

CDL Périurbain Nantais Périmètre / Lignes concernées : 1bis Nantes - Savenay / 5 Nantes - Ancenis / T1 Nantes - Châteaubriant / T2 Nantes - Clisson / 10*11 (section) Nantes - Ste Pazanne / lignes routières interurbaines régulières de Loire-Atlantique
Pour les sigles et acronymes, retrouver notre [glossaire](#) en fin de document

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								
10/12/2020	1bis	desserte	Souhaite la création d'1 A/R supplémentaire : * Nantes 7h49 > Savenay 8h21 * Savenay 8h35 > Nantes 9h08	<u>Région</u> - Nous sommes sur des services qui seraient hors trame (réticulaire minute 38 et non 49 et à Savenay minute 35) mais il ne semble pas y avoir de problème technique (exclusion). Ces propositions semblent intéressantes. Cela permet de proposer pour les gares intermédiaires des correspondances avec les trains à destination et provenance du Croisic. Par contre, pour le retour Savenay > Nantes une adaptation horaire serait à prévoir car il y a convergence à partir de Savenay du TGV 8912 Le Croisic-Paris et du TER 858284 Brest-Nantes. Pour éviter le rattrapage en ligne, il faudrait retarder le départ de l'omnibus de 10 à 15 minutes, soit vers 8h50. Se posera quand même la question de l'intérêt de partir seulement 20 minutes avant le 9h02. Pour autant, les contraintes techniques et financières font qu'il n'est pour l'instant pas envisageable de mettre en place rapidement ces services. L'ouverture à la concurrence du lot "Axe Loire" devrait permettre d'envisager ce développement d'offre.				
10/12/2020	311	desserte	Sur la ligne routière entre La Chevallerais et Orvault il existe le matin de nombreux cars entre 7h et 8h, mais rien entre 9h et 13h. Le soir, il n'existe pas de cars entre 18h30 et 20h et plus rien après 20h. Pour les étudiants qui n'habitent pas Nantes, cela implique d'avoir un autre moyen de transport, en plus du car.	<u>Région</u> - Les horaires dans votre secteur sont adaptés aux heures de pointe et à la demande de déplacement domicile-travail. Cependant, l'axe Blain-Nantes a bien été identifié à fort potentiel : des renforts d'offres sont à l'étude, notamment en heure creuse. Des améliorations au fil de l'eau et ajout d'horaires seront menés progressivement en fonction du budget disponible. Nous prenons bien en compte vos remarques en vue d' éventuelles futures améliorations dans ce secteur.				
10/12/2020	T2	desserte gares / points d'arrêts	Il n'existe aucun départ de Nantes avant 9h39 le dimanche pour desservir les gares intermédiaires jusqu'à Clisson. Souhaite une meilleure coordination entre la Région et Nantes Métropole pour valoriser les points de correspondance entre le tram-train, les Chronobus et bus de la Semitan (notamment en matière d'information voyageurs : signalétique, information sur les correspondances). À titre d'exemple, le tram-train à l'arrêt "St-Sébastien Pas Enchantés" donne correspondance avec l'arrêt "Petit Clos" du C9 : des noms de station différents pour une même correspondance et le balisage est à améliorer.	<u>Région</u> - Concernant la desserte matinale : La desserte commence un peu plus tard le dimanche sur cet axe car les besoins de mobilités sont différents de ceux du samedi : le samedi, il y a des besoins de déplacements domicile/travail. L'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau (la ligne T2 est incluse dans le lot Tram-train) devrait permettre d'augmenter l'offre le week-end, bien que le potentiel soit moins important le dimanche matin. Échéance 2024 au plus tôt. <u>Information post-réunion</u> - Sur les gares/points d'arrêts : Une étude de mobilité est en cours sur la commune de St-Sébastien-s/Loire (sous MOA* Nantes Métropole). La Région a été consultée par le bureau d'études en novembre 2020 et des préconisations ont déjà été formalisées en ce sens : charte de nommage des arrêts urbains qui reprend le terme de gare plus intuitif pour l'usager, jalonnement et signalétique adaptés entre gare et arrêts des lignes Chronobus et bus, amélioration de rabattements cyclables... En complément, la Région a transmis toutes les données sur ces 2 gares de St-Sébastien et a fait part de son intérêt à être associée pour travailler toute amélioration à mettre en œuvre par le gestionnaire de voirie.				2024

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
10/12/2020	T1	desserte	De nombreux usagers en Loire-Atlantique (<i>comme ceux d'Ille-et-Vilaine</i>), se plaignent de l'absence de correspondances en gare de Châteaubriant entre les trains tram-train arrivant de Nantes et les trains TER partant vers Rennes, et réciproquement. Est-il prévu de pallier ce manque à l'occasion du retour du service ordinaire en septembre 2021 ? Souhaite une ligne réunifiée entre Nantes et Rennes pour le développement économique et social des territoires. Est-ce que la Région Pays de la Loire et SNCF envisagent dans les années à venir un service ferroviaire complémentaire à l'existant (<i>via Vitré, Laval, Sablé, et Angers ou via Redon</i>) entre les deux capitales régionales via Châteaubriant afin de ne pas laisser les territoires traversés à l'écart des développements métropolitains ?	<p><u>Région</u> - Nous allons étudier cette possibilité, en fonction de notre grille horaire et de celle que la Région Bretagne mettra en place.</p> <p>La "réunification" des lignes tram-train Nantes-Châteaubriant et TER Châteaubriant-Rennes nécessiterait des investissements très importants sur l'infrastructure et la signalisation. La ligne Nantes-Châteaubriant a en effet été conçue pour faire circuler des matériels roulants légers avec des signalisations spécifiques pour conserver de nombreux passages à niveau, en zone urbaine notamment. D'où le choix du matériel tram-train. Ce projet coûteux n'est pas une priorité au regard des autres investissements à réaliser pour sauver des lignes de la fermeture ou pour créer des évitements.</p> <p>Ceci n'empêche pas la Région de chercher à améliorer à l'avenir les correspondances à Châteaubriant.</p> <p>Information post-réunion : <u>Région</u> - Une réunion a été organisée courant juin 2021 concernant la desserte de la ligne bretonne Châteaubriant - Rennes. La desserte, initialement proposée avec 3 AR/jour, est portée à 5 AR/jour. Malheureusement puisque les services sont orientés vers Rennes d'un côté et vers Nantes de l'autre (sens des flux majoritaires), les grilles horaires ne proposent pas des correspondances intéressantes à Châteaubriant</p>				sept. 2021
10/12/2020	359	desserte	Plusieurs propositions sur la ligne St-Étienne-de-Montluc - Nantes : * 1 arrêt de car à la gare de St-Étienne/Montluc pour les correspondances TER, * un aller-retour tous les midis, * un retour un peu plus tôt l'après-midi (le premier à 17:30 est trop tardif), * Prolonger la ligne 359 jusqu'à la gare SNCF de Nantes le samedi matin (<i>car la ligne 350 ne roule pas le samedi matin</i>) * Modifier l'arrêt «Route du Temple» car très dangereux en direction de Nantes : le déplacer un peu plus haut vers le camping par exemple	<p><u>Région</u> - Nous vous remercions pour votre proposition. Il s'agit en effet d'un secteur à forte pression démographique qui pourrait bénéficier d'un développement d'offre. Pour aménager un arrêt autocar en gare de St-Étienne-de-Montluc, il faudra travailler en coordination avec les gestionnaires de voirie. Nous étudierons la faisabilité des propositions, en fonction des budgets, de la disponibilité des matériels roulants et du respect des temps de parcours. Concernant l'arrêt «Route du Temple», nous avons bien enregistré la demande et travaillons d'ores et déjà avec la Mairie afin de regarder les possibilités de déplacement de cet arrêt rue du Tivoli pour une mise en oeuvre en septembre 2021.</p>				sept. 2021

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
10/12/2020	301*10	desserte	Nantes - Vue - Paimboeuf : faiblesse de l'offre et temps de transport trop long (notamment en raison des embouteillages en arrivant à Bouguenais). Certains habitants de Cheix-en-Retz se rabattent sur les transports urbains au Pellerin. Propose de créer un service autocar depuis Paimboeuf/Vue vers la gare de Ste Pazanne qui devrait répondre à de nombreux besoins de déplacement (abonnés ou occasionnels).	<u>Région</u> - La relative faiblesse de l'offre s'explique par le faible potentiel de voyageurs sur cet axe. Les services actuels sont peu fréquentés. Concernant les embouteillages à l'arrivée sur Bouguenais : le Département de la Loire-Atlantique et Nantes Métropole réfléchissent à la création d'une voie réservée aux transports en commun dans le cadre des travaux de mise à 2x2 voies de la route Nantes-Pornic (RD 751). Dans l'éventualité de sa réalisation, les autocars gagneront en temps de parcours. Nous vous remercions pour votre proposition. La Région travaille actuellement à la définition de sa future Stratégie Régionale des Mobilités et à ce titre, nous gardons votre proposition en mémoire et étudierons sa faisabilité .				
10/12/2020	1bis	desserte	Le TER 858091 «Nantes 22:13 > Le Croisic» part un peu tôt pour un dernier train : un train un peu plus tard pour avoir la correspondance avec les derniers TGV de Paris serait idéal ! De plus, ce TER part plus tôt le vendredi, pourquoi ? c'est dommage. Concernant la journée, il manque des TER en heure creuses à St-Étienne-de-Montluc. Le week-end peu de TER font arrêt à St Étienne/Montluc et à Cordemais : il ne faut pas oublier que ces deux communes, bien que proches de Nantes, ne bénéficient pas d'un service de bus performant vers la ville-centre, un cadencement le week-end serait le bienvenu.	<u>Région</u> : * Avant le cadencement de juillet 2017, il existait un service tardif (23h25). Mais compte tenu de sa faible fréquentation, des problèmes de sécurité et des suppressions régulières du fait de travaux (mise sur route), il a été décidé de ne pas le maintenir. * L'horaire différent le vendredi afin de ne pas être en doublon avec le TGV 8935 (qui a quasiment les mêmes arrêts que notre TER). Le vendredi, il part 35 minutes plus tôt (21h32) afin de proposer la correspondance avec le TGV 8823 (arrivant à Nantes à 21h19). De ce fait, il est possible de retourner à Couëron ou Saint Étienne de Montluc à 22h20-22h30 du lundi au jeudi mais seulement à 21h45-21h55 le vendredi. * Des services supplémentaires sont mise en place à partir du 13 décembre 2020 le week-end. Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence du réseau devrait permettre d'augmenter l'offre en heures creuses et le week-end.				13/12/2020
10/12/2020	T5	desserte	<u>[question LIVE]</u> Souhaite avoir l'information en temps réel sur les départs de cette ligne routière en gare de Saint-Nazaire (notamment les arrêts intermédiaires) ainsi que les informations utiles en cas de situation perturbée (retards, suppressions, etc.). Comment recevoir ces informations directement sur son smartphone ?	La <u>Région</u> examine en effet la possibilité de mettre en place un système d'information en temps réel pour les voyageurs du réseau routier . Le déploiement d'une solution nécessiterait des équipements spécifiques à bord des autocars ce qui représente un budget très important. Le temps de déploiement sur l'ensemble du matériel roulant est également à prendre en compte.				

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		
10/12/2020	T1	desserte	Mon fils emprunte la ligne chaque jour pour se rendre au collège St-Michel à Nort/Erdre. Les dessertes sont vraiment insuffisantes pour les scolaires : trop peu de trains le matin, idem le soir pour le retour. Par ailleurs, les horaires du soir retour ne collent pas du tout avec ceux du collège et oblige à attendre parfois plus de 35 min sur le quai de la gare seul, et dans un froid hivernal.	<p><u>Région</u> - En effet, les horaires des tram-trains ne sont pas toujours compatibles avec ceux du collège : * début des cours à 08h10 / * fin de cours à 12h05 ou 16h00 Les horaires de tram-train en provenance ou à destination de Abbaretz : * arrivée 7h52 / * départ 13h23 / * départ 17h13 Le collège est à moins de 200 mètres de la gare. Pour information, l'accueil des élèves est assuré jusqu'à 17h00. La structure de la grille liée à la desserte mise en place est cependant très difficile à faire évoluer. Il faudrait modifier les horaires de tous les services afin de ne pas générer des coûts supplémentaires. Pour ajouter des services supplémentaires, l'investissement en matériel roulant et la disponibilité des ressources humaines seraient non seulement techniquement complexe mais également coûteux. Cette demande sera néanmoins examinée.</p>				
10/12/2020	1/1bis	desserte	Nantes-Le Croisic le samedi : la mission du TER 858099 qui part de Nantes à 7h48 doit devenir omnibus pour s'arrêter dans toutes les gares. Et création de l'équivalent en soirée pour le TER qui part du Croisic à 19h50. Le dimanche, il n'existe aucune liaison omnibus de Nantes vers la côte en début de journée : nécessité de créer une mission omnibus le matin équivalent au TER 858096 qui quitte Le Croisic à 19h50 vers Nantes.	<p><u>Information post-réunion</u> <u>Région</u> - Nous ne comprenons pas la première partie de la demande car le samedi, le service départ 7h48 de Nantes est déjà omnibus jusqu'au Croisic. Pour le train retour du soir, la Région met en place à compter du 13 décembre 2020 un service départ Le Croisic à 17h31, omnibus jusqu'à Savenay (en correspondance de 5 minutes avec un Rennes – Nantes pour les gares entre Savenay et Nantes). Nous avons choisi cet horaire, et non 19h50 comme souhaité par la FNAUT, car ce train arrive à Nantes à 18h50 et est en correspondance avec un TGV à destination de Paris et un TER pour Le Mans. Pour le dimanche, nous notons les propositions de la FNAUT et nous allons travailler les possibilités techniques et financières avec TER.</p>				13/12/2020

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		
10/12/2020	toutes (fer)	desserte	<p>Il est difficile de se déplacer en train d'un bout à l'autre de l'aire urbaine de Nantes. Plusieurs métropoles avancent sur leurs projets : où en est-on pour la métropole nantaise et dans la coordination Région / Nantes Métropole / autres collectivités locales ? Dans l'attente d'un véritable « RER Métropolitain », des améliorations sont possibles en coordonnant des arrêts TER.</p>	<p>Information post-réunion Région * Tarification : Concernant le tarif, depuis 2000, la Région, Nantes Métropole, la SEMITAN et SNCF ont mis en place une intégration tarifaire totale qui permet de se déplacer en train sur le ressort territorial de Nantes Métropole avec un titre TAN, quel que soit le titre, sans surcoût pour le voyageur, ni démarche à réaliser. Ainsi avec un ticket unité, une carte Libertan, un coupon, les voyageurs empruntent les trains pour se déplacer rapidement sur la métropole, avec des temps de parcours très attractifs (ex. Bouaye – Nantes en 20 min, contre plus d'une heure avec la TAN, ou Mauves – Nantes en 13 minutes contre 48' en bus) * Offre : L'offre de transport est augmentée au fur et à mesure des années. Par exemple, sur l'ensemble de l'année 2021, en semaine, il y aura +8AR (allers-retours) entre Nantes et Ancenis et +5AR entre Nantes et Clisson. Par ailleurs, l'objectif de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires pour la Région est de faire baisser le coût et ainsi pouvoir injecter les économies réalisées en nouveaux services et donc d'étoffer l'offre. Pour autant, l'augmentation de l'offre ne permettra pas forcément de se déplacer de manière plus fluide d'un bout à l'autre de l'aire urbaine. En effet, le cadencement des horaires, mis en place en juillet 2017, a cherché à faire en sorte que les arrivées et départs aux nœuds de correspondance s'échelonnent au mieux pour que les voyageurs puissent passer d'un train à l'autre et ainsi bénéficier, tant que possible, de tout le maillage ferroviaire. Or, il n'a pas été techniquement possible d'offrir toutes les correspondances souhaitées ou de les proposer à chaque fois de manière optimisée. La grille de correspondance est donc rigide et difficilement modifiable. Concernant le nœud de Nantes, la Région travaille sur la diamétralisation entre Ancenis et Savenay (Est/Ouest). Celle-ci permettrait de proposer de trains qui ne seraient plus terminus Nantes mais qui traverseraient cette gare. Ainsi des voyageurs de Thouaré pourraient se rendre à Chantenay par exemple, sans correspondance à la gare de Nantes (avec le réseau TAN ou avec un TER). D'autres diamétralisations seront difficiles à mettre en place du fait des cisaillements qu'elles engendreraient ou des rebroussements en gare (difficulté d'exploitation avec des réductions de la capacité).</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		
10/12/2020	T1	qualité service	Plusieurs suppressions de train l'hiver dernier à cause du givre, et toutes les contraintes et le stress que cela implique. J'espère vivement que ce problème est réglé et que cela ne se reproduira pas cet hiver. Je suis impactée tous les hivers par les problèmes techniques de retard ou suppression de trains à cause du froid, du givre, etc. Nous ne sommes pas en Sibérie et je ne comprends que ce problème ne soit toujours pas réglé. À cause de ces problèmes récurrents, cette ligne n'est pas fiable. Les gares de Nort et Chateaubriant ont été arbitrairement fermées. Le dernier jour avant la fermeture, il y a eu café et croissants avec des agents SNCF et on nous a dit que ce problème était réglé, que des réchauffeurs allaient dégeler les caténaires... mais le problème persiste... Quelles solutions prévoyez-vous pour régler ce problème une bonne fois pour toutes ? Pouvez-vous confirmer le retour de la fiabilité sur cette ligne (givre caténaires) ?	<p>SNCF Voyageurs (sur le matériel roulant) : Le plan d'action contre le givre a consisté à remplacer les pantographes* avec du graphite et du cuivre, ce qui permet de mieux capter le courant électrique. Un nouveau logiciel a également été mis en oeuvre pour réduire sa sensibilité en cas de surtension électrique. En dernier recours, SNCF est contraint d'adapter le plan de transport en concentrant la circulation sur 1 seule voie pour racler le givre sur la caténaire : cela conduit à supprimer certaines circulations. Quand la circulation est totalement impossible entre Haluchère ou Babinière et Nantes, SNCF met en oeuvre des cars en correspondance à Haluchère ou Babinière (les voyageurs pouvant alors rejoindre Nantes via les services urbains de la TAN).</p> <p>SNCF Réseau (sur l'infrastructure) : Le secteur de Babinière présente en effet un taux d'humidité très important en raison de sa proximité avec l'Erdre. SNCF a mis en place un dispositif très innovant (qui a nécessité une homologation nationale) grâce à une alerte météo diffusée directement à l'atelier de maintenance qui déclenche une bouche de réchauffage du fil caténaire. Ce système donne toute satisfaction.</p> <p>Information post-réunion - Région : Bien que le problème de givre ne soit pas totalement résolu (seule une partie du tronçon soumis au givre est équipée de réchauffeurs de caténaires), la disponibilité du matériel tram-train s'est améliorée depuis l'année dernière, grâce au plan d'action fiabilisante qui est engagée depuis avril 2018 avec SNCF (exploitant) et ALSTOM (constructeur). Le taux de disponibilité des tram-trains présenté actuellement par SNCF permet de garantir la mise en UM* sur les 2 lignes Tram-Train, en heure de pointe. À date, aucun problème de givre n'a été recensé pour cet hiver (contrairement à l'hiver dernier où les premiers incidents étaient apparus autour du 20 novembre 2019).</p>				
10/12/2020	371	qualité service	Trouver un moyen de prévenir les usagers lorsque les cars sont supprimés. Depuis sept. 2019, le car de 17h15 au départ de Beauséjour direction Notre-Dame-des-Landes a été supprimé à plusieurs reprises. Le car suivant est malheureusement moins capacitaire, d'où un nombre important de personnes qui doivent patienter jusqu'à 18h. Ces suppressions inopinées posent problème pour organiser nos obligations professionnelles et personnelles en fin de journée. Propose un système de SMS adressé à tous les usagers de la ligne pour leur indiquer que le car de telle heure est supprimé, ou un message sur un panneau d'affichage sur les quais (du même type que ceux de la TAN).	<p>Région - Nous présentons nos excuses pour la gêne occasionnée. Cet horaire a été supprimé notamment le week-end pendant la période de confinement. Ne pas hésiter à faire remonter toutes les anomalies sur la boîte mail aleop44@paysdelaloire.fr.</p> <p>La Région travaille à la création d'un service d'alerte par SMS et plus globalement sur les systèmes d'information voyageurs dans le cadre de sa Stratégie Régionale des Mobilités. Actuellement, l'info-traffic du site internet est relayée rapidement à la plateforme téléphonique et sur l'application mobile "Aleop 44".</p>				

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
10/12/2020	T1	qualité service	Pourquoi l'hiver c'est toujours le train de 7h23 qui est supprimé, alors même que c'est celui que les scolaires sont obligés de prendre ? Pourquoi autant de suppressions dès qu'il y a un problème climatique ? La conception semble défectueuse. À quand un service digne de ce nom pour le prix exorbitant payé !	<u>Information post-réunion</u> <u>SNCF Voyageurs</u> - Le TER n° 859501 Sucé sur Erdre – Nantes circule tous les jours du lundi au vendredi. Sa suppression n'est pas systématique. Les suppressions dépendent de différentes causes. En 2021 à date, ce train a été supprimé 6 fois pour des raisons externes à TER (2 pour raison météorologique et 4 pour dérangement du réseau). Le taux de conformité de ce train en 2021 est de 95,1%. Certains jours d'hiver, la conjonction de températures négatives et l'humidité de la zone de l'Erdre conduisent à la formation de givre sur la caténaire. Lorsque cette couche de givre est trop importante, le tram-train ne peut plus capter le courant et la circulation des trains est impossible. Un plan de substitution est alors mis en œuvre, avec l'utilisation d'un car entre Babinière et Haluchère, puis du tramway entre Haluchère et Nantes. Un nouveau plan d'action est actuellement mis en place sur le réchauffeur des caténaires (fils électriques de contact).				
10/12/2020	T1	distribution	Souhaite la révision du système de vente pour rendre possible le « cabotage » entre Nantes et Rennes via Châteaubriant. Par exemple, la vente de billets «Sucé/Erdre – Janzé» ou «Sucé - Rennes», sans passer par Nantes.	<u>Information post-réunion</u> <u>Région</u> - Les paramétrages des outils de vente actuels SNCF ne permettent effectivement pas la vente en un seul billet d'un trajet entre Nantes et Rennes. La Région s'est rapprochée de la SNCF pour remédier à cette situation.				
10/12/2021	T1	gare	Depuis quelques temps, il manque des lumières dans la gare de Nort-sur-Erdre. Il fait nuit dès 18h et il n'y a pas forcément foule à cette heure-là. Ce n'est déjà pas rassurant en temps normal, mais sans lumière, c'est pire.	<u>SNCF Voyageurs</u> n'avait pas connaissance de cette situation : ce problème sera signalé à Gares & Connexions (le gestionnaire des gares). Il ne faut pas hésiter à contacter le CRC* ☎ 0 800 210 800 ou le fil Twitter @TERPays2LaLoire pour signaler ce type d'anomalie.				
10/12/2020	1bis	gare	Quand prévoyez-vous de mettre en place le dispositif d'ouverture contrôlée à distance aux horaires de "pointe" (matin et soir) en gare de St-Etienne-de-Montluc ? Depuis plus de 12 mois, ce n'est toujours pas mis en place. Il avait été en effet annoncé suite à la fermeture du guichet pour permettre aux nombreux voyageurs présents sur le quai de pouvoir s'abriter lors de l'attente de leur train.	<u>SNCF Voyageurs</u> ne dispose pas d'information sur ce sujet qui sera transmis à Gares & Connexions (G&C) très rapidement. <u>Information post-réunion</u> : <u>Région</u> - Mi 2021, la recherche d'occupants pour l'installation d'un service au sein du hall du bâtiment voyageur se poursuit. Les travaux d'ouverture et fermeture de porte ne sont plus programmés. La Région a interrogé SNCF G&C* pour connaître les éventuels porteurs de projet qui se seraient manifestés dans le cadre de l'appel à projets « 1001 gares » récemment. La situation sanitaire que nous venons de traverser n'a sans doute pas été propice à l'émergence d'un nouveau service. Toute initiative susceptible de faire aboutir la recherche d'un usage aux locaux vacants (démarche participative locale à engager ? communiqué local ?...) sera la bienvenue.				
10/12/2020	T1	gare	La station Babinière sera bientôt reliée au centre-ville par 2 lignes de tramways (via les facultés ou la gare). La FNAUT souhaite une concertation, associant Nantes Métropole, pour l'aménagement de la station Babinière.	<u>Région</u> - Nantes Métropole et SNCF Réseau travaillent ensemble pour améliorer la liaison en « modes doux » pour relier l'actuel terminus tramway Ranzay à la future station tram à Babinière (problématique de franchissement ou non des voies du tram-train par les cyclistes et piétons). Mais la Région ne dispose pas d'informations plus précises sur ce dossier à ce jour. La Région ne peut que souscrire à la demande de la FNAUT d'une concertation avec Nantes Métropole sur l'aménagement de la future station tramway.				

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
10/12/2020	1*1bis*2*4*5	infrastructures	<p>Où en est la mise en œuvre du programme ERTMS* qui permettrait d'augmenter les capacités sur l'axe majeur de la Région ? L'ERTMS permettrait-il d'assurer un cadencement au ¼ h des trains omnibus périurbains ? à quelle échéance ?</p> <p><i>[question mail]</i> Au regard de la mise en place progressive de l'ERTMS, quelles sont les perspectives d'augmentation de la capacité des secteurs aujourd'hui saturés (Nantes Savenay notamment) ou problématiques (tunnel de Chantenay, gare de Nantes, ..) ?</p>	<p>SNCF Réseau - Dans le cadre du "Contrat d'Avenir", l'État, la Région, Nantes Métropole et Angers Métropole étudient la mise en œuvre de cette technique ERTMS* sur l'axe Nantes - Angers - Sablé/Sarthe. Des études sont en cours. L'ERTMS a pour objectif d'augmenter la capacité en nombre de trains. Parallèlement d'autres études sont menées sur le sujet du "SEM" (Service Express Métropolitain) sur les étoiles ferroviaires du Mans, Angers et Le Mans. La fréquence des trains sera examinée en fonction des besoins et de la capacité de l'infrastructure. À cet effet, des études d'exploitation plus fines sont également en cours.</p> <p><i>Information post-réunion</i></p> <p>Région - Le planning n'est pas stabilisé, car les investissements préalables à l'ERTMS sont nombreux, avec notamment le renouvellement des postes de commande et l'équipement en ERTMS de la totalité du matériel roulant. Dans les études à mener, SNCF Réseau doit également définir le périmètre pertinent pour cet aménagement d'ERTMS, avec notamment la question des bénéfices attendus à son installation dans le nœud de Nantes. À ce stade, les bénéfices attendus en termes de gain de capacité en ligne seraient d'un sillon par heure ce qui permettrait d'ajouter un sillon TGV (liaison vers Paris) ou un sillon TER.</p>				2023 - 2027
10/12/2020	1bis*5	infrastructures	<p>La fusion des lignes Savenay-Nantes-Ancenis permettrait d'amorcer un «Service Express Métropolitain» avec une fréquence à la ½ heure (dans un 1er temps), en utilisant le terminus technique d'Ancenis bientôt disponible. Le développement des arrêts TER dans les gares de Thouaré et Chantenay (dont les équipements pourraient être améliorés : écrans d'information, signalétique...) est souhaitable, car elles bénéficient d'une bonne desserte en transport urbain. Quel projet commun avec Nantes Métropole pourrait être mis en œuvre à cet égard ?</p> <p><i>[question mail]</i> Quelles difficultés structurelles ou d'organisation des services sont à régler pour envisager une diamétralisation des services entre Savenay et Ancenis, ainsi qu'entre Clisson et Savenay ? Et au-delà, hors aspects financiers des aménagements nécessaires, un accroissement de la capacité des voies peut-elle permettre d'envisager à terme des services purement métropolitains (Thouaré-Couéron, Vertou-Couéron, La Chapelle-Bouaye, secteurs où la demande est a priori la plus importante ?</p>	<p>Région - La "fusion" des lignes n'est pas la condition sine qua non pour le développement d'un SEM* cadencé à la 1/2h. L'augmentation de l'offre chaque année permet aussi de tendre vers cet objectif. Nous travaillons néanmoins sur la diamétralisation entre Ancenis et Savenay (Est/Ouest). Celle-ci permettrait de proposer de trains qui ne seraient plus terminus Nantes mais qui traverseraient cette gare. Ainsi des voyageurs de Thouaré pourraient se rendre à Chantenay par exemple, sans correspondance à la gare de Nantes (avec le réseau TAN ou avec un TER). Nous sommes cependant obligés d'attendre la stabilisation de l'offre dans la mesure où les Régions limitrophes réalisent actuellement des travaux importants sur leur propre réseau (ce qui induit nécessairement des conséquences sur le nœud ferroviaire de Nantes). Ce projet de diamétralisation accompagnera l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires afin de déployer rapidement des offres sur ces axes.</p> <p>Concernant les arrêts supplémentaires à Thouaré et Chantenay : le développement de l'offre est continue (de nouveaux arrêts seront créés régulièrement, y compris sur les autres gares du périurbain nantais).</p>				2025 - 2032

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		
POUR INFORMATION								
10/12/2020	1bis	desserte	Je travaille à Nantes en 3x8 (6h30-13h30 / 13h30-20h30 / 20h30-6h30). Quand j'embauche à 6h30 j'ai besoin d'un train plus tôt pour faire «Savenay > Nantes» : le 1er train de 6h04 arrive trop tard à Nantes. Il existe bien un train plus matinal à 5h25 mais il ne circule que le lundi.	<p><u>Région</u> - Ce train est mis en place le lundi matin pour des scolaires internes. Il pourrait être envisageable de le faire circuler les quatre autres jours de la semaine mais la fréquentation ne serait peut-être pas très importante. Nécessite un arbitrage technique (roulement des matériels roulants) et financier.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : <u>Région</u> - La mise en place de ce service tout au long de la semaine a un coût non négligeable car notamment les roulements matériel doivent être modifiés. Par ailleurs, les recettes seraient probablement faibles du fait de l'horaire matinal. De ce fait, la décision a été prise de ne pas déployer ce service tout au long de la semaine</p>			X	
10/12/2020	1bis	desserte	Souhaite un arrêt à St-Étienne-de-Montluc sur le premier TER en provenance du Croisic le matin. Aucun arrêt actuel entre Nantes et Savenay. Alors que dans le sens inverse, St-Étienne reçoit le 858091 (dernier ter) : il serait intéressant de mettre le premier le matin aussi pour améliorer les correspondances TGV.	<p><u>Région</u> - Nous pourrions techniquement ajouter un arrêt à Saint Étienne de Montluc ainsi qu'à Couéron. Cela serait logique avec la desserte du soir où, du lundi au vendredi, le dernier service dessert ces deux gares. Nous aurions donc un aller très tôt le matin en correspondance avec TGV et un retour tard, en correspondance également avec TGV. Par contre, nous serions obligés de "désheurer" le service. Afin de conserver l'accroche horaire à Nantes pour être en correspondance avec TGV, il faudrait partir plus tôt du Croisic. Cela représente 5 à 6 minutes.</p> <p>Sachant que la fréquentation de ce TER est en progression depuis 2017 (70 voyageurs, probablement des captifs), nous devons estimer le potentiel d'induction de ces nouveaux arrêts par rapport au mécontentement que ce changement d'horaire pourrait produire. Travail en cours en fonction de l'analyse des comptages de fréquentation.</p> <p><u>Information post-réunion</u> - La Région a choisi de ne pas répondre favorablement car nous estimons que l'induction de nouveaux voyageurs serait faible</p>			X	
10/12/2020	T1	desserte	Après la fin des travaux d'infrastructure entre Retiers et Châteaubriant, souhaite au moins 3 trains en correspondance (matin, midi et soir) entre les lignes Tram-Train vers Nantes au sud, et TER vers Rennes au nord.	<p><u>Région</u> - Nous allons étudier cette possibilité, en fonction de notre grille horaire et de celle que la Région Bretagne mettra en place.</p> <p>Pour information, le temps de trajet entre Châteaubriant et Rennes sera de 1h13, et 1h15 entre Nantes et Rennes. <u>Information post-réunion</u> : Les Régions ont construit les services afin de répondre aux flux majoritaires qui se dirigent vers Rennes/Nantes. Par ailleurs, les deux infrastructures sont majoritairement à voie unique ce qui limite grandement les possibilités d'offrir des services de "contre sens". De ce fait, il n'est pas possible de proposer des correspondances "acceptables" à Châteaubriant pour relier Nantes à Rennes. Une réunion organisée en juin 2021 a permis d'augmenter la desserte entre Châteaubriant et Rennes, passant de 3 AR/jour à 5 AR/jour.</p>	X			sept. 2021
10/12/2020	T1	desserte	Besoin de correspondances à Chateaubriant avec les TER en provenance de Rennes. Travaillez en collaboration "intelligente" avec la Région Bretagne.	Réponse idem ci-dessus	X			sept. 2021

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		
10/12/2020	T1	desserte	Pour se rendre à Rennes, il faut prendre le tram-train de Sucé/Erdre vers Nantes, puis une correspondance de Nantes vers Rennes. Un voyage fastidieux, long et coûteux, alors que Châteaubriant est situé géographiquement entre Nantes et Rennes. À quand une correspondance directe vers Rennes ?	<p>Réponse <i>idem ci-dessus</i></p> <p>Pour information - Temps de parcours (exemple depuis Sucé sur Erdre) : * via Redon : 27 minutes + 1h15 = 1h42 (sans le temps de correspondance) * via Châteaubriant : 40 minutes + 1h13 = 1h53 (sans le temps de correspondance) Par ailleurs, il faut prendre en compte le nombre plus grand de correspondance à Nantes qu'à Châteaubriant (nombreux tramtrain vers Nantes puis 10 allers-retours Nantes - Rennes).</p>	X			sept. 2021
10/12/2020	1bis	desserte	La suppression de certains trains au mois de novembre 2020 pendant le confinement m'a posé problème pour me rendre à mon travail : Savenay 11h25 > Nantes 11h48 (<i>embauche à 13h30</i>) et Nantes 20h30 > Savenay 21h03 ou Nantes 22h13 > Savenay 22h38.	Région - Le Plan de Transport Adapté (PTA*) a été mis en place le 12 novembre 2020 soit environ 15 jours après le début du 2ème confinement. Cela a permis d'observer le comportement des voyageurs et de mettre en place les dessertes les mieux adaptées aux besoins. Il a été constaté que 90% des déplacements étaient effectués entre 6h et 9h et entre 16h et 19h. En dehors de ces horaires, les déplacements étaient très diffus. Nous sommes désolés pour les désagréments générés par ce choix.				
10/12/2020	T1	desserte	Entre Nantes et Châteaubriant, il existe un important creux de desserte le dimanche en début d'après-midi : propose la création d'1 A/R supplémentaire sur ce créneau.	<p>Région - Toutes ces demandes sont légitimes car il est en effet nécessaire de repenser la desserte de cette ligne.</p> <p>La Région lancera un appel d'offres en juillet 2021 pour mettre en concurrence différents exploitants ferroviaires. Il existe en effet un potentiel de développement de l'offre sur cette ligne. L'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau (la ligne T1 est incluse dans le lot Tram-train) devrait permettre d'augmenter l'amplitude et l'offre en heures creuses et le week-end. Echéance : 2025 au plus tôt.</p>				2025
10/12/2020	T1	desserte	Ajouter des horaires le week-end, surtout en soirée et milieu d'après-midi.					
10/12/2020	T1	desserte	Ajouter plus d'horaires entre Châteaubriant et Haluchère autour de midi et en début d'après-midi					
10/12/2020	T1	desserte	Il manque un train à 8h21 au départ de Châteaubriant vers Sucé-sur-Erdre.					
10/12/2020	T1	desserte	Le week-end, le premier tram-train de Sucé-sur -Erdre vers Nantes est trop tardif. Cela rend difficile l'organisation des correspondances depuis la gare de Nantes (TER ou TGV) et peut obliger les voyageurs à renoncer au train ou à prendre leur voiture jusqu'à la gare de Nantes, voire un taxi (ce qui paraît aberrant). Quand pourra-t-on espérer une desserte plus tôt le week-end ?					

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
10/12/2021	T1	desserte	<p>Une extension de l'amplitude horaire de cette ligne est-elle envisagée ou envisageable et à quelles conditions ? Plus particulièrement dans le sens vers Nantes le matin et à partir de Nantes le soir. Amplitude horaire en semaine : le 1er TER arrive à Nantes à 7h05 le matin, tandis que le dernier au départ de Nantes le soir part à 20h10. Ces horaires ne permettent pas, par exemple, une intermodalité ferroviaire avec les TGV à destination/en provenance de Paris et visant à effectuer une journée complète de travail sur Paris : * matin : pas de train pour prendre le TGV pour Paris à 7h06 (prendre le TGV suivant à 7h40 implique une arrivée tardive sur Paris à 10h), * soir : le dernier tram train à 20h10 oblige un départ de Paris un peu avant 18h. L'intermodalité ferroviaire est cependant un service apportant une vraie valeur ajoutée et un bel outil d'attractivité de nos territoires.</p>	Réponse identique ci-dessus				2025
10/12/2020	T1	desserte	<p>Le dernier tram-train de Nantes vers Sucé sur Erdre est à 20h10 en semaine et à 23h10 uniquement le samedi. Cela ne permet pas aux habitants de Sucé de profiter de la vie sociale et culturelle nantaise : on nous oblige à prendre notre voiture. Quand pourra-t-on espérer une amplitude horaire plus large le soir ?</p>	Réponse identique ci-dessus				2025
10/12/2020	toutes (fer)	ouverture à la concurrence	<p>[question LIVE] Où en est le calendrier de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires ? Est-ce que SNCF (ou une filiale) doit et/ou pourra répondre aux appels d'offres ? Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des trains Intercité Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux, il n'y a qu'un seul candidat : qu'en pensez-vous ?</p>	<p>Comme d'autres Régions françaises, la Région Pays de la Loire a défini plusieurs lots sur le réseau ferroviaire de son territoire pour réaliser une ouverture progressive à la concurrence. Il ne s'agit pas d'une privatisation mais bien de passer des contrats de délégation de service public afin d'avoir le choix entre plusieurs opérateurs ferroviaires. Le calendrier prévoit que le 1er lot (TER du sud Loire et les 2 lignes de tram-trains) soit opérationnel au plus tôt à partir de l'année 2024. Le cahier des charges sera lancé à l'été 2021. SNCF pourra naturellement être candidate à cet appel d'offres. La Région choisira la meilleure offre selon différents critères : économiques mais aussi au regard du niveau de l'offre de service qui sera proposé.</p> <p>Concernant les trains Intercité (opérés par l'État) : la procédure d'ouverture à la concurrence des liaisons Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon a été lancée il y a plusieurs mois. Aucun autre candidat que la SNCF n'a en effet déposé d'offre. La procédure n'a pas été fructueuse. Le dossier arrive à une période peu propice pendant la crise sanitaire.</p>				2025
10/12/2020	5	desserte	<p>La priorité c'est de mettre un train à 8h30 au départ de Thouaré vers Nantes.</p>	<p>Région - Il faut attendre la fin des travaux du terminus technique d'Ancenis (prévu le 29 novembre 2021) pour pouvoir développer l'offre en heures de pointe. Néanmoins, un service, départ 8h26, sera mis en place dès le 13 décembre 2021(en fonction de l'évolution de la crise sanitaire).</p>				13/12/2020

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		
10/12/2020	5*T1	desserte	Est-il possible d'envisager une solution de déplacement entre Thouaré et La Chevrolière ou Thouaré et La Chapelle-s/Erdre avec un temps de parcours raisonnable, sans prendre la voiture ?	Région - Les réseaux de transport sont très souvent concentriques, surtout le train avec des infrastructures difficiles à modifier ou à développer. Le train est en effet un transport de masse : l'infrastructure, les moyens mis en place et les horaires sont avant tout là pour tenter de répondre au mieux aux besoins du plus grand nombre. Bien sûr, nous essayons tant que possible de répondre aux demande plus «particulières», par exemple par la mise en place du cadencement horaires et la recherche de correspondance aux gares afin d'offrir un maximum de possibilités aux voyageurs, mais aussi en développant l'offre sur les heures creuses. Pour autant, nous ne pourrions pas répondre à toutes les demandes spécifiques notamment sur les liaisons atypiques. Train et voiture ne peuvent pas tenir la comparaison sur certaines origine-destination. Mais il est à noter que les transports en commun (train) ont d'autres atouts comme proposer une offre de mobilité à des personnes qui en sont dépourvues ou sur les aspects environnementaux.				
10/12/2020	5*10	desserte	Pour aller à Pornic depuis Thouaré, il faut être retraitée (ou pas trop pressée) pour prendre le train : des projets d'aménagement sont-ils prévus ?	Région - Il y a en effet actuellement peu d'offre vers Pornic le matin et inversement le soir. Le plan de transport est construit ainsi afin de répondre aux flux majoritaires qui, pour Pornic/St-Gilles, sont orientés vers Nantes. Par ailleurs, nous sommes sur deux voies uniques qui fusionnent à Ste-Pazanne en une voie unique, avec très peu de zones de croisement. De ce fait, il serait très difficile de faire passer plusieurs services à contre-courant de tous les trains à destination de Nantes. L'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau (la ligne Nantes-Pornic est incluse dans le lot Sud Loire) devrait permettre d'augmenter l'offre en heures creuses et le week-end. Échéance : 2024 au plus tôt. Le projet de la Région consiste à ajouter progressivement plus de trains. Pour diminuer le temps de parcours entre Nantes et Pornic, il est nécessaire de créer des trains directs, mais en supprimant des arrêts dans les gares intermédiaires. Des aménagements de l'infrastructure seront nécessaires pour créer plus de possibilités de croisement entre les trains.				2025
10/12/2020	T2	desserte	Peut-on densifier la desserte Nantes-Clisson après 21h ? Au moins le vendredi et le samedi soir ?	La Région a conscience est qu'il faut densifier l'offre en heures creuses, d'abord en journée puis le soir après 20h dans un 2nd temps. L'enjeu économique est important puisqu'il s'agit de doubler le nombre de train en circulation. Cela nécessite d'augmenter de 100 Millions d'euros le budget régional consacré aux transports (actuellement : 150 M euros). Pour financer le développement de l'offre l'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau devrait permettre de faire baisser les coûts et de créer plus de desserte. Échéance : 2025 au plus tôt. L'exploitation d'une ligne à voie unique est en effet plus contraignante (ou suppose des travaux d'infrastructures conséquents).				2025
10/12/2020	10	desserte	Des creux de desserte très importants existent en milieu de matinée et en soirée.					

date réunion	ligne concernée (voir légende)	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		
10/12/2020	T1	desserte matériels roulants	Tous les trains de la journée sont quasiment vides entre Châteaubriant et Nort-sur-Erdre quel que soit le sens de circulation. Pourquoi s'acharner à faire circuler 2 rames à raison de 8 trains par jour ? Il suffirait d'une seule rame entre Châteaubriant et Nort/Edre puis 2 rames sur la sections Nort-Nantes où le taux de remplissage est satisfaisant.	<p><u>Région</u> - Le fait de faire circuler deux rames accouplées (UM*) engendre effectivement des coûts en terme d'usure et donc de maintenance du matériel. Cette UM répond à l'afflux de fréquentation entre Nort-s/-Erdre et Nantes. Le fait de devoir accoupler/découpler des engins nécessite des installations spécifiques ainsi que de la main d'œuvre. De plus, cela prend du temps et donc allonge le temps de parcours.</p> <p>Une autre solution consisterait à faire rentrer cette UM en fin d'heures de pointe et faire sortir une unité simple (US) mais cela est dommage car le matériel est déjà engagé, et procéder à des manœuvres, ce sont des risques et des coûts supplémentaires. Dans ces deux cas, il est donc plus simple et économique pour la Région de faire circuler des UM de bout en bout de la ligne toute la journée.</p>	X	X		
10/12/2020	T1	desserte	Ajouter un train vers 08h15 au départ d'Abbaretz vers Nantes.	<p><u>Information post-réunion</u></p> <p><u>Région</u> - Deux possibilités existent pour répondre à cette demande :</p> <p>* Mettre en place un tram-train origine Abbaretz. Cela est actuellement impossible car il faut des installations techniques qui n'existent pas dans cette gare. Des travaux d'infrastructures seraient nécessaires (avec des délais et coûts importants).</p> <p>* Le tram-train prend son origine à Châteaubriant mais, du fait des contraintes de la voie unique, des roulements matériels et de la grille horaire actuelle (<i>qu'il est difficile à déstructurer</i>), l'horaire de départ ne pourrait pas être 7h57 comme nous pourrions nous y attendre mais 7h45. De ce fait, l'horaire de desserte d'Abbaretz ne pourrait pas être 8h15 mais plutôt 8h05.</p> <p>Les solutions ont des coûts financiers et humain (impact sur d'autres voyageurs). Il est difficile pour la Région d'évaluer la pertinence de la mise en place de cette demande.</p>	X	X		
10/12/2020	> (TS) <	desserte	Liaison Vay - Nort/Erdre : Nous sommes 8 familles habitant la commune de Vay dont les enfants sont inscrits au Lycée St-Martin de Nort-s/-Erdre depuis la rentrée de septembre 2020. À ce jour, aucun transport n'est prévu, excepté sur la commune de Nozay. Nous souhaitons la création d'un point d'arrêt à Vay pour la prise en charge de nos enfants à l'aller et au retour. Notre demande est tout à fait légitime étant donné que c'est le lycée privé le plus près de notre domicile. Nous savons également que le car Nozay-Nort/Erdre prend en charge les élèves de Saffré et Puceul, qui eux sont moins nombreux.	<p><u>Région</u> - Le Lycée Saint-Martin de Nort-sur-Erdre n'est pas votre lycée de rattachement. Dans ce cadre, la Région ne prend donc pas en charge le transport scolaire sur cet itinéraire. Dans le cas contraire, il faudrait créer des exceptions pour de nombreuses familles. Le poids budgétaire du transport scolaire ne permet pas d'envisager des dérogations. Chaque lycée est en effet rattaché à une commune en fonction des fréquentations dominantes : les choix sont fait en concertation avec les communes mais aussi avec les lycées publics et privés. Tous les établissements scolaires ne sont pas desservis par toutes les communes du territoire car il est nécessaire de structurer le transport scolaire.</p>		X		
10/12/2020	T1	matériel roulant	<u>[question LIVE]</u> La ligne est dimensionnée pour accueillir 22,5 tonnes par essieu, ce qui permet de faire circuler un TER (et non un Tram-train)	<p><u>SNCF Réseau</u> : Le choix technique structurant a été fait en 2014 d'un matériel roulant léger pour répondre à la problématique des passages à niveau en milieu urbain à la sortie de l'agglomération Nantaise. (<i>voir également ci-dessous</i>)</p>	X			

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		
10/12/2020	T1	desserte	Châteaubriant est une ville très mal desservie. La ligne offre du « luxe » aux vrais péri-urbains jusqu'à Nort-sur-Erdre. Ne pourrait-il pas y avoir une ligne directe Châteaubriant - Issé – Abbaretz jusqu'à Haluchère puis Nantes ?	<p><u>Région</u> - Il convient tout d'abord de rappeler que la réouverture de la ligne Nantes – Châteaubriant n'a pu être possible qu'à la suite de choix structurants. En 2014, il a été notamment décidé que les gares seraient toutes « d'arrêt général », obligeant donc le matériel roulant de marquer l'arrêt dans chaque gare. Ce choix a permis de résoudre certaines problématiques techniques de signalisation mais aussi de sécurité. Une démonstration de sécurité a été réalisée auprès de l'EPSF* qui a donc validé ce choix. Une modification du type de desserte entraînerait la demande d'une nouvelle autorisation de l'EPSF. Par ailleurs, l'essentiel de la ligne est constitué d'une voie unique et cette caractéristique entraîne des contraintes dans la conception horaire pour éviter tout risque de collision ferroviaire. Aussi, en heure de pointe du matin, le train se rendant de Châteaubriant vers Nantes doit nécessairement attendre le passage des trains arrivant en sens inverse dans quatre gares de croisement. La suppression d'arrêts intermédiaires conduirait par conséquent à réduire le nombre de trains de sens contraire et donc la desserte globale de la ligne. Cela perturberait également l'équilibre du roulement matériel. La seule solution serait la mise à deux voies, au moins partielle, de l'infrastructure (il faudrait également modifier la signalisation). Cela serait très conséquent, non seulement en termes de temps (études diverses ainsi que certification de l'EPSF) mais aussi en termes de coûts. Même si la Région ne renonce pas à trouver des solutions, la réduction des temps de parcours entre Châteaubriant et Nantes est aujourd'hui techniquement très contrainte. À noter que les voyageurs castelbriantais ou en provenance du nord de la ligne peuvent rejoindre le nord de l'agglomération nantaise en moins d'une heure compte tenu de l'importance du PEM Haluchère.</p>	X	X		
10/12/2020	T1	desserte	Adaptez les horaires du tram-train aux horaires du lycée Moquet-Lenoir de Châteaubriant (avec moins de fréquence pendant les vacances si nécessaire)	<p><u>Région</u> - Les horaires sont déjà adaptés entre le tram-train et les services de navette scolaires. Le retour terrain confirme qu'il y a bien des élèves qui font la correspondance. Les horaires du lycée Moquet-Lenoir de Châteaubriant sont : * 8h début des cours * 17h ou 18h fin des cours Il existe des navettes scolaires qui relient le lycée à la gare (lignes 40 et 45 notamment) : * matin, passage à la gare à 7h40 (tram-train arrive à 7h42). Correspondance assurée * midi, passage à la gare à 12h20 (tram-train part à 12h31). Correspondance assurée * soir, passage à la gare à 17h15 (tram-train part à 17h21). Correspondance assurée. Autre passage pour le départ de 18h21 (ligne 50)</p>				
10/12/2020	1bis	desserte	[question LIVE] Des trains en direction de Savenay partent avant 13h30 puis creux de desserte jusqu'à 16h30. L'offre actuelle favorise les voyageurs pendulaires. La desserte est déséquilibrée dans les 2 sens de circulation.	<p><u>Région</u> - Il existe des "blancs travaux", c'est-à-dire des plages horaires dédiées aux contrôles sur la voie ou travaux de maintenance. Les creux de desserte peuvent aussi s'expliquer par l'impossibilité financière de faire circuler tous les trains souhaités, de la faiblesse de la fréquentation potentielle sur certains horaires. Néanmoins la Région a conscience que les besoins de mobilité évoluent : des développements de desserte seront programmés au fur et à mesure.</p>	X	X		

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		
10/12/2020	T1	desserte	La ligne comporte trop d'arrêts sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre : le temps de parcours est particulièrement long entre La Haluchère et Nantes.	<p>Région - Sur le nombre d'arrêts à La Chapelle-sur-Erdre : Le tram-train a effectivement une mission proche de celle d'un tramway avec des arrêts fréquents sur le territoire de Nantes Métropole. Il a été construit pour cela. La ligne ferroviaire traverse La Chapelle-sur-Erdre dans sa longueur (commune géographiquement très «en longueur»). De plus, il s'agit d'une ville densément peuplée avec une démographie en hausse. Il y a trois arrêts, dont deux correspondants aux lieux d'habitation des voyageurs et le dernier (Erdre Active) étant un arrêt de descente du fait des entreprises proches de la gare.</p> <p>Sur le temps de parcours long entre Haluchère et Nantes : les contraintes ferroviaires de sécurité ne sont pas les mêmes que celles d'un tramway. De ce fait, le tram-train adopte une allure réduite sur cette partie urbaine (30 km/h contre 50 km/h pour les trams). Par contre, le trajet tram-train est sans arrêt entre Nantes et Haluchère (contrairement à la ligne 1 TAN), donc plus rapide qu'en tramway.</p>				
10/12/2020	303	desserte tarifs	<p>Propose la création le week-end entre avril et octobre d'une ligne «Express» Littorale entre Nantes et Pornic. Avant d'ouvrir un boulevard aux voitures <i>(cf. consultation en cours du Conseil Départemental)</i>, une ligne Express directe Nantes-Littoral éviterait de passer 1h20 dans le car depuis Pirmil. Souhaite la création d'un parking P+R à Bouguenais en collaboration avec Nantes Métropole qui mène actuellement une consultation publique.</p> <p>Côte offre, un billet littoral de 5€ par famille serait adapté (même si le tarif de 2,40€/personne constitue déjà un tarif avantageux).</p> <p>Propose la création d'un réseau de bus «local» pour assurer des liaisons entre les communes du littoral. Sa fréquence doit être coordonnée avec le car Aléop 303 et permettre des balades à sens unique sur le GR34 (ex : départ de La Bernerie jusqu'à Pornic/Noëveillard et retour en bus).</p>	<p>La Région a engagé un travail partenarial avec les communes et les intercommunalités (EPCI*) en créant des "bassins de mobilité" qui ont vocation à se réunir régulièrement avec la participation de la Région (élus et techniciens transport) et les acteurs du bloc communal. Il s'agit de travailler sur l'amélioration de l'offre de transport et l'émergence de nouvelles initiatives en matière de mobilité. Ces propositions pourront donc être examinées dans ce cadre.</p>				à compter de 2021

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		
10/12/2020	301*303 10	desserte	<p>À l'image de ce qui se pratique avec le réseau «Lila Presqu'île», pourriez-vous étudier la création d'un réseau de transport "interne" dans le Pays de Retz avec des correspondances cohérentes sur les lignes 303 et 301 ?</p> <p>Avec une croissance démographique de + 2 % par an, il faut structurer un réseau pour créer un nouveau maillage du Pays de Retz. L'objectif est de connecter les communes et éviter l'usage de la voiture. Depuis Chaumes-en-Retz, il existe des besoins de déplacements vers Pornic ou Ste-Pazanne (rdv médical, magasin spécialisé, domicile-travail vers les nouveaux espaces de coworking, etc.). Actuellement, les distances comprises entre 10 et 20 km s'effectuent en effet majoritairement en voiture. La Région a-t-elle engagé des réflexions à ce sujet ?</p>	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Dans le cadre de la mise en application de la loi LOM* (Loi d'Orientation des Mobilités), la réflexion est engagée avec tous les territoires sur la création de bassins de mobilité. À l'intérieur de chaque bassin de mobilité, il appartiendra aux collectivités locales (mairies, communautés de communes) de compléter le réseau régional si elles en ressentent le besoin.</p>				à compter de 2021
10/12/2020	5	desserte	<p>Serait-il possible de favoriser l'usage du train en dehors des trajets domicile-travail en augmentant l'amplitude en soirée ?</p> <p>En effet, le dernier départ de Nantes pour Ancenis est à 20h20 en semaine, 20h10 le samedi (seul le dimanche propose un départ plus tardif à 22h10). Les travaux d'aménagement en cours à la gare d'Ancenis, permettront-ils de proposer de nouveaux horaires ?</p>	<p>Région</p> <p>* Services le soir : des nouvelles dessertes seront mises en place à partir du 04/01/2021 et notamment un service «Nantes 21h10>Ancenis 21h39» du lundi au vendredi.</p> <p>* Nouveaux horaires suite travaux d'Ancenis : tout au long de l'année 2021, il y aura des augmentations d'offre en semaine et le week-end. En résumé, sur Ancenis, il y aura 12 allers-retours supplémentaires.</p>				2021
10/12/2020	359	desserte	<p>Cette ligne dessert St-Étienne-de-Montluc en direction de Orvault et Nantes-Beauséjour et reprend en grande partie le trajet de la ligne 69 de la TAN. Cette ligne a très peu de fréquence (2 A/R en journée la semaine et 3 le mercredi). Réfléchir à éventuellement prolonger certains services de la ligne 69 à St Etienne de Montluc. Une ligne plus performante sur St Étienne pourrait peut-être apporter une clientèle plus variée car elle transporte pour l'instant principalement des scolaires.</p>	<p>Région - La ligne de bus n°69 est gérée par Nantes Métropole (réseau urbain Semitan*). Elle est principalement utilisée pour rejoindre les établissements scolaires de l'ouest</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		
10/12/2020	359	desserte	Un prolongement de la ligne 69 à St-Étienne de Montluc permettrait aux habitants de Sautron un accès à la gare de St-Étienne qui permet de se rendre sur Savenay, St Nazaire, Le Croisic ou Redon. L'accès en gare de Nantes depuis Sautron est en effet assez long en transports en communs. Également sur le chemin (sans détours) une desserte des Naudières mais également des zones d'activités autour de St Anne / Tournebride (vers le Leclerc Drive) celles du Clair de Lune et de la Croix Gaudin. La ligne TAN 67 dessert bien la commune du Cellier pourtant hors du périmètre métropolitain. Je pense au centre-ville de St-Étienne-de-Montluc qui bouchonne de plus en plus aux heures de pointes. De plus la gare TER de St-Étienne n'est pas très bien exploitée aux heures creuses. En revanche elle possède une bonne desserte aux heures de pointes, c'est déjà un bon début. En relation avec les mairies de St-Étienne-de-Montluc et Sautron qui pourraient organiser une consultation en ligne afin d'avoir l'avis de leurs habitants.	Une est principalement conçue pour rejoindre les établissements scolaires de l'ouest nantais. Sa desserte est donc structurée autour des horaires des établissements scolaires. La ligne Aléop 359 complète le réseau de la Semitan : Nantes Métropole utilise les services Aléop pour acheminer ses usagers. C'est pourquoi nous vous proposons d'adresser votre demande directement à la Semitan concernant un prolongement de cette ligne. La Région est compétente uniquement pour les lignes autocars interurbaines (ex réseau Lila 44) et les lignes TER.				
				<i>réponse idem ci-dessus</i>				
10/12/2020	T1	desserte	Pas assez de trains aux heures de pointe et parfois une seule rame, provoquant la sur-occupation des rames.	Information post-réunion La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, doit veiller à proposer une offre équilibrée sur l'ensemble du territoire (urbain, périurbain, rural). Cela explique la structure de la grille horaire actuelle. De plus, l'exploitation d'une ligne à voie unique est contrainte et ne permet pas un débit important dans les deux sens de circulation. C'est pourquoi nous ne pouvons pas actuellement offrir plus qu'une desserte à la 1/2h en heure de pointe pour Sucé sur-Erdre (à l'heure pour les heures creuses). À certains horaires, nous arrivons à "forcer" un troisième service dans l'heure mais cela reste exceptionnel. Le matériel roulant qui circule sur cette voie est spécifique. Il peut connaître quelques soucis de fiabilité, mais un travail porté par la Région a déjà permis d'améliorer la situation.	X			
10/12/2020	347*T1	desserte	Trop peu de liaisons entre Sucé/Erdre et Casson le midi. Pourquoi mettre un car de 45 places en heures creuses et des mini navettes moins capacitaires en heures de pointes ? Il est déjà arrivé de ne pas pouvoir monter dans la navette faute de place disponible. Le lundi, je suis obligé de déposer ma fille à Sucé/Erdre car elle a une valise d'internat trop grosse.	Région - Le car de 45 places circule également le matin et le soir en heure de pointe sur les services les plus fréquentés en alternance avec la navette (rotation entre les véhicules). Les horaires de cette navette ont été construits afin de favoriser les déplacements domicile-travail, ce besoin ayant été identifié prioritairement pour les déplacements dans votre secteur. Les navettes ont été mises en service pour garantir des allers-retours plus rapides.	X			

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		
10/12/2020	347*T1	desserte	Les navettes autocars qui partent de Casson pour se rendre à la gare de Sucé/Erdre sont de moins en moins nombreuses. C'est très insuffisant au regard des engagements qui avaient été pris à l'ouverture de la ligne ferroviaire.	Information post-réunion <u>Région</u> - L'offre sur les navettes reliant Casson n'a pas été modifiée et il n'y a donc pas eu de diminution d'offre sur ce service. La Ligne 347 propose plus de 12 allers-retours par jour en semaine en correspondance avec le tram-train, permettant aux salariés de Nantes comme de Sucé-sur-Erdre de se rendre sur leur lieu de travail en ayant le choix de plusieurs horaires de tram-train le matin et le soir. Des services sont également organisés le mercredi midi afin d'assurer le retour des élèves.	X	X		
10/12/2020	T1	desserte	Nous sommes régulièrement amenés à nous déplacer sur Paris via le premier TGV Nantes-Paris. Pourquoi les horaires du tram-train ne sont-ils pas calés sur les horaires des autres dessertes ferroviaires ? Fréquence : manque cruel de trains, de trop gros "trous dans la raquette", tellement dommage pour ce moyen de transport si pratique.	Information post-réunion <u>Région</u> - Ces demandes sont légitimes. * Horaires matinaux : Pour rappel, à sa conception le tram train a été conçu pour être un produit à part visant à répondre aux déplacements du quotidien (domicile – travail/études). Les correspondances n'ont pas été recherchées même si elles existent de manière naturelle. Un développement de l'offre avec la création d'une nouvelle branche était prévu afin d'accompagner la mise en service de l'aéroport Notre-Dame des Landes. La décision de maintenir l'aéroport à Nantes Atlantique, mais aussi le développement du territoire de la ligne T1 et les besoins sans cesse grandissant d'intermodalité notamment avec Paris, nous oblige bien évidemment à repenser la desserte . * Fréquence : la ligne Nantes-Châteaubriant est en partie à voie unique ce qui contraint les possibilités. Pour Sucé-sur-Erdre, nous sommes tout de même au mieux sur une desserte à la demi-heure (voir 3 dessertes à l'heure avec des sillons hors trame lorsque c'est possible) sinon une desserte à l'heure. Cela représente 25 allers-retours par jour. L'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau (la ligne T1 est incluse dans le lot Tramtrain) devrait permettre d'augmenter l'amplitude et l'offre en heures creuses et le week-end. Echéance 2025 au mieux.				2025
10/12/2020	T1	desserte	Pas de tram-train pour arriver à Nantes vers 10h15 pour des réunions à partir de 10h30.	Information post-réunion <u>Région</u> - Actuellement, depuis Nort-sur-Erdre, il y existe une arrivée à 10h05. Depuis Châteaubriant, il est possible d'arriver à 10h29. Nous pourrions décaler de 10 minutes dans un sens ou 14 minutes dans l'autre pour offrir une desserte à l'horaire demandé mais, compte tenu de la rigidité de la grille horaire, cela entraînerait la modification de tous les horaires et impacterait donc potentiellement de nombreux voyageurs.	X			

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		
10/12/2020	1bis	desserte	Souhaite un bilan des trains desservant Penhoët, sans changement à Savenay, un arrêt à Chantenay pour donner correspondance sur l'offre de transport urbaine. Pourquoi pas une offre le soir en retour ?	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Sur la desserte de Penhoët :</p> <ul style="list-style-type: none"> * en heures creuses, entre 0 et 4 voyageurs montent ou descendent à Penhoët. * en heures pleines : Service de 6h32 : entre 25 et 35 voyageurs descendent, Service de 7h32 : entre 30 et 80 voyageurs descendent, Service de 8h32 : entre 5 et 8 voyageurs descendent, Service de 7h02 : entre 85 et 115 voyageurs descendent, Service de 8h04 : entre 45 et 50 voyageurs descendent, Service de 16h33 : entre 65 et 85 voyageurs montent, Service de 17h33 : entre 50 et 65 voyageurs montent, Service de 18h32 : entre 25 et 30 voyageurs montent <p>Arrêt à Chantenay : cela semble possible sur les 2 trains de 7h et 8h à destination du Croisic mais cela pourrait entraîner la suppression de certaines correspondances avec des services TER en provenance des autres branches de l'étoile ferroviaire de Nantes (fonctionnalités qui peuvent néanmoins intéresser d'autres voyageurs). En ce qui concerne ceux à destination de St Nazaire 06h32/07h32 et 08h32, une étude plus fine du graphique d'occupation des voies en gare de Nantes est nécessaire (il y a des trains qui arrivent en face).</p> <p>Offre retour le soir - Pour le soir, c'est plus difficile, car :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Actuellement et jusqu'à 2023, les travaux du contournement de Donges allongent déjà le temps de parcours de plus de 2 minutes. * L'ajout d'un arrêt à Penhoët et à Chantenay entraîne un conflit avec le train suivant en provenance de Rennes (arrivée Nantes minute '52) * Une solution peut être d'avancer le train, mais le jeu de croisement sur la voie unique a pour effet d'avancer le train de sens contraire, qui de fait perdrait la correspondance TGV, et mettrait à mal l'enchaînement des roulements matériels. <p>Par ailleurs, l'augmentation du temps de parcours sur Nantes-Le Croisic pourrait constituer un frein à l'attractivité du service mais l'attractivité des origines-destinations peut nous apporter de nouveaux voyageurs. La Région, avec son transporteur, doit juger de l'intérêt et des inconvénients de chacun de ces choix.</p>				
10/12/2020	toutes (fer)	desserte	Dans la perspective du développement de l'offre, il est nécessaire de prioriser les dessertes : * en heures creuses (le soir en particulier) * et les week-end (le samedi surtout) Dans quel calendrier les trains circuleront-ils à une fréquence à la ½ heure sur toutes les lignes ? (en attendant un cadencement au 1/4h)	<p>Information post-réunion</p> <p>La Région a bien conscience de devoir répondre à ces besoins. Après avoir construit une offre visant à répondre au mieux aux besoins en heures de pointe pour les déplacements domicile/travail et domicile/études, la Région concentre maintenant ses efforts sur le déploiement d'offres en heures creuses et le week-end.</p> <p>Les nouveaux services mis en place à partir du 13 décembre 2020 (services supplémentaires le week-end depuis Le Mans et à destination du Croisic, Pornic et Saint Gilles ou les allers retours en heures creuses sur Ancenis et Angers) en sont des exemples.</p> <p>Le déploiement d'une tarification plus attrayante pour les occasionnels en 2018 en est un autre.</p> <p>L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires doit permettre d'arriver à une fréquence à la demi-heure. Le réseau sera ouvert progressivement, par lots. L'objectif du calendrier prévisionnel est une ouverture de l'ensemble du réseau pour 2032. La mise en place des services pourra être progressive et donc le déploiement effectif de l'ensemble de l'offre pourra ne pas être totalement réalisée à cette échéance-là.</p>				13/12/2020 2032

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		
10/12/2020	T1/T2/10	desserte ouverture à la concurrence	La mise en concurrence des lignes de tram-trains et sud-Loire ne fige-t-elle pas leur exploitation pendant 10 ans, empêchant toute modification du service ?	<p>Information post-réunion</p> <p>La Région souhaite augmenter significativement l'offre de transport dans le cadre de la mise en concurrence des services ferroviaires régionaux. À l'échelle des deux lots "Tram-train" et "Sud Loire", un volume annuel cible de 5,2 Mtkm est visé à l'horizon 2032, contre 3,6 Mtkm réalisés en 2018. La Région a chargé SNCF Réseau de mener des études (en cours) afin d'évaluer le niveau d'offre maximal pouvant être atteint avec les infrastructures actuelles, et le cas échéant d'identifier les aménagements nécessaires (signalisation, points de croisements, nœuds, etc.) pour déployer complètement l'offre cible, continue et cadencée, telle qu'envisagée par la Région. Les documents de procédure préciseront les différents niveaux de desserte (actuels, atteignables et cibles) sur chacune des missions de train, semaine et week-end. Les propositions d'évolution de l'offre de transport tout au long du contrat pourraient être un critère d'évaluation des offres des soumissionnaires.</p>				2032
10/12/2020	T1	desserte qualité service	Trop de trains supprimés aux horaires intermédiaires. Il faudrait plus de desserte : pour un rdv dans Nantes au départ de Nort/Erdre, pas de soucis pour y arriver le matin, mais impossible de rentrer avant la fin d'après-midi.	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Effectivement, entre 13h à 16h, sur les quatre services proposés sur la ligne, seulement deux relient Nort-sur-Erdre : départ 14h10 > arrivée 14h47 ou départ 16h10 > arrivée 16h47. Avec l'ouverture à la concurrence de la T1, les services n'auront plus trois origines/terminus (Sucé, Nort et Châteaubriant) mais seulement deux (Nort et Châteaubriant). L'ouverture à la concurrence d'une partie du réseau (la ligne T1 est incluse dans le lot Tram-train) devrait permettre d'augmenter l'amplitude et l'offre en heures creuses et le week-end. Échéance : 2025 au mieux.</p>				2025
10/12/2020	311	qualité service	Certains chauffeurs de cars sur la ligne La Chevallerais - Orvault consultent leur téléphone portable en conduisant : ce n'est pas du tout rassurant et potentiellement dangereux.	<p>KEOLIS - Ce comportement est déplorable car il s'agit en effet d'un problème de sécurité majeur. Cela fera l'objet d'un recadrage, voire d'une sanction. Un rappel général des consignes de sécurité sera effectué à tous les conducteurs de ce secteur.</p> <p>Région - Les voyageurs sont invités à signaler tout manquement aux règlements sur la boîte mail dédiée : aleop44@paysdelaloire.fr. Ces comportements ne doivent pas se reproduire.</p>				
10/12/2020	360	qualité service	Ma fille emprunte cette ligne tous les jours pour se rendre au lycée. Nous sommes confrontés à des suppressions massives de cars pour "manque de conducteurs". Ces suppressions ne sont communiquées sur le site que la veille voire le jour même. Cela n'est pas normal du tout, ne s'améliore pas et la situation persiste depuis plusieurs mois. Le service sur cette ligne n'est pas à la hauteur du prix facturé pour l'abonnement.	<p>KEOLIS - Compte tenu des tensions sur ces métiers, les différents transporteurs travaillent activement au recrutement et à la formation de nouveaux conducteurs.</p> <p>Région - Les cars de la ligne 360 ont subi, il est vrai, de nombreuses suppressions de service pendant l'année scolaire 2019/20. Les absences de conducteurs ne sont malheureusement pas connues à l'avance, ce qui ne permet pas d'anticiper l'information aux usagers. Depuis la rentrée de septembre 2020, seules 3 courses (2 allers et 1 retour) ont été supprimées faute de conducteurs sur votre ligne. Au mois de septembre, afin de vérifier le bon fonctionnement de cette ligne et de vous assurer une qualité de service satisfaisante concernant la desserte du Lycée de Carquefou, nous avons effectué de nombreux contrôles, le matin, le soir et le mercredi midi. Aucun retard ni aucune suppression n'ont été constatés.</p> <p>Sur l'information voyageurs : les suppressions de service inopinées (souvent consécutives à des arrêts maladies) ne peuvent pas être connues à l'avance (au mieux la veille). Il est difficile de remplacer un conducteur au pied levé faute de ressources suffisantes.</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		
10/12/2020	T1	qualité service	Il y a beaucoup trop de trains en retard ou annulés (panne, régulation, pb signalétiques, givre, chaleur et bien d'autres motifs) ne permettant jamais d'être sûr d'arriver à l'heure au travail et nous déposant parfois aux stations précédentes sans nous proposer de solutions. Les voyageurs doivent alors courir prendre un bus ou tramway et payer encore une fois pour arriver en retard et faire des heures supplémentaires ou payer du périscolaire! Ligne la plus chaotique du réseau.	SNCF Voyageurs : Nous regrettons les aléas qui ont perturbés vos déplacements. Sur cet axe, le taux de conformité (prenant en compte les retards et suppressions) s'élève, selon les tronçons, à plus de 95%. Il y a peu de perturbations car les tram-trains circulent sur une infrastructure dédiée, donc de façon indépendante par rapport aux incidents qui peuvent survenir sur le reste du réseau. Les abonnés "Tutti illimité" peuvent s'inscrire sur la plateforme "Engagement Qualité de Service" pour bénéficier d'une remise sur le montant de l'abonnement (M+2), dès lors que 8 trains sont non conformes dans le mois en cours.				
10/12/2020	T1	qualité service	Le train «Sucé/Erdre 7h02 > Nantes 7h25» arrive très régulièrement en retard : en conséquence arrivée en retard pour la correspondance bus/tram (retard au lycée). Il y a souvent des perturbations mais aucun message cohérent.	SNCF Voyageurs : De manière générale, la qualité de service sur la ligne T1 est satisfaisante : son taux de conformité est supérieur à 95%. Sur l'information voyageurs - Si la situation est prévisible à l'avance, SNCF diffuse des alertes sur tous les canaux existants la veille à 17h : application SNCF, site internet TER Pays de la Loire, fil twitter @TERPays2LaLoire, CRC* (contacter le ☎ 0 800 210 800). En cas de perturbation inopinée du type aléas opérationnels (heurts d'animal par exemple) : le centre opérationnel est averti qui répercute l'information sur les afficheurs en gare.				
10/12/2020	5/T1	qualité service	Il n'est pas acceptable que des trains soient supprimés arbitrairement, sans prévenir les passagers et usagers qui prennent un abonnement pour des trajets scolaires ou professionnels sur la base des horaires communiqués avant l'achat de l'abonnement. Les abonnés concernés doivent recevoir un remboursement partiel car, en cas de suppression de trains, ils doivent prendre un autre moyen de transport pour se rendre à leur travail ou leur lieu de formation, ce qui est aberrant. C'est d'autant plus inacceptable que certains trains circulent bien jusqu'à Sucé-sur-Erdre mais ne desservent pas Nort-sur-Erdre et Châteaubriant. Les utilisateurs de Nort et Châteaubriant payent un abonnement comme tout le monde ! C'est une mesure discriminatoire qu'il faut régler de toute urgence.	<i>Réponse idem ci-dessus</i> La Région est consciente que l'exploitant doit encore améliorer ses systèmes d'information voyageurs. Le dispositif "Engagement Qualité de Service" (EQS) permet de bénéficier d'une remise sur le montant de l'abonnement (M+2) en cas de 8 retards de + 10 minutes et/ou suppressions de trains sur un mois calendaire. Information post-réunion SNCF Voyageurs - Les fiches horaires ne sont pas « contractuelles ». En cas de situation perturbée inopinée sur voie unique, la suppression d'un train ou d'une partie de trajet permet le rétablissement le plus rapide possible à une situation nominale.				

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		
10/12/2020	T1	qualité service	Je prends le tram-train de 8h02 à Sucé/Erdre vers Nantes. En période scolaire, l'afflux de voyageurs est tel que je n'ai régulièrement pas de place pour m'asseoir (particulièrement le lundi matin). Inadmissible compte tenu du prix de l'abonnement. Il faut repenser le nombre de rames mises à disposition (à l'évidence insuffisant) ou la fréquence des trains aux heures de pointe.	SNCF Voyageurs - Les circulations tram-trains sont assurés avec 2 rames d'une capacité chacune homologuée de 98 places assises et 146 places debout (soit plus de 300 places au total). En effet, tout le monde ne peut pas voyager assis comme dans un train grande ligne : les trajets sont plus courts en Tramtrain et les surcharges inévitables.				
10/12/2020	T1	qualité service	Les trains sont bondés matin et soir. Très désagréable surtout quand on a une rame simple à la place d'une double.					
10/12/2020	T2	qualité service	Les voyageurs manquent de place dans les rames matin et soir. Il n'y a pas assez de rames pour que chacun puisse s'asseoir. L'attente est forte quant à l'augmentation de la capacité d'accueil des trains. C'est inacceptable dans le contexte sanitaire actuel.					
10/12/2020	T1	qualité service	Le 16 novembre 2020, nous avons attendu le train en gare de Nort/Erdre (sur le quai, en plein vent, dans le froid, en pleine nuit et sans lumière sur une partie du quai) sans message : ni sur le panneau d'affichage, ni sur l'application. Pire, une fois l'heure du passage du train passée, l'horaire disparaît, comme si le train était arrivé en gare, sans que personne ne l'ait vu, bien sûr. C'est ce que j'appelle le "train fantôme". Cela arrive régulièrement, malheureusement. Qu'est-ce qui fait que nous n'avons pas ce genre d'information ?	SNCF Voyageurs - Les informations ne permettent pas d'identifier le train. En cas de retard, une saisie manuelle de la part des opérateurs est nécessaire. À défaut, le train est désaffiché peu de temps après son heure théorique de passage.				
10/12/2021	T1	qualité service	Inadmissible que les trains soient annoncés annulés juste quelques minutes avant leur passage ! Avec le peu de fréquence ... et bien ça fait des élèves en retard fréquemment au lycée sur Nantes.	Information post-réunion SNCF Voyageurs : En cas de perturbation prévisible du plan de transport, les informations sur les horaires sont mises à disposition la veille à 17h00 sur l'ensemble des canaux. En cas de situation perturbée inopinée, l'information est mise à disposition au fil de l'eau sur les afficheurs, sur l'assistant SNCF et sur le fil Twitter @TERPays2LaLoire.				
10/12/2020	T2	tarif	Suite à la diminution de trains pendant le confinement, serons-nous dédommagé, avec un abonnement Tutti illimité ?					

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		
10/12/2020	T1	tarif	Les horaires sont réduits depuis le début du confinement mais l'abonnement est toujours au même tarif. J'ai dû prendre ma voiture pour aller à Nantes au lieu de prendre le train et, en plus du prix de l'essence, j'ai eu une amende de stationnement. Ça fait cher en plus de l'abonnement que je paye pour rien en ce moment !	<p>Information post-réunion Région - Pour le remboursement de l'abonnement, en temps normal, les abonnés Tutti illimités peuvent s'inscrire pour bénéficier de l'Engagement Qualité de Service (EQS*) qui permet d'avoir une réduction automatique de 20 % du prix de l'abonnement (effectif sur le prélèvement M+2) en cas de 8 retards supérieurs à 10 minutes ou suppressions. Pendant les périodes de confinement de 2020, des emboursements exceptionnels ont été mis en place (jusqu'à 100 %), avec des conditions plus souples pour en profiter. Toutes les informations sur le site TER Pays de la Loire.</p>				
10/12/2020	1bis	tarif	Concernant le remboursement de l'abonnement, c'est « tout ou rien » mais je continue à utiliser le train quand je suis de nuit.					
10/12/2020	T1	tarif matériel roulant	<p>Les tarifs sur cette ligne sont trop onéreux. Si la ligne est pratique et ses horaires satisfaisants, 10€ l'aller + 10€ le retour c'est vraiment excessif, surtout pour un train qui ne propose ni prise électrique ni tablette (alors qu'un trajet Nantes-La Baule ne coûte que 8€ avec un meilleur confort).</p> <p>Il ne faut pas s'étonner que la moitié des voyageurs utilisent ces trains sans payer leur billet. Pourquoi ne pas réintroduire le tarif à 20€ A/R pour 5 personnes ?</p>	<p>Région - Le transport ferroviaire est, par nature, assez onéreux. Les voyageurs occasionnels sur le réseau Aléop en TER ne paie que 25 % du coût réel du transport. La Région finance les 75 % restant. La Région propose cependant une gamme tarifaire qui permet d'acheter des billets à moindre coût (abonnement Tutti, carte Mezzo, billet Ecco, forfait Multi, etc.).</p> <p>Actuellement, le « billet ecco » Nantes-Châteaubriant coûte 1€, alors que le billet ecco Nantes-La Baule Escoublac s'élève à 12€. Le tarif promotionnel a été mis en place à l'ouverture de la ligne (il était uniquement valable sur cette ligne) pour faire connaître la ligne et accompagner son lancement, mais il n'était pas possible de pérenniser ce tarif exceptionnel. Depuis l'été 2020, le forfait Multi 1 jour à 30 € pour 5 personnes maximum permet de se déplacer de façon illimitée sur tout le réseau Aléop (autocar et train).</p> <p>Concernant les prises électriques, la Région a privilégié d'équiper les séries d'engins destinés aux longs trajets. Cependant, cet équipement s'avérant de plus en plus nécessaire pour les voyageurs, la Région pourra étudier la faisabilité technique et financière d'installer des prises électriques sur les tram-trains lors des prochaines opérations de maintenance lourde (prévue à compter de 2025).</p>				à compter de 2025
10/12/2020	T1	tarif	<p>Le tram-train est trop coûteux par rapport aux autres solutions de transport. Cela revient moins cher de prendre sa voiture que de payer un billet A/R : un comble !</p> <p>Le prix du billet est trop onéreux si on compare avec les trajets en voiture + tram : si le prix était plus faible (voire très faible), la ligne serait beaucoup plus intéressante.</p>	<p><i>Réponse idem ci-dessus</i></p> <p>Information post-réunion Région - L'aller-retour "Châteaubriant – Nantes" coûte 20€ pour une personne. Avec le « forfait Multi », jusqu'à 5 voyageurs peuvent se déplacer en illimité pendant une journée pour 30 €. Par ailleurs, les voyageurs qui se déplacent régulièrement peuvent acheter la « carte Mezzo » qui permet de voyager à moitié prix. L'aller-retour coûte alors 12,60€.</p>				
10/12/2020	T1	tarif	Le prix de base est bien trop cher pour faire un aller-retour Châteaubriant-Nantes. Compte tenu du prix et du manque de desserte le week-end, le covoiturage est financièrement plus intéressant.					

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		
10/12/2021	T1	tarif	Nous sommes obligés d'aller à La Chapelle/Erdre pour payer le tarif TAN : à quand l'alignement de la gare de Sucé/Erdre sur le même tarif ? (voire l'intégralité de la ligne, car c'est le rôle du service public). Pourquoi est-on obligé de payer deux fois, et ne peut-on pas prendre un abonnement T1 jusqu'à La Chapelle et un abonnement TAN (quand on est de toute façon obligé d'avoir un abonnement TAN). L'argument "un ticket pour un trajet" est irrecevable. Après vérification, il n'existe pas d'article dans le code des transports qui l'empêche. Question posée parallèlement au médiateur des transports.	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Il faudrait pour cela que Sucé-sur-Erdre fasse partie de Nantes Métropole. En effet, il n'existe pas d'article dans le code des transports, mais dans les conditions générales de vente SNCF.</p> <p>SNCF interdit ce que l'on nomme la « soudure tarifaire » : réaliser un même trajet avec 2 billets.</p>				
10/12/2020	T1	tarif	Un bon outils le tram train... dommage que le tarif « Abbaretz-Nantes » soit trop élevé pour des déplacements en famille, qui entraîne malheureusement la préférence pour la voiture.	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Un trajet « Abbaretz- Nantes » coûte 8,80€ en plein tarif, 6€ en billet ecco adulte et 3€ en billet ecco enfant. Pour une famille il existe également le « forfait multi » à 30 € pour des voyages en illimité sur une journée.</p>				
10/12/2020	T1	distribution	J'ai pris une amende car le composteur ne fonctionne pas en gare d'Issé (bien que l'anomalie ait été signalée dès la montée des contrôleurs) : c'est un peu fort!	<p>SNCF Voyageurs regrette cet incident et invite cet usager à adresser une réclamation au CRC ☎ 0 800 2010 800 pour traiter la situation. De manière générale, en cas d'appareils en dysfonctionnement, un message est adressé rapidement au contrôleur du train pour qu'il puisse faire preuve de compréhension vis à vis des clients qui doivent se présenter spontanément au contrôleur dès leur montée à bord du train.</p> <p>Région - Il semble que le compostage des billets n'est plus obligatoire depuis 2018 sur le réseau Aléop en TER ? SNCF précise que cela dépend du type de billet. Les titres de transport numérique ne sont en effet plus compostables, mais les billets imprimés sur un DBR* ont toujours besoin d'être composté.</p>				
10/12/2020	étoile ferroviaire Nantes	gare	La gare de Nantes a été inaugurée, mais le PEM* est-il achevé ? Tous les commerces ne sont pas encore ouverts ?	<p>SNCF Voyageurs : l'ouverture de certains commerces a été reportée en raison des contraintes sanitaires.</p> <p>Région - Bien qu'une étape importante soit franchie depuis novembre 2020, d'autres opérations sont programmées pour une durée d'au moins 5 ans</p> <p>- au Sud de la gare :</p> <p>* Gare routière au sud : 9 quais dès 2021, et 15 quais à terme * Création du bld de Berlin * Stations Chronobus * Parking vélos * Parkings pour les loueurs de voiture (bld de Berlin) * Aménagement du parvis sud * 2025 : ouverture du « bâtiment multimodal » qui accueillera au sous-sol la cour taxi connectée au sous-terrain et des activités tertiaires * Etc...</p> <p>- au Nord - Courant 2021 : Aménagement d'abris vélos (à la place de la base travaux)</p>				2021 - 2025

date réunion	ligne concernée (voir légende)	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		
10/12/2021	5	accessibilité	<p>Comment les nouvelles obligations de la LOM en matière d'accessibilité sont-elles mises en œuvre en Pays de la Loire ?</p> <p>Temporairement handicapée, un voyageur rencontre de grandes difficultés pour préparer son déplacement entre Nantes et Oudon avec un fauteuil roulant (après le 15/12/20). Elle a dû téléphoner 5 fois au n° 1163 1163 «Accès TER» avant de pouvoir joindre un interlocuteur. Le parcours client est compliqué : elle ne peut pas acheter son billet sur Internet (on l'oblige à venir au guichet en gare au moins 48h avant son trajet), elle doit disposer d'une carte d'invalidité + 80%, se présenter en gare au moins 30 minutes avant le départ du train, elle est obligée de demander une assistante physique même si le train dispose d'un plancher surbaissé qui lui permettrait d'être autonome. Elle relate une expérience très différente en Suède où l'accès aux trains des personnes à mobilité réduite est très simple, sans réservation préalable.</p>	<p>La Région propose un service gratuit d'accueil et d'accompagnement des personnes en situation de handicap voyageant sur le réseau TER ; ce service s'appelle «Accès TER». Il consiste en l'accueil physique de personnes à mobilité réduite en gare de départ, une assistance à la montée dans le train puis une assistance physique en gare d'arrivée, dès la descente du train. Pour pouvoir en profiter, il faut soit téléphoner au 0 800 000 724/appelez-moi le lundi au vendredi de 7h à 19h et le samedi de 8h à 12h30), soit remplir le formulaire de réservation disponible 24h/24h sur internet https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/gares/accessibilite-assistance/service-assistance-personnes-a-mobilite-reduite. Il est donc bien possible de profiter de ce service par internet (l'étape téléphone n'est pas obligatoire). D'après SNCF le taux de prise d'appel sur ce service est de 92% en moyenne. Les difficultés d'accès au service ont bien été remontées à la SNCF Ce service s'adresse à 3 catégories de personnes : * personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion, * personnes titulaires d'une carte «réformé ou pensionné de guerre», * personnes qui viennent avec leur propre fauteuil roulant. Les «handicapés temporaires», s'ils sont en fauteuil roulant, peuvent donc bien profiter de ce service (il n'est pas réservé aux personnes titulaires d'une carte invalidité 80%). La procédure prévoit, pour des problèmes d'organisation de personnel, que la réservation se fasse au moins 48h à l'avance ; et il faut se présenter en gare de départ au moins 1/2h à l'avance. Pour lever toute ambiguïté, à noter que le service accompagnement «Accès TER» n'est cependant pas obligatoire : si le train emprunté et les gares de départ et d'arrivée sont accessibles, il est tout à fait possible de se passer de ce service d'accompagnement – ce n'est qu'un service proposé en plus. Attention : ce service n'est «garanti» que sur 21 gares dans les Pays de la Loire et pas à Oudon. Pour les autres gares, la personne peut demander une assistance «spontanée» le jour de son voyage ; elle sera réalisée dans la mesure du possible par les agents en fonction de leur présence notamment. À noter qu'Oudon est une gare sans personnel. Ce service est indépendant de l'achat de titre de transport. Une personnes profitant de ce service doit bien acheter comme tout le monde son titre de transport en parallèle à la réservation de son accompagnement.</p>			<p><i>Information post-réunion</i> : La Région a signé en avril 2021 une "Charte de l'Accessibilité" rédigée en concertation avec 10 associations représentant les personnes en situation de handicap.</p>	
10/12/2020	T1	matériel roulant	<p>Je trouve aberrant de climatiser le tram-train en été et de le chauffer en hiver. J'ai fait le choix d'un voyage plus lent en transports en commun pour des raisons certes pratiques mais aussi environnementales. Du point de vue du confort, ce n'est pas adapté car je dois me dévêtir tout l'hiver pour faire un trajet de plus de 25 min (sinon il fait trop chaud dans les rames). SNCF devrait réfléchir à l'impact carbone d'un tel choix.</p>	<p><i>Informations post-réunion</i></p> <p>La Région a fait le choix de la climatisation/chauffage dans un objectif de confort des voyageurs et pour encourager le report modal de la voiture individuelle vers train.</p> <p>SNCF Voyageurs - Les rames Tram-Train sont dotés d'un dispositif de renouvellement d'air avec un réglage de température prévu pour satisfaire la majorité des clients. Une réflexion est en cours dans le cadre du programme "PLANE TER" pour une climatisation plus raisonnée.</p>				
10/12/2021	T1	matériel roulant	<p>Même si chacun d'entre nous est responsable de son hygiène, les trains devraient également être "désinfectés". Est-ce le cas ?</p>	<p><i>Information post-réunion</i></p> <p>SNCF Voyageurs : les trains sont désinfectés et nettoyés tous les jours. Ces opérations systématiques ont lieu soit sur site de garage/remisage, soit en gare d'origine ou de terminus. Un produit virucide est appliqué sur les poignées, portes et boutons intérieurs/extérieurs, tables voyageurs, barres de maintien, tablettes, espaces voyageurs, sanitaires (chasses d'eau, robinets, poignées de porte).</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		
10/12/2020	T1	matériel roulant	Pas de toilettes accessibles dans les trams-trains : les sanitaires sont souvent bloqués car en panne. Pas de possibilité de recharger les PC ou téléphone sur 1h de trajet.	<p>Information post-réunion</p> <p>Concernant les prises électriques, la Région a privilégié d'équiper les séries d'engins destinés aux longs trajets. Cependant, cet équipement s'avérant de plus en plus nécessaire pour les voyageurs, la Région pourra étudier la faisabilité technique et financière d'installer des prises électriques sur les trams-trains lors des prochaines opérations de maintenance lourde (opération caisse prévue à compter de 2025).</p> <p>SNCF Voyageurs : Les toilettes sont un élément essentiel de confort. En cas de panne, il se peut que la rame reste en circulation afin d'assurer le service prévu. Aussitôt que possible la rame est dirigée vers les ateliers pour une opération de maintenance sur les toilettes. Lors de leur achat il y a plus de 10 ans, la présence des prises de courant n'a pas été envisagée contrairement à ce qu'il en est pour les matériels plus récents.</p>				à compter de 2025
10/12/2020	T1	vélos	<p>Nous sommes de plus en plus nombreux à prendre notre vélo pliant ou notre trottinette pour compléter notre voyage en train. Je voyage personnellement avec un vélo pliant et j'ai parfois des difficultés à lui trouver une place. C'est particulièrement le cas le lundi matin dans le train de 8h02 de Sucé-sur-Erdre vers Nantes.</p> <p>L'augmentation du nombre de rames ou de la fréquence des trains pourrait améliorer le problème mais je pense qu'à l'avenir il faudra intégrer ce paramètre car nous risquons d'être de plus en plus nombreux et il ne faut pas que cela devienne un frein à la multimodalité.</p> <p>D'autre part, je vois dans le train des voyageurs transportant un vélo non pliant aux heures de pointe. Je pensais que cela était interdit pour des raisons de respect des conditions de la SNCF et des autres usagers. Pourtant, certains m'ont dit avoir été contrôlés sans avoir été embêtés. Cela posera certains problèmes si ces vélos sont trop nombreux.</p>	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Les vélos sont bien interdits aux heures de pointe.</p> <p>Les vélos pliants et trottinettes sont acceptés à bord des trains, à toute heure, car considéré comme bagage qui peuvent soit se glisser sous le siège soit dans les espaces bagages prévus dans les trains.</p> <p>En outre, à l'occasion des rénovations mi vie des engins et/ou lors des acquisitions neuves réalisées par la Région, la prise en compte de cette multimodalité est systématiquement examinée. Nous étudions les possibilités d'améliorer l'accueil de ces équipements, sans pour autant perdre en capacité de places assises.</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		
10/12/2020	10	infrastructures	Entre Rezé-Pont Rousseau et Bouaye, la ligne circule sans arrêt pendant 14 km, tout en passant à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique. Des habitants du littoral et du Pays de Retz pourraient vouloir se rendre en train à l'aéroport. Des discussions entre la Région, Nantes Métropole et l'aéroport sont elles en cours en vue de la création d'une halte ferroviaire sur cette zone ? quelle localisation ? quelles orientations ? quelle échéance ?	<p>Région - Consécutivement au choix du gouvernement de maintenir l'actuel aéroport, l'amélioration de la desserte du secteur de Nantes-Atlantique figure parmi les enjeux prioritaires identifiés. Les discussions sont en cours à travers une étude partenariale (État, Nantes Métropole et Région) qui doit déboucher sur un schéma directeur d'accessibilité dans lequel figurera des recommandations visant à mieux desservir la zone aéroportuaire en intégrant d'une part les besoins liés à l'aéroport et ceux générés par les activités riveraines de l'aéroport, à court moyen et long termes. 9 scénarios de desserte tous modes sont étudiés, sans compter les combinaisons de scénarios entre eux, parmi lesquels figure l'option d'une halte ferroviaire sur la ligne actuelle au plus près de Nantes Atlantique. Mais il est encore prématuré d'apporter d'autres précisions : les conclusions de cette étude seront rendues en début d'année 2021. La solution retenue doit faire l'objet d'un consensus de tous les financeurs.</p> <p>Information post-réunion : Région - Le scénario retenu prévoit la création d'une nouvelle halte ferroviaire à Bouguenais.</p>				horizon 2030
10/12/2020	304	infrastructures	J'ai appris il y a plus d'un an dans la presse le lancement d'une expérimentation autorisant les autocars à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence sur certains tronçons, notamment la fin de l'A83 (la Grassinière) et la RN137 : Où en est ce projet ? En effet depuis quelques mois je suis utilisateur régulier de la ligne 304. Mais le car perd beaucoup de temps dans les embouteillages sur la section A83. La mise en place de cette expérimentation serait un vrai plus pour inciter les usagers à prendre le car au lieu de leur voiture. Leur temps de trajet serait ainsi plus court.	<p>Région - Les travaux d'aménagement pour la création d'une voie réservée aux transports en commun sur l'A83 entre l'échangeur de la RD178 et le périphérique devraient débuter l'été prochain pour une durée de 5 mois environ.</p> <p>De plus, entre le périphérique et Les Bourdonnières (bid de Vendée), Nantes Métropole souhaite expérimenter une voie dédiée aux transports en commun, voire au covoiturage. À plus long terme, sur la RD178, entre l'échangeur de Viais et l'A83 une voie sera également réservée aux transports en commun.</p> <p>Tous ces projets participent à l'amélioration des temps de parcours pour les lignes routières Aleop n° 304, 313 Express (en provenance de St-Philbert de Grandlieu) et celles qui viennent de Vendée.</p>				été 2021
10/12/2020	T1	infrastructures	Cette ligne trouverait tout son intérêt à redevenir un TER, de façon à faire sauter le terre-plein central de la gare de Châteaubriant, et pour effectuer le trajet Nantes-Rennes en train via Châteaubriant. En complémentarité avec la ligne Nantes-Rennes via Redon (et à moindre frais, comparé à la voie nouvelle antérieurement envisagée).	<p>Information post-réunion</p> <p>Région - Le choix du tram train entre Nantes et Châteaubriant a été fait au regard des nombreux PN* urbains dans Nantes qui sont gérés sans barrière ni sonnerie et couplés à des traversées de tramway grâce au matériel tram-train. La remise en cause du fonctionnement de ces PN pour des circulations en TER nécessiterait la création d'un tunnel d'accès à la gare de Nantes (afin de réduire les problématiques de coexistence avec le trafic tram-train et de traversées des PN urbains). L'idée d'aménager Nantes-Rennes via Châteaubriant a été étudiée en 2016 lors du débat public relatif au projet LNOBPL* et écartée au vu de son coût d'aménagement très élevé. En plus de l'aménagement d'un tunnel, il faudrait réaliser au minimum :</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		
10/12/2020	T1	infrastructures gare	D'après les projets de la Semitan, la station Babinière sera reliée au centre-ville par 2 lignes de tramways (via les facultés ou la gare). Demande également un programme d'études concerté avec Nantes Métropole pour mieux utiliser le potentiel de cette ligne : des liaisons directes en TER bi-modes entre Babinière et Rennes (évitant ainsi les PN* en zone urbaine) pourraient compléter les liaisons tram-trains ?	<p>SNCF Réseau - Les travaux sont conformes au planning annoncé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'électrification de Rennes à Châteaubriant - la reprise systématique du ballast - la reprise de courbes et le relèvement des dévers sur 36 km pour augmenter la vitesse - la suppression de passages à niveau - la création d'environ 40km de voies doubles 				
10/12/2020	T1	infrastructures	Il semble que les travaux de modernisation des voies entre Châteaubriant et Retiers sont en retard ?	<p>SNCF Réseau - Les travaux sont conformes au planning annoncé :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Travaux Retiers – Châteaubriant : de janvier à fin août 2021 * La ligne est fermée – Réouverture prévue septembre 2021 * Programme : renouvellement de 26 km de voie et travaux de quais (allongement et rehaussement) * Coût global : 20 M€ * Financés par : État / Région Pays de la Loire / Région Bretagne / Conseil Départemental d'Ile-et-Vilaine / Communauté de communes La Roche aux fées / Communauté de communes Châteaubriant – Derval / SNCF Réseau <p>Information post réunion Région - Le planning annoncé des travaux de renouvellement de la liaison entre Châteaubriant et Retiers est confirmé, pour une remise en service de la ligne à la rentrée 2021. Les travaux préparatoires ont commencé dès la mi-novembre avec la dépose des installations de sécurité, la création d'accès au chantier et les travaux de débroussaillage qui seront menés du 21 au 29 décembre 2020. Le train de pose (ballast, rails et traverses) est prévu en janvier 2021.</p>				sept. 2021
10/12/2020	T1	infrastructures	Demande la préservation de l'infrastructure ferroviaire entre Nantes-Doulon et Carquefou, qui pourrait à terme accueillir des circulations tram-trains et éventuellement des trains de fret.	<p>Information post-réunion SNCF et les collectivités locales sont attentives à préserver l'emprise ferroviaire entre Carquefou et Doulon.</p>				
10/12/2020	10	infrastructures gare	Le train passe par l'île de Nantes au niveau de Mangin-Baulieu, zone connectée aux lignes de transport urbain (tramways 2/3 et Busway 4). De nombreux usagers seraient intéressés par la création d'une halte sur l'île de Nantes qui permettrait un gain de temps de parcours et d'attirer de nouveaux usagers vers le train.	<p>information post-réunion Région - La création d'une gare à Mangin aurait été trop difficile à insérer sur l'infrastructure car la voie est en courbe et cela pose des problèmes d'accessibilité. Concernant une gare à Beaulieu, l'induction de nouveaux voyageurs est trop faible : il s'agirait surtout de reports de voyageurs qui descendent actuellement à Rezé-Pont Rousseau.</p>	X	X		

Légende des sigles utilisés

ERTMS : système européen de gestion du trafic ferroviaire	UM : Unité Multiple (plusieur rames)	US : Unité Simple (1 seule rame)
PN : passage à niveau	SRM : Stratégie Régionale des Mobilités	FNAUT : Fédération Nationale des Associations des Usagers du Train
PTA : Plan de Transport Adapté	EPSF : Établissement Public de Sécurité Ferroviaire	SEMITAN : Société d'Économie Mixte des Transports de la Région Nantaise

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		
				<i>LNOBPL : Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire</i>	<i>MOA : Maîtrise d'Ouvrage (commanditaire)</i>			
				<i>train "bi-mode" : TER pouvant circuler soit avec l'énergie thermique, soit électrique</i>	<i>TS : Transport Scolaire</i>			
				<i>EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale (communauté de communes, communauté d'agglomération, etc.)</i>				
				<i>Pantographe : Dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique de capter le courant par frottement sur une caténaire.</i>	<i>CRC : Centre Relation Clientèle de la SNCF ☎ 0 800 210 800</i>			
				<i>G&C : Gare & Connexions (gestionnaire des gares)</i>				