charente. La création ou le décalage d'un Ter qui partirait d'Angoulême à 19h40, permettant une correspondance avec le TGV arrivant à 19h27 est souhaitée.	La Région rappelle qu'elle n'est pas responsable de la desserte TGV et regrette que la suppression de ce TGV pénalise le Sud-Charente. La Région va étudier cette demande de décalage ou de création d'un TER faisant la correspondance avec les TGV n°8489 Paris Montparnasse 17h10 – Angoulême 19h28. (du lundi au jeudi) et TGV 8491 Paris Montparnasse 17h27 – Angoulême 19h28 (du vendredi au dimanche)
Jacques HENRI	Le TGV qui partait à 16h de Paris est supprimé, donc impossible de prendre le Ter n°865029 partant à Angoulême à 18h34 (18h28 le week-end) vers Bordeaux 20h05 pour une arrivée à Montmoreau à 18h52. Il faut alors partir plus tôt de Paris (départ à 15h22 pour une arrivée à 18h51 avec 1h10 de correspondance), donc je	

	prends ma voiture jusqu'à Angoulême.	
--	--------------------------------------	--

Monsieur William JACQUILLARD 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

M. Clément DISLAIRE et M. Pierre SIGUIÉ

Responsables des Bassins de Mobilité Poitou et Est-Aquitaine

transports-ferroviaires@nouvelle-aquitaine.fr

Tel : 05 57 57 80 62