

CDL Périurbain Nantais

lignes : 1bis Nantes - Savenay / 5 Nantes - Ancenis / T1 Nantes - Châteaubriant / T2 Nantes - Clisson / 10*11 Nantes - Ste Pazanne / lignes routières interurbaines régulières de Loire-Atlantique

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
POUR SUIVI								
19/09/2019	1bis	distribution gare	SNCF ne prend pas en compte les demandes de concertation de la Région et ne répond pas aux besoins des usagers et élus du territoire. La SNCF reste figée sur ses positions. Aussi, la Communauté de Communes Estuaire & Sillon demande le remboursement intégral de l'argent public investi pour les travaux dans la gare (guichets et accessibilité).	Concernant le guichet de St-Étienne-de-Montluc, SNCF a organisé plusieurs réunions de concertation depuis septembre 2018 avec la commune. SNCF souhaite naturellement conserver une présence en gare : un travail est en cours à ce sujet avec Gares & Connexions . Pour le remboursement des travaux réalisés dans la gare, il convient de s'adresser formellement à Gares & Connexions, maître d'ouvrage.				
19/09/2019	1bis	distribution tarifs	La CGT remet à la Région les pétitions relatives à la fermeture des guichets et la déshumanisation des gares. Le syndicat souhaite conserver des services de proximité dans les gares avec des guichets ouverts. Demande où en sont les concertations entre SNCF et les communes concernées. Les agents SNCF ne savent pas quoi répondre aux usagers démunis de smartphone, qui n'ont pas accès à Internet, qui voient leur abonnement augmenter et qui sont verbalisés dans les trains au tarif de bord (s'il reste des contrôleurs dans les TER). Si la décision de proroger l'exception jusqu'au 31/12/19 reste provisoire, qu'en sera-t-il pour 2020 ?	<p>SNCF indique que de nombreuses gares du périmètre Périurbain sont accessibles avec un titre de transport de la TAN. La fréquentation des guichets SNCF baisse régulièrement depuis 10 ans. C'est pourquoi SNCF a adopté une nouvelle stratégie de distribution pour rendre un service plus efficace, par exemple avec les "Gares Mobiles" qui permettent de mailler plus finement le territoire, y compris dans les communes qui ne disposent pas de gare. Concernant les concertations avec les autres communes (évolution du volume horaire hebdomadaire, sans fermeture totale de guichet) :</p> <p>* Ancenis : la concertation est achevée depuis plusieurs mois. Une enquête a été menée auprès des usagers pour définir le créneau horaire d'ouverture le plus pertinent. L'évolution des horaires des guichets est désormais effective. Un bilan sera réalisé dans quelques mois. Par ailleurs, plusieurs ateliers (regroupant environ 50 personnes) ont été organisés pour aider les usagers à se former aux outils digitaux.</p> <p>* Clisson : la concertation est largement engagée. Les adaptations horaires sont mis en œuvre.</p> <p>* Savenay : Une enquête auprès des usagers a été construite avec la mairie. Les horaires d'ouverture ont évolué. Il s'agit maintenant de faire le bilan de la fréquentation du guichet. SNCF conserve de la souplesse pour encore adapter ces horaires le cas échéant. Le service clients SNCF (CRC*) n'a pas connaissance de retours de clients qui auraient eu des difficultés pour acheter des billets de train en gare de Savenay.</p> <p><u>Région</u> - L'augmentation des abonnements a été annoncé dès 2018 avec la mise en place de la nouvelle gamme tarifaire régionale. La hausse s'étale sur 3 ans (2018, 2019, 2020) à hauteur de 7 euros/mois chaque année. Cette hausse était nécessaire pour financer la baisse des cartes destinées aux voyageurs occasionnels. Il s'agit de rééquilibrer la contribution de chacun au système ferroviaire. Les pertes de recettes sur le segment "occasionnels" était en effet très importantes, d'où la décision de baisser le prix de la carte Mezzo qui est plus rapidement amortie. Avant 2018, les usagers abonnés payaient 18% du coût réel de revient de leur titre de transport, contre 21% aujourd'hui. Les occasionnels payaient 80% du prix du billet. Le reste est financé par la Région. L'objectif est bien d'augmenter la fréquentation du réseau ferroviaire. Il ne s'agit pas d'opposer les différents types de voyageurs. Actuellement les trains sont sous-utilisés en heures creuses. Il était donc nécessaire de trouver les moyens d'augmenter la fréquentation toute la journée, notamment avec les usagers occasionnels. L'adoption du nouveau Schéma Directeur de Transport en 2020 permettra d'améliorer l'offre de trains en heures creuses.</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		
19/09/2019	toutes	distribution	CGT - Les publics scolaires ont rencontré des difficultés pour souscrire leur abonnement sur internet.	Depuis 2017, la Loi NOTRe* a imposé le transfert de la compétence "transport scolaire" des Départements aux Régions. Cela représente 142.000 élèves transportés. En Pays de la Loire, le dispositif des abonnements scolaires a été reconduit à l'identique en septembre 2018. Pour la rentrée 2019, la Loi obligeait la Région à harmoniser les règlements et tarifs sur tout le territoire régional (5 Départements). Le nouveau système informatique a en effet connu plusieurs dysfonctionnements, entraînant du retard dans la fabrication et la diffusion des cartes de transport scolaire aux familles. Par ailleurs, il était parfois difficile d'accéder aux n° de circuit de car et aux horaires des passages à chaque arrêt. La Région regrette les délais de réponse (mail ou tél) des services qui ont été assaillies de questions. Pour 90% des familles, la rentrée scolaire s'est quand même bien déroulée. L'abonnement scolaire permet désormais d'accéder pour le même tarif aux TER (une compensation est ensuite versée par la Région à SNCF). Avant cette rentrée, c'est la SNCF qui délivrait directement les abonnements ASR* pour les trajets domicile-étude en train. La Région a pris la décision d'assumer directement la distribution de toutes les cartes quel que soit le mode de transport. Les contrôleurs SNCF sont informés pour les contrôles à vue. <i>Rappel</i> : les élèves qui n'ont pas encore reçu leur carte bénéficient d'une période de tolérance pour circuler sans pénalité jusqu'au 5 octobre. Le fonctionnement sera stabilisé dans les semaines à venir. Un bilan sera réalisé pour améliorer le système pour la rentrée 2020.				
19/09/2019	1bis	distribution	Le Maire de Couëron pense qu'il est indispensable que tous les publics puissent avoir accès aux trains. Certains ne sont pas à l'aise avec les outils digitaux. D'autres sont difficiles à convaincre de prendre le train si leur gare est fermée. Comme pour d'autres services publics, il n'existe plus de lieux où les usagers peuvent avoir une présence physique, sauf les Mairies à qui on demande de tout faire, sans transfert des moyens financiers ad hoc. Le service à tous les publics n'existe plus.	La Région est totalement d'accord avec l'objectif : les TER doivent bénéficier à tous les publics. La stratégie de SNCF est d'accélérer la digitalisation, car cela répond à une véritable demande de certains voyageurs. Mais tous les élus locaux ont conscience qu'une partie non négligeable de la population ne peut pas utiliser les outils numériques. La Région est soucieuse du risque de déshumanisation des services publics.				
19/09/2019	1bis	distribution	Il n'est pas normal de voir la gare de St-Étienne-de-Montluc fermée. Le DBR* est souvent en panne. Les voyageurs sont verbalisés.	La Région rappelle que la gare n'est pas fermée. La fermeture du guichet n'entraîne pas la fermeture de la gare. Les TER continuent à circuler à St-Étienne-de-Montluc et la desserte a même été renforcée. Les DBR* sont malheureusement vandalisés et leur coût de maintenance est prohibitif. Il n'est plus possible de commander de nouveaux matériels. C'est pourquoi la Région préfère aller vers une solution du type dépositaire ou guichets multimodaux gérés par les collectivités locales. <i>Information post-réunion</i> : La Région a obtenu de SNCF l'arrêt de toute verbalisation au "tarif de bord" si le voyageur est monté dans une gare dépourvue de guichet et de DBR et/ou dont le DBR est en panne. Le contrôleur doit appliquer le tarif "guichet".				

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		
19/09/2019	toutes	distribution tarifs	L'association Transport Nantes pense qu'il faut travailler à la création d'un syndicat mixte des transports pour tout le bassin de vie de Nantes. Cela permettra de créer un tarif unique pour les bus, tramways, autocars interurbains, navettes fluviales et TER. Nantes Métropole n'a pas souhaité s'orienter vers cette option ouverte par la Loi SRU* (Patrick Rimbart était alors élu de la Ville de Nantes et rapporteur de la Loi). Préconise également la création de guichet multimodal, à l'image de ce qui se fait pour les PEM*.	La Loi SRU* date de l'an 2000. Le cadre législatif va encore évoluer avec l'adoption prochaine de la LOM*. L'objectif consiste en effet à trouver des modes de fonctionnement plus efficaces. Pour lutter contre la déshumanisation des gares, la Région réfléchit à l'avenir de la distribution . Les transporteurs ne pourront plus assurer eux-mêmes directement le portage morcelé de la distribution des titres de transport. C'est sûrement aux collectivités locales de piloter et financer un système de distribution de façon plus global et cohérente. L'AOT* pourra ensuite définir ses exigences vis-à-vis des transporteurs. La création d'un billet multimodal est également en projet car il s'agit d'un moyen efficace pour convertir plus de personne à l'utilisation des transports en commun, mais le sujet mérite une réflexion poussée qui n'est pas encore aboutie.				
19/09/2019	1bis	tarifs	Souhaite que les usagers scolaires puissent combiner des tarifs autocars et TER pour jouer sur la complémentarité des modes de transport.	<i>information post-réunion</i> : Les scolaires peuvent obtenir un abonnement qui permet de faire le trajet en train et/ou car. Si le trajet domicile-étude nécessite théoriquement 2 abonnements, l'abonnement scolaire est délivré à un tarif unique. Cependant, il n'est pas possible de prendre le train le matin et le car le soir pour plus de souplesse sur les horaires. La famille doit faire un choix.				
19/09/2019	T1	tarifs	La suppression du tarif spécifique au TTNC* (billet groupé à 20 euros/jour) sans aucune explication a suscité l'incompréhension des voyageurs.	Il existe un billet groupé pour tous les voyageurs de la Région. C'est le Forfait Multi qui permet de voyager 2 jours consécutifs jusqu'à 5 voyageurs pour 45 euros. Il est maintenu dans la nouvelle gamme tarifaire régionale. Le tarif spécifique TTNC* n'avait pas vocation à être pérennisé : il a été mis en place de façon temporaire pour améliorer la fréquentation au lancement de la ligne. Cette ligne est désormais traitée de la même manière que le reste du réseau : il s'agit d'une mesure d'équité pour tous les Ligériens.		X		
19/09/2019	toutes	tarifs	Souhaite l'extension du tarif "Métrocéane".	La Région a fait le choix de renoncer à l'extension de ce tarif pour des raisons budgétaires. D'autres leviers sont possibles pour favoriser le report modal, bien avant d'avoir une tarification totalement intégrée.		X		
19/09/2019	1bis	qualité de service	[Ville St-Etienne/Montluc] Les statistiques relatives à la qualité de service ne correspondent pas à la réalité vécue par les usagers.	SNCF - Compte tenu du départ du Maire de St-Etienne-de-Montluc en raison d'un Conseil Municipal, la SNCF organisera une réunion spécifique pour un droit de suite sur sa question. <i>information post-réunion</i> : La fermeture du guichet ne laissera pas la gare sans présence humaine puisqu'un service s'installera prochainement en gare. La SNCF a des contacts réguliers avec la mairie, et ce depuis 1 an, et assurera un suivi avec la Ville d'ici la fin de l'année 2019 pour partager sur le fonctionnement de la gare dans ce nouveau dispositif.				
19/09/2019	T1	qualité de service	Constate un écart important entre les indicateurs de qualité présentés par la SNCF et la réalité des voyageurs vécue sur le terrain remontée par les usagers auprès de la mairie de Châteaubriant.	La Région partage l'avis de Monsieur Alain Hunault, Maire de Châteaubriant : la qualité de service perçue est différente de la qualité mesurée. Les résultats des taux de conformité ne sont que des moyennes. Le ressenti est différent en heures de pointe. La Région souhaite une présentation SNCF avec une analyse plus détaillée des taux de conformité et des variations (amélioration/dégradation) constatées.				

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		
19/09/2019	1bis	qualité de service	La CGT demande quels moyens supplémentaires seront mis en œuvre par la SNCF face aux usagers restés sur les quais cet été suite à la mise en œuvre du PTA* en juillet et août.	La Région comprend le mécontentement des voyageurs en matière de qualité de service, notamment en raison de la mise en œuvre d'un Plan de Transport Adapté pendant l'été 2019.				
19/09/2019	1bis * 5	qualité de service	CGT - Le PTA de l'été 2019 a été mis en œuvre pour faire face au manque de personnel au technicentre. 17 agents ont démissionné au centre de maintenance depuis août 2018. 600 réparations ont été différées sur les trains et 56 trains circulent avec une dérogation. Quels moyens la SNCF comptent mettre en place pour éviter la dégradation de la situation ?	La Région ne cache pas son agacement face à ce PTA estival ; les voyageurs ont subi de fortes perturbations pendant 2 mois. Cet événement a trahi la confiance des usagers dans le mode ferroviaire qui n'a pas favorisé le report modal sur TER. C'est pourquoi la Région est préoccupée par les causes de la tension en ressources humaines au sein du technicentre . SNCF partage l'avis de la Région. Dans un souci de transparence, l'AOT* ainsi que les voyageurs ont été informés le plus tôt possible des modifications de desserte et de politique d'arrêts dans l'objectif de transporter le maximum de passagers. SNCF confirme la pénurie sur certains métiers techniques qui travaillent en 2 ou 3x8, causée par la concurrence existant sur le marché du travail ligérien. Un audit a été réalisé et 12 dossiers de démission ont été traités. Le plan de transport est revenu à la normal depuis septembre. Il n'existe aucun problème de sécurité : les matériels roulants en circulation sont tout à fait fiable. Pour les recrutements, SNCF travaille activement avec la CCI, les écoles d'apprentissage afin de rendre ces métiers plus attractifs.				
19/09/2019	1bis	qualité de service	La Ville de Savenay souhaite attirer l'attention de SNCF sur les sujets suivants (remontée des réclamations reçues en mairie) : * fermeture du guichet le matin * surcharge du train de 7h24 (TER n° 858054) * conflit d'usage avec les vélos à bord des trains * nombreux retards et suppressions * problématique de la saturation des parkings	Information post-réunion : <i>La surcharge du train sera étudiée après les nouveaux comptages réalisés dans le courant de l'automne 2019 par le groupe de travail SNCF-Région. La composition des trains relève cependant de la responsabilité de l'exploitant. Il conviendra d'adapter la capacité de ce train au départ du Croisic qui arrive à Nantes à 7h50 en desservant Savenay à 7h24, sur la base des données de fréquentation. Ce train circule aujourd'hui essentiellement avec un matériel d'une capacité de 330 places assises.</i> <i>En heures de pointe, les vélos sont autorisés à bord des TER sous réserve de place disponible. Le contrôleur est habilité à faire descendre les usagers munis de vélos en cas de surcharge. La Région privilégie le stationnement des vélos en gare et préfère financer des trains pour le transport des voyageurs.</i> <i>Depuis la signature de la nouvelle convention TER (01/01/2018) les retards et suppressions de train sont désormais plus lourdement pénalisés financièrement. Il appartient à l'exploitant de proposer à la Région la mise en place de mesures destinées à maintenir un haut niveau de qualité de service (retards, suppressions, surcharges).</i> <i>Concernant les parkings, la Région peut subventionner une partie de la réalisation</i> <i>La fermeture du guichet le matin fait suite à la concertation menée entre les élus de la Ville et la SNCF et s'appuie sur les résultats de l'enquête réalisée auprès des voyageurs de la gare. Une réunion est programmée en fin d'année 2019 avec les élus de la Ville de Savenay pour faire le bilan de la mise en place des nouveaux horaires d'ouverture. Pour mémoire, le guichet de vente est ouvert tous les jours de 12h à 19h et le samedi de 9h30 à 17h.</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		
19/09/2019	T1 ligne routière 300	desserte qualité de service tarifs	<p>Depuis l'ouverture de la ligne T1, les cars Aléop en Loire-Atlantique (ex-Lila) ont été remplacés par des navettes en rabattement vers la ligne ferroviaire. La Ville de Casson regrette l'absence de navettes suffisantes pour prendre le tram-train à Sucé-sur-Erdre. La commune ne dispose d'aucun moyen pour se déplacer le week-end en transports en commun. La commune demande l'extension de la ligne 300 (ex Lila Premier) jusqu'à Casson. Les élus locaux ont appris par la Presse que la Région refuse cette extension dans l'attente des résultats de l'étude Mobilités. Pour palier les défauts de qualité de service des navettes et du tram-train, les familles cumulent plusieurs abonnements (Tan + Aléop), soit plus de 50 euros/mois, trop onéreux pour les familles en l'absence de tarif combiné. Par ailleurs, les horaires des navettes ne correspondent pas aux heures de cours tardives (sortie après 18h). De nombreux jeunes font désormais du stop sur les routes de campagne.</p>	<p><u>Région</u> - Le Maire de Casson a été reçu en rdv avec Johan Boblin à ce sujet. La Région est bien consciente de l'insatisfaction des usagers. A terme, la solution sera sûrement le renforcement des navettes gratuites vers la ligne de tram-train. Cependant, les circulations autocars souffrent actuellement de la pénurie de conducteurs (cela concerne toute la profession en France). La priorité a été donnée aux services scolaires : dans ce cadre, des lignes régulières ont en effet connu des suppressions de services. Il est difficile de recruter des conducteurs de cars en raison des contrats très courts proposés (moins de 30h/hebdomadaire). Un travail est d'ores et déjà engagé avec la FNTV, le Ministère de l'Éducation Nationale et les Collectivités locales pour trouver des moyens de rendre les contrats de travail plus attractifs en proposant par exemple des compléments de service au-delà des 30h/semaine. La Région a déjà considérablement augmenté ses budgets pour les formations de conducteurs. Ce sujet nécessitera également une concertation fine avec les établissements scolaires, tout ne sera pas réglé rapidement.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : Suite aux demandes, une étude de desserte sera réalisée pour améliorer l'offre sur plusieurs communes autour de la ligne T1 (Saffré, Casson, La Meilleraye de Bretagne). La ligne 300 a connu de nombreuses suppressions de services; le retour à la normale est envisagée après les vacances scolaires de la Toussaint.</p> <p><u>Keolis</u> - Concernant la pénurie de conducteurs, le transporteur confirme que le bassin nantais est plus touché en raison du plein emploi. Il n'y a pas assez de candidats pour passer le permis de conduire. La formation dure 3 mois. Toutes les entreprises de transport routier dispose désormais d'un service de formation en interne pour rendre ces postes de travail plus attractifs en facilitant par exemple les passerelles entre le transport de fret et de voyageurs, etc.</p>				
19/09/2019	ligne routière 300 + navettes TTNC	desserte	<p>L'association Transport Nantes indique que les conducteurs de cars interurbains ne dépendent pas de la même convention collective que ceux qui travaillent pour les réseaux urbains. Par ailleurs, les pénalités appliquées par la Semitan seraient plus importantes. Ces 2 facteurs pourraient en partie expliquer la pénurie de conducteurs sur les lignes interurbaines. Suggère que ces lignes soient également exploitées par la Semitan.</p>	<p>Les contrats entre la Région et les autocaristes arrivant prochainement à échéance doivent en effet faire l'objet d'une renégociation. À cette occasion, la Région n'exclue pas d'augmenter les pénalités pour services non faits.</p>				
19/09/2019	ligne routière 359	desserte	<p>Les horaires des cars de St-Étienne-de-Montluc vers le lycée Appert d'Orvault ne sont pas compatibles avec les trajets scolaires. Déclare de nombreux dysfonctionnements : changement d'autocars, oubli d'arrêt, erreurs de trajet... Se pose la question de la formation des conducteurs.</p>	<p>Le transporteur Keolis est conscient des dysfonctionnements dont il ne peut se satisfaire et travaille bien sûr à trouver des solutions.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : À la rentrée 2019, des retards ont été constatés, notamment sur des lignes au nord de Nantes en raison de l'augmentation de la congestion routière. Il s'agit d'une situation courante en septembre. La situation sera prochainement résolue.</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		
19/09/2019	1bis	desserte	Souhaite la création d'un TER supplémentaire le soir au départ de Nantes pour assurer une correspondance avec le dernier TGV en provenance de Paris (23h23).	La Région prend note de la demande d'augmentation de l'offre.				
19/09/2019	<<<	desserte	La Ville de Saffré ne dispose plus de services de transport en commun depuis l'ouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant. Les parents sont obligés d'emmener les enfants à Puceul avant d'aller prendre le TER (L.1) pour se rendre à Nantes pour le travail. Souhaite le rétablissement d'une ligne autocar à destination de Nantes, comme cela était le cas avant la réouverture de la ligne T1.	Par nature, le train n'assure pas une desserte équivalente aux liaisons autocars qui permettraient plus de proximité. Cette problématique et les insatisfactions sont connues de la Région. Une étude sera engagée avec l'appui constructif de tous les élus du territoire pour trouver une solution.				
19/09/2019	lignes routières 350/359	desserte	L'association des parents d'élèves du collège de Cordemais demande des améliorations pour le transport routiers des élèves du bassin de vie de Cordemais, Vigneux, le Temple de Bretagne. Trois courriers de réclamation sont remis en séance qui détaillent les demandes pour accéder au lycée professionnel de Couéron, au lycée J. Rieffel de St-Herblain, au lycée Appert d'Orvault et aux lycées de Nantes (Carcouet, J. Verne, Guist'hau). Dans les zones semi-rurales proches de l'agglomération, les cars sont en surcharge (scolaires, salariés...) : les transports en commun doivent contribuer à la baisse de la circulation automobile.	La Région répondra à tous les courriers remis en séance pour tenter de satisfaire les demandes. <i>Information post-réunion : Des améliorations ont d'ores et déjà été apportées pour la desserte des lycées Rieffel et Appert.</i>				
19/09/2019	T1	desserte	Le dynamisme économique dans le bassin de vie Châteaubriant-Derval induit de nombreux recrutements. Les entreprises du secteur souhaite que le temps de parcours entre Nantes et Châteaubriant soit inférieur à 55 minutes afin d'améliorer l'attractivité de ces emplois.	Il est nécessaire d'analyser toutes les conséquences techniques induites par la réduction du temps de parcours : faut-il par exemple supprimer certains arrêts ? On ne peut pas refaire l'histoire du TTNC*. En effet, le choix fait sur le matériel roulant était l'unique solution. Dans le cas contraire, la liaison ferroviaire n'aura pas été réalisable en raison des nombreux passages à niveau (PN) existant en zone urbaine. La Région rappelle que la suppression des PN est souvent contestée par les élus locaux. Demande à SNCF d'explorer des scénarii en vue d'améliorer les temps de parcours.				

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		
19/09/2019	1bis	desserte	<p>L'offre TER en nombre de trains est satisfaisante mais leur fréquence ne correspond pas aux besoins. Le matin, on compte 7 trains en 1h20 (entre 6h02 et 7h24) mais il faudrait des trains toutes les 1/2 heure.</p> <p>Depuis Savenay, il est impossible de prendre un TGV à Nantes pour arriver à Paris avant 9h. Obligée de prendre sa voiture pour aller à Nantes.</p> <p>Le soir, les jeunes ne peuvent pas rentrer sur Savenay après 22h13 du lundi au jeudi ou 21h32 le vendredi</p>	<p>Ces questions soulignent les limites du système ferroviaire. Historiquement l'augmentation de l'offre de transport a été réalisée sur les heures de pointe. Par conséquent, la desserte en heures creuses est plus famélique. Certaines surcharges en heures de pointe s'expliquent d'ailleurs aussi en partie en raison du manque de trains encadrants en flanc de pointe. La stratégie régionale consistera à l'avenir à faire circuler plus de trains en heures creuses, tout au long de la journée. C'est l'objectif poursuivi avec l'ouverture à la concurrence. L'organisation des roulements de trains par les transporteurs permettra à l'avenir de renforcer le cadencement tout au long de la journée.</p>				
19/09/2019	1	desserte	<p>Les amplitudes horaires entre Nantes et St Nazaire sont asymétriques selon le sens de circulation : on dispose de 6 trains qui arrivent à Nantes avant 8h, contre 2 seulement à St-Nazaire. Cependant toutes les entreprises du bassin d'emploi nazairien débutent leur journée de travail dès 7h30. Aucune société n'est donc accessible en transport en commun à cet horaire. Pourquoi cette différence de desserte ?</p>	<p>En effet, les volumes de potentiels de fréquentations ne sont pas identiques dans les 2 sens de circulation, Nantes bénéficiant d'une attractivité économique plus forte. La densification de l'offre vers St-Nazaire doit être étudiée et chiffrée. Si des besoins de dessertes supplémentaires étaient identifiés et si les contraintes techniques (notamment la disponibilité des sillons) le permettent, la Région est favorable à un rééquilibrage.</p> <p>L'objectif de la Région est bien d'augmenter la fréquentation de + 10% d'ici 2021 sur l'ensemble du territoire ligérien.</p>				
19/09/2019	1bis	desserte gare	<p>La gare de Chantenay pourrait devenir un pôle d'échange multimodal à l'ouest de Nantes car 3 lignes de bus TAN partent de cette gare. Cependant elle est mal desservie par les TER. Toute la population de l'ouest nantais serait intéressée par la création d'un nouveau terminus ferroviaire à Chantenay. Les demandes de rdv avec les 2 AOT* du périmètre (Nantes Métropole et Région) sont difficiles à obtenir. Pour avancer sur ce dossier il est capital que les 2 collectivités travaillent ensemble, au lieu de se renvoyer la balle.</p>	<p>Un problème d'agenda a en effet impliqué de reporter le rdv qui était bien programmé. Cette réunion sera reprogrammée sous 6 mois. Néanmoins, Nantes Métropole et la Région travaillent régulièrement ensemble ainsi que leurs services techniques, même si les responsabilités, objectifs et modes de fonctionnement des AOT ne sont pas toujours identiques.</p> <p><i>information post-réunion : la réunion est reprogrammée le 4 novembre 2019.</i></p>				
19/09/2019	1bis	desserte	<p>La CGT regrette l'absence de dessertes omnibus le week-end.</p>	<p><i>information post-réunion : Actuellement, la ligne 1bis Nantes-Savenay bénéficie de 2,5 AR/jour le samedi et 2 AR/jour le dimanche et les jours fériés en trains omnibus. La Région confirme qu'elle souhaite développer l'offre de transport en heures creuses et le week-end.</i></p>				

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
19/09/2019	toutes	information voyageurs	Pour obtenir enfin que tous les trajets accessibles soit disponibles sur Destineo, il faut envisager d'infliger des pénalités.	Suite à un changement de logiciel, nous avons constaté des difficultés de communication entre 2 outils. Cela devrait être rapidement résolu. <i>Information post-réunion</i> : Le calculateur d'itinéraires de Destineo propose dans les options de « trouver des trajets adaptés aux voyageurs en fauteuil roulant ». Aujourd'hui, malheureusement, peu de trajets accessibles sont proposés car les informations sur l'accessibilité ne sont que très peu renseignées dans les données. Les partenaires de Destineo font de leur mieux pour enrichir progressivement ces données.				
19/09/2019	1bis	accessibilité	La Ville de Couëron travaille à la valorisation de sa gare mais les PMR* ne pourront pas y accéder faute de passerelle accessible. Cette gare n'est pas prioritaire au regard du Sd'AP*, mais souhaite malgré tout travailler à son accessibilité universelle (y compris pour les personnes âgées, les familles avec poussettes...).	Le Sd'AP établi des priorités en fonction de plusieurs critères précis : la gare de Couëron n'est en effet pas fléchée. D'ailleurs, même si nous pouvons le regretter, de nombreux bâtiments municipaux ne sont pas encore accessibles. Pour autant, la Région n'écarte pas la possibilité de mettre cette gare en accessibilité. <i>Information post-réunion</i> : La Région a écrit à Nantes Métropole le 16/01/2017 à ce sujet. Les études préliminaires menées estiment le coût de la mise en accessibilité de la gare de Couëron entre 3,7 et 4,4 millions d'euros (CE décembre 2012). La SNCF ne subventionne pas les gares hors Sd'AP. Le seul co-financement possible est donc celui de la Région qui peut abonder le projet à hauteur de 50% maximum. La collectivité (Ville de Couëron et/ou Nantes Métropole) doit s'engager à payer les 50% restant. Nantes Métropole n'a jamais répondu au courrier de proposition de la Région.				
19/09/2019	toutes	accessibilité	L'accessibilité des gares TER aux PMR* reste très réglementées et ne correspond pas aux besoins des usagers. Les ascenseurs ne fonctionnent pas toujours. La gare de Couëron, notamment, mérite une étude complète. Les autres moyens de transport en commun sont saturés. Il n'existe aucun moyen de transport à partir des gares non prioritaires au Sd'AP*.	La Région confirme que la qualité d'usage doit primer sur la réglementation. Le plan de mise en accessibilité du réseau est malgré tout conséquent. La Région a hérité des Départements des Sd'AP* minimalistes lors du transfert de compétence en 2017. Nous avons conscience qu'il faudra mettre à jour le Sd'AP régional et progresser sur l'accessibilité. Des réflexions sont en cours en concertation avec les associations représentant les personnes handicapées.				
19/09/2019	toutes	accessibilité	Le Sd'AP* régional est une simple reconduction des schémas définis antérieurement par les Départements. Seules 3 lignes routières sont réellement accessibles en Loire-Atlantique. Il est indispensable d'aller plus loin et plus vite. Des lignes structurantes et les liaisons TAD* en rabattement ne fonctionnent que 3 après-midi par semaine. La formation des conducteurs de cars est indispensable car certains ne savent pas attachés les fauteuils roulants.	<i>Information post-réunion</i> : L'ambition de la Région est de faire d'Aléop un réseau de transport accessible partout et pour tous. La quasi totalité des autocars de la Région sont désormais équipés et accessibles à tous. La Région finance 70% du montant des travaux de mise en accessibilité des 400 points d'arrêt prioritaires. La Région investit également massivement pour la mise en accessibilité de ses TER et de ses gares. Plus de 90% du parc régional des TER est désormais aménagé pour les personnes à mobilité réduite.				

Légende des sigles utilisés

TTNC : Tram-train Nantes - Châteaubriant (ligne T1)

PMR : Personne à Mobilité Réduite

ASR : Abonnement Scolaire Réglementé

SEMITAN : Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

AOT : Autorité Organisatrice des Transports (la Région)

PEM : Pôle d'Échange Multimodal

DRB : Distributeur de Billets Régionaux

CRC : Centre Relation Clients de la SNCF - tél. 0 800 584 260 appel et service gratuit.

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		

PTA : Plan de Transport Adapté

PEM : Pôle d'Echanges Multimodaux

Ouvert du lundi au vendredi de 7h à 20h et le samedi de 8h à 13h (hors jours fériés)

PN : passage à niveau

Sd'AP : Schémas Directeurs d'accessibilité - Agendas d'accessibilité Programmée

FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

Loi "NOTRe" : no 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

Loi SRU relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain n°1208 du 13 décembre 2000

SEMITAN : Société d'Économie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise

TAD : Transport À la Demande