

CDL Anjou-Choletais lignes : 4 Angers-Nantes/ 6 Nantes-Cholet/ 7 Nantes-Cholet-Poitiers/ 18 Angers-Châteaubriant/ 19 Angers-Saumur-Tours/ 20 Angers-Cholet/ 21 Angers - Sablé sur Sarthe (section)

date réunion	ligne concernée (voir légende)	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
08/02/2018				Roch Brancour annonce que les nouvelles modalités d'indemnisation seront mises en œuvre de façon anticipée dès le mois de mars (au lieu du 2nd semestre 2018)				
08/02/2018	20	qualité de service indemnisation	Aurait préféré que l'indemnisation porte sur 5 trajets de + 10 minutes, soit le maintien du nombre d'incident mensuel avec la prise en compte des retards dès 10'.	Région - Le dispositif d'indemnisation en cas de défaut de qualité de service connaîtra une amélioration notable grâce à la signature de la nouvelle convention 2018-2023 : on passe de la prise en compte des retards à partir de 14 minutes (convention 2008-2017) à 10 minutes seulement à compter de mars 2018. Un autre avantage négocié est l'automatisme afin d'augmenter le nombre de voyageurs bénéficiaires. Les usagers ne seront plus obligés d'écrire au service client de la SNCF avec copie des justificatifs. Il suffira de saisir sur internet son train du matin et du soir. L'indemnisation interviendra dès 8 trajets non conformes (soit 4 A/R), donc pour un taux de régularité de 90% par semaine. L'objectif régional est de financer un service plus efficient pour les usagers. L'ambition de la Région est naturellement que tous les trains arrivent à l'heure, l'indemnisation n'est pas une fin en soi. Un retour d'expérience permettra de mesurer l'écart entre les taux de ponctualité et le montant des indemnisations.				
08/02/2018	20	qualité de service	Souhaite pouvoir saisir 2 trains dans chaque sens, car certains trajets sont effectués en correspondance.	SNCF souhaite bien sûr vous faire préférer le train non pas pour l'indemnisation mais grâce à la fiabilité de ses trains. La ligne Nantes-Angers est totalement saturée en heure de pointe. Son exploitation est par conséquent très complexe : à partir de 7h47, des trains se succèdent toutes les 3 minutes. Un seul retard se répercute donc sur tous les autres trains.				
08/02/2018	?	qualité de service	Certains usagers préfèrent des trains à l'heure plutôt qu'une indemnisation. Les trains sont systématiquement en retard de 5 à 10 minutes tous les jours depuis la mise en place du cadencement. Permettre 8 retards à la SNCF sous couvert d'indemnisation aura un effet pervers. Les voyageurs souhaitent des résultats plus ambitieux en matière de ponctualité.	Par ailleurs, 2 quais sont neutralisés en gare de Nantes pendant les travaux du PEM : tous les trains ne peuvent entrer en gare en même temps. Enfin, sur cette ligne la desserte a été densifiée (+44%) sur un secteur fortement impacté par les travaux. Tout cela n'excuse pas la mauvaise qualité de service : la SNCF doit faire des progrès en la matière. Le retour d'expérience du cadencement permettra de travailler sur la robustesse des circulations et la fluidification de l'exploitation autour de la gare de Nantes, grâce notamment aux travaux financés dans le cadre du CPER et le terminus technique d'Ancenis. Concernant la possibilité de saisir 2 trains en correspondance, SNCF a bien entendu la demande et examine la possibilité de laisser plus de souplesse. La Région confirme qu'un bilan du cadencement sera réalisé. Le travail portera sur toutes les lignes (origine/destination) et pour chaque créneau horaire sur 2 critères principaux : la fréquentation et la qualité de service. La desserte ne sera pas remise en cause si la fréquentation est en hausse. Il faudra également analyser si l'augmentation de l'offre (importante sur certains axes) est supportable en matière de qualité de service : à quelles conditions la combinaison entre la réalité de l'infrastructure et l'offre est tenable sur un axe saturé. La Région sera peut-être amené à revoir les horaires pour améliorer la qualité de service.				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion		
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières	
08/02/2018	4	qualité de service	<p>La mairie d'Ancenis reçoit régulièrement des réclamations concernant des surcharges, notamment depuis le regroupement de 2 trains le matin (8h03+8h17). La suroccupation des rames est d'une acuité toute particulière quand il s'agit de PMR ou de personnes âgées (dont une qui a voyagé assise sur la cuvette des toilettes). Selon un pointage réalisé par un conseiller municipal usager du TER en 2017, 33% des trains sont en surcharge et 22% en retard. La Municipalité souhaite donc des rames supplémentaires en heure de pointe. Un train en UM a été mis en place par la SNCF en début d'année mais il a à nouveau circulé en US dès le 1er février. Il n'est donc pas facile de communiquer auprès des administrés.</p>	<p>Les élus régionaux vivent la même frustration que ceux d'Ancenis. Les problèmes continuent à être remontés, sans que des solutions opérationnelles soient apportées. La Région partage les incompréhensions des élus locaux et attend des éclairages de la SNCF. Il faut certes attendre un certain temps pour que les voyageurs s'adaptent aux nouveaux horaires mais les surcharges identifiées ne sont toujours pas résolues par la mise en place de trains plus capacitaires.</p> <p>SNCF - Le problème s'explique par plusieurs phénomènes conjoncturels. Avec l'augmentation de l'offre, l'exploitant doit faire circuler de nombreux trains supplémentaires sur plusieurs axes, engendrant l'utilisation intensive d'engins moteurs. Par ailleurs, les voyageurs se sont massivement reportés sur les nouveaux trains directs plus rapides, créant ainsi une sur-occupation des rames. Une campagne de sensibilisation par SMS a été menée - sans grand succès - pour inciter les usagers à utiliser les trains encadrants qui sont moins remplis. Par ailleurs, les anciennes rames Corails ont été retirées de la circulation depuis fin août 2017 : il a donc fallu utiliser des rames TER classiques pour continuer à assurer les services Interloire. La situation du parc de matériel roulant est donc très tendue. En raison des roulements de matériel, il est indispensable de faire partir la veille le train en double rame depuis le Mans pour la circulation du matin en UM. Enfin, pour résoudre une surcharge sur la ligne 8, une rame a été ajoutée sur la liaison Nantes - La Roche sur Yon également à cause d'une importante surcharge. Une autre rame est utilisée pour les essais en cours sur la Virgule de Sablé. En fonction de l'immobilisation des rames en atelier de maintenance, il n'est pas toujours possible de faire circuler ce train en double rame. Dans le cadre du bilan du cadencement, la SNCF recherchera une solution pérenne. La communication vers les usagers sera mise en oeuvre quand la circulation en unité multiple sera garantie à 100% (aujourd'hui, seules 80% des circulations peuvent être assurées en unité multiple).</p> <p>La Région annonce que les nouveaux matériels roulants "Régio2N V200", d'une capacité de 501 places assises, circuleront sur cette ligne à partir de l'été 2018.</p>			
	4	qualité de service	<p>Les trains omnibus sont naturellement moins utilisés par les voyageurs en raison de leur temps de parcours plus important qui ne cadrent pas avec les impératifs de l'organisation familiale et professionnelle. Les usagers doivent même anticiper les retards de la SNCF.</p>	<p>La Région confirme que l'objectif est de résoudre les surcharges grâce à des composition matériel en unité double. Elle lancera prochainement une application ("ContribuTER") qui permettra aux usagers de signaler les dysfonctionnements constatés sur le terrain en matière de qualité de service (retards, suppressions, surcharges).</p> <p>Concernant les résultats des enquêtes de satisfaction présentés par la SNCF, la Région rappelle qu'il ne s'agit que de moyennes qui ne peuvent donc traduire le sentiment des voyageurs qui constatent chaque jour la dégradation de leur conditions de transport.</p>			
08/02/2018	20	qualité de service	Des usagers se plaignent du manque de réseau (wifi-Internet) à bord des trains.	Le réseau est accessible au départ en gare d'Angers et à l'arrivée à Cholet.			

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
08/02/2018	20	qualité de service	Les usagers constatent la baisse de performance du TER, alors que les rames sont neuves : allongement des temps de parcours, retards (absence de conducteurs, indisponibilité des rames), surcharges (notamment le lundi matin et vendredi soir, car le train est emprunté par de nombreux étudiants internes).	<p>SNCF reconnaît qu'elle a du faire face à un déficit de conducteur de train depuis l'été dernier. La formation des conducteurs dure 2 à 3 ans. 1/3 des candidats n'a pas réussi l'examen final. Cette tension sur les moyens humains s'est en effet traduite par un allègement du plan de transport. Les voyageurs ont cependant été prévenu la veille des suppressions de circulation. Actuellement, l'Ets TER est en difficulté sur les roulements (agents) : les conducteurs n'arrivent pas à rejoindre la gare dans laquelle ils doivent conduire le train suivant.</p> <p>En Pays de la Loire on comptabilise environ 30 accidents de personne/an (soit 1 par semaine en moyenne). Dans ce cas, les 2 voies sont immobilisées, tout le trafic ferroviaire est bloqué pendant 2 à 3 heures pour les constatations policières. Une cellule de crise est activée pour informer les voyageurs des circulations qui seront assurées le lendemain matin. SNCF examine actuellement la modification des roulements de personnel et de matériels pour améliorer sa productivité. L'hypothèse de travail serait de stationner un agent et une rame de réserve en gare pour limiter les impacts sur les circulations et palier les effets de tels incidents. Ce système sera prochainement en test.</p> <p>Une autre piste d'amélioration de la régularité consiste à modifier le temps de trajet des rames entre l'atelier de maintenance et le quai de la gare.</p> <p>Enfin l'infrastructure s'use progressivement au fil des ans, ce qui pourrait expliquer une perte de vitesse commerciale. Pour améliorer le temps de parcours, il serait nécessaire de créer des trains directs en supprimant les arrêts intermédiaires (3 minutes d'arrêt dans chaque gare).</p>				
08/02/2018	4	desserte	Souhaite plus d'information sur l'accès des abonnés TER aux circulations TGV.	<p>L'accès aux TGV est en effet une innovation de la nouvelle convention entrée en vigueur en janvier 2018. Bien que les négociations avec la branche TGV de la SNCF ont été difficiles, la Région a obtenu - sous certaines conditions - l'accès des abonnés TER aux TGV qui circulent en heures creuses. Il s'agit désormais de mieux communiquer autour de cette nouvelle possibilité.</p> <p><i>Information post-réunion</i> : Voir la liste des trains et les conditions d'accès aux TGV sous ce lien <a href="https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/offres/tarifs-et-abonnements/je-voyage-beaucoup/acces-tgv">https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/offres/tarifs-et-abonnements/je-voyage-beaucoup/acces-tgv</a></p>				
08/02/2018	4	desserte	Il n'y a pas de desserte tardive le soir au départ de Nantes vers Angers (contrairement à d'autres lignes qui bénéficient de trains jusqu'à 22 ou 23h).	<p>Le dernier train Nantes &gt; Angers circule à 20h16 (arrivée 21h12). Grâce au cadencement du réseau, l'amplitude horaire des TER a été améliorée. Les trains qui partent après 20h sont cependant très peu fréquentés. Le train de 20h16 comptabilise en moyenne 50 voyageurs, dont la moitié descend à Ancenis (très peu poursuivent donc jusqu'à Angers). La fréquentation de ce dernier train n'est actuellement que de 22%. Le potentiel de voyageurs est aussi à mettre en regard du coût pour la collectivité.</p> <p>SNCF - Des trains circulent plus tardivement sur certaines lignes (notamment entre Nantes et La Roche-sur-Yon). Mais cela dépend des roulements de matériels (approvisionnement des rames). SNCF pourrait réaliser une étude de marché pour examiner la possibilité de détendre les horaires plus tardivement dans la soirée. La création d'un train ne peut être réaliste que si le nombre de voyageurs potentiels est suffisant ; s'il relève une correspondance TGV en provenance de Paris, il est aussi plus facile d'assurer un taux de remplissage satisfaisant sur le TER.</p>				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières		
08/02/2018	6	desserte	La ligne est utilisée par de nombreux lycéens qui sont désormais obligés de prendre le train de 6h35 à Boussay (arrivée Nantes 7h03) et condamnés à attendre pendant 45 minutes l'ouverture de leur éts scolaire à Nantes. Le train suivant départ Boussay à 7h36 arrive trop tard à Nantes (8h05) pour le début des cours.	<i>Information post-réunion</i> : es perspectives de développement de la desserte seront à étudier en lien avec la fin des travaux de modernisation en 2020. En effet, entre Cholet et Clisson, 6 nouveaux allers-retours seront créés.				
09/02/2018	4	desserte	Un usager souligne le succès des nouveaux horaires cadencés qui permettent notamment d'assurer des correspondances optimales entre TER et TGV.					
08/02/2018	4	desserte qualité de service	Relève une différence entre le service théorique offert et le service réellement rendu. Les nouveaux horaires cadencés ne correspondent pas aux besoins de déplacement des salariés. La déception est grande surtout au regard des 3 ans de travaux qu'ont du supporter les usagers. Le train de 7h52 est décalé à 7h48 et il est devenu omnibus. Obligé de prendre le train direct de 7h33 qui est malheureusement toujours en retard. Il n'est plus possible d'arriver à l'heure sur son lieu de travail. Souhaite savoir si les horaires seront rapidement révisés ?	<i>information post-réunion</i> : Le cadencement doit permettre aux trains de circuler à intervalles réguliers avec trois missions de trains différentes qui correspondent à des besoins de déplacements variés : omnibus (desserte de toutes les haltes intermédiaires), maillage régional (semi-direct) ou interville (direct). Il s'agit donc d'intercaler chacun de ces trains de voyageurs dans la grille horaire pour satisfaire le plus grand nombre d'usagers. Par ailleurs, le cadencement a également pour objectif d'optimiser les correspondances entre TER ou avec les TGV, afin de faire bénéficier au mieux l'ensemble des territoires de tout le maillage ferroviaire. Enfin, l'infrastructure ferroviaire est utilisée pour d'autres types de train (TGV, fret, rotations techniques notamment). L'organisation des nouveaux horaires est donc un travail technique minutieux, une véritable mécanique, réalisée dans l'intérêt général. La modification de l'ensemble des horaires des trains impliquent nécessairement des changements d'habitude des voyageurs : c'est une nécessité pour optimiser le réseau de transport ferroviaire dans son ensemble, et permettre à tous les trains, dont les trains régionaux, de pouvoir se développer. Le service public de transport régional a pour mission de répondre au mieux aux besoins du plus grand nombre de voyageurs, et ne peut par définition pas s'adapter à tous les besoins particuliers : c'est la logique dans laquelle s'est inscrit le travail de constructions des horaires mené avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités.				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
08/02/2018	20	desserte qualité de service	Dans le cadre des discussions en cours sur le ScOT, le Maire de Chalonne souhaite connaître la position de la Région sur le développement ferroviaire à long terme car l'augmentation de la desserte est indispensable pour une commune de la 2 <sup>nd</sup> e couronne d'Angers. Quelles sont les actions de la Région pour augmenter la fréquentation ? Il semble que le fonctionnement de la ligne Nantes-Angers perturbe celui entre Angers et Cholet. Chalonnes compte de nombreux abonnés TER qui vivent difficilement les défauts de régularité.	La Région souhaite naturellement développer le transport ferroviaire. Dans les prochaines années, la rénovation de plusieurs voies ferrées et la mise en service de nouveaux matériels roulants en témoignent. Plusieurs conditions doivent être réunies pour construire un système ferroviaire de qualité : l'infrastructure, les rames et les capacités de financement publics. L'infrastructure entre Angers et Cholet est très contrainte du fait de la voie unique, des contraintes d'insertion à La Possonnière sur l'axe Nantes-Angers, saturation de la gare d'Angers, contrainte d'insertion à Cholet liée à la mission Clisson-Cholet (circulant également en voie unique) : il est impossible de faire circuler plus de trains. L'enjeu consiste donc à augmenter la capacité des rames en heure de pointe. Par ailleurs, la qualité de service doit absolument être améliorée pour augmenter la fréquentation. C'est toute l'ambition de la nouvelle convention Région/SNCF 2018-2023. Elle prévoit un dispositif de bonus/malus qui incite l'exploitant. En cas de non réalisation des objectifs, les pénalités sont multipliées par 3 par rapport à l'ancienne convention. Il existe en effet des interférences entre les lignes 4 et 20 sur lesquelles la SNCF doit travailler pour améliorer la ponctualité.				
08/02/2018	20	desserte qualité service infrastructure	La Députée de la circonscription Angers Sud s'interroge sur la chute de fréquentation dans les gares intermédiaires de la ligne Angers - Cholet : il s'agit peut-être de la conséquence de travaux ? Les citoyens remontent de nombreuses réclamations sur le cadencement et au défaut de ponctualité. Se demande dans quelle mesure les vifs mécontentements sont liés à la mise en oeuvre du cadencement et/ou aux travaux. Plus on est proche d'Angers, plus les retards sont intolérables. S'inquiète de la pérennité des haltes intermédiaires car nombreux sont ceux qui reprennent leur voiture pour se rendre directement à Angers. Un usager pense que les problèmes de retards incite les voyageurs à s'organiser entre eux pour covoiturer.	On assiste sur cette ligne à une augmentation des fréquentations de manière globale et une baisse des fréquentations dans les haltes intermédiaires, ce qui signifie plus de voyageurs de bout en bout.  Il existe un phénomène classique de rabattement direct des usagers du périurbain vers la plus grande gare du secteur (notamment pour prendre un TGV). SNCF constate en effet une baisse de fréquentation des gares de Chemillé et Chalonnes.  La Région pense en effet que les problèmes de régularité impactent fortement le niveau de fréquentation.				
08/02/2018	4	infrastructure	Pourquoi le train de 7h33 en gare d'Angers ne part pas toujours du même quai ?	<i>information post-réunion</i> : La gestion du trafic en gare d'Angers est très complexe du fait de la saturation de la gare. Il n'est donc pas possible de proposer des départs depuis le même quai. L'application SNCF permet de connaître le n° du quai avant le départ pour les voyages enregistrés.				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
08/02/2018	6	travaux	Pendant la fermeture de la ligne pour travaux, demande si les horaires des autocars du PTA seront adaptés pour tenir compte des sujétions des scolaires, des jours d'examen (bac) et des épreuves de repêchage.	Les travaux de modernisation de la ligne démarrent le 10 juillet en raison de l'étape du Tour de France (contre la montre le 9 juillet à Cholet). La Région souhaite que les horaires des cars de substitution soient communiqués par SNCF le plus en amont possible aux Communes et aux usagers pour leur permettre d'organiser leurs déplacements et anticiper les inscriptions dans les établissements scolaires. Rappelle que les travaux sont indispensables pour sauver la ligne augmenter la desserte et permettront également de déplacer la halte de Torfou vers son site original de La Colonne. La période de travaux s'étendra globalement jusqu'en 2020 (fermeture de la ligne jusqu'en avril 2019).				
08/02/2018	4	gare	La Mairie d'Ancenis regrette les difficultés de communication au sujet des travaux du PEM. Il semble qu'il y a un défaut d'anticipation et/ou de coordination entre les différents services SNCF. Le panneau de chantier avait été annoncé pour le 30/01, mais il n'est toujours pas posé. Même les ouvriers ne savaient pas où aller et par où passer (ils se sont renseignés dans les commerces et en mairie). S'interroge sur le sens de lecture du plan des travaux des parkings.	Les retards pris dans les travaux du PEM d'Ancenis sont avérés et assumés par SNCF Réseau. L'alerte sera transmise au chef de projet Gilles Roquinard, qui sera en mesure de trouver une solution pour l'impression des plans du chantier.				
08/02/2018	4*20	gare - vélo	L'association Place au Vélo avait demandé à la Région d'être associée aux échanges sur le PEM d'Angers. Souhaite la pose de goulotte pour les vélos électriques qui sont plus lourds à porter dans les escaliers. Note les efforts de la Région pour aménager les accès cyclables aux petites gares.	Le message sera bien transmis à Angers Loire Métropole qui porte ce projet. Le comité de pilotage ne s'est pas réuni depuis le 15 novembre dernier, mais confirme que l'association sera bien consultée sur la problématique du stationnement des vélos dès lors que le cadre financier sera stabilisé. Les études sont encore trop en amont pour envisager la concertation nécessaire avec les usagers. <i>Information post-réunion : Les études amont de réaménagement du parvis se prolongent jusqu'à fin 2018/2019.</i>				
08/02/2018	21	vélo	Demande pourquoi les emplacements pour les skis sont indiqués par un pictogramme et pas ceux pour les vélos.	Les rames sont commandées grâce à un accord cadre national qui concerne par conséquent aussi les Régions qui desservent des stations de ski. Dans les rames Régiolis, l'espace sur les plateformes est à triple usage : vélos, bagages (ou skis pour les régions concernées). Les vélos s'attachent par des sangles. Même s'il semble difficile de supprimer le pictogramme relatif aux skis, la Région demande à SNCF d'étudier malgré tout une solution.				
08/02/2018	20	vélo	Souhaite savoir pourquoi le stationnement des vélos est payant à Cholet et Angers.	<i>Information post-réunion : En gare d'Angers, la Région réserve 100 places vélos sécurisées gratuites pour les abonnés TER. Un service de location de vélos est désormais directement proposé par la Ville à son Agence vélos située en face de la gare : 20 vélos sont mis gratuitement à disposition pour les abonnés TER. Par ailleurs, la ville d'Angers propose 20 vélos pliants gratuits pour les abonnés TER (dispositif expérimental pendant 1 an).</i>				

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières		
08/02/2018	toutes	vélo	Le transport combiné train + vélo rencontre du succès. Est-ce que les vélos pliants seront subventionnés ?	La Région subventionne en effet l'achat d'un vélo pliant. Ce sont les seuls qui sont acceptés à toute heure dans les TER. Information post-réunion : la subvention est de 50% du prix d'achat, plafonnée à 200 euros. Elle concerne les abonnés. En savoir + : <a href="http://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/Formulaire_de_demande_subvention_vélo_pliant_2018.pdf">http://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/Formulaire_de_demande_subvention_vélo_pliant_2018.pdf</a>				
08/02/2018	4	matériel roulant	Un usager trouve rageant de voir au moins 20 rames qui dorment au technicentre de Nantes. Demande quel est le taux d'utilisation des matériels.	Il s'agit de rames Intercité (dédiées aux grandes lignes). Les nouvelles rames Régio2N V200 (dédiées aux circulations régionales) seront livrées d'ici quelques jours au technicentre de Nantes. Elles sont utilisées pour des circulations d'essai pendant 4 mois pour la formation des conducteurs par le constructeur Bombardier avant d'être mises en service commercial (09/06/2018). Le taux d'utilisation des rames s'élève à 84%.				
08/02/2018	toutes	tarification	La gamme tarifaire régionale connaîtra prochainement des évolutions. Suite aux transferts de compétences issus de la Loi NOTRE, plusieurs tarifs co-existent, par exemple entre la ligne 18 Angers-Châteaubriant et les lignes du réseau Anjoubus. Souhaite une harmonisation tarifaire pour les lignes routières et une baisse des prix.	La nouvelle gamme tarifaire qui verra le jour au printemps 2018 sera présentée la semaine prochaine. Elle doit d'abord être votée par le Conseil Régional (après avis du CESER). Elle ne concerne que les tarifs du TER. Les tarifs des lignes routières est un sujet distinct. Sur la liaison Angers - Châteaubriant, la Région souhaite harmoniser la dessertes des lignes (n°18 et ligne 1 Anjoubus) à l'échéance des marchés publics en cours. L'objectif consiste à optimiser les circulations qui pourraient être redondantes, dans le respect des territoires concernés. Il y aura bien à terme un seul tarif pour une même ligne.				
08/02/2018	4	information voyageurs	Ne comprend pas pourquoi les fiches horaires sont définies de juillet à décembre. Quelles sont les raisons techniques qui conduisent à ce choix, car ce système ne permet pas aux familles de s'organiser sur l'ensemble de l'année scolaire.	Le calendrier techniques des circulations est imposé par SNCF Réseau. Tous les services annuels débutent mi-décembre pour une durée d'1 an. Il s'agit d'une norme européenne appliquée dans tous les pays. Il y a cependant des adaptations horaires pour la période estivale. Les horaires des trains sont décidés 2 ans à l'avance. Il pourrait être intéressant de faire une proposition à la Commission Européenne.				

**légende des sigles**

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

DBR : Distributeur de Billets Régionaux (automate de vente)

Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité Programmé

PTA : Plan de Transport Adapté

CESER : Conseil Économique Social Environnemental Régional

TER : Transport Express Régional

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

US : unité simple (train à 1 seule rame)

UM : unité multiple (train à plusieurs rames)

ScOT : Schéma de Cohérence et d'Organisation Territorial

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières

ASCT : Agent du Service Commercial Train