

CDL Nord Vendée *Légende - Lignes du périmètre : 10 Nantes - Pornic / 11 Nantes - St Gilles Croix de Vie / 12 Nantes - St Jean de Monts / 13 Nantes - Noirmoutier / Lignes routières interurbaines régulières de Loire-Atlantique et de la Vendée*
Pour la signification des sigles et acronymes, retrouver notre [glossaire](#) à la fin du 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								
27/05/2021	11	distribution	Achat sur le site internet TER Pays de la Loire : la gare de Machecoul ne s'affiche pas, impossible de la saisir, impossible de modifier l'option «voyageur de 30 ans sans carte» (affiché par défaut). À la 3ème tentative, j'ai abandonné mon achat. Comment connaître les dates de passage de la gare mobile sur le site ?	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - Nous avons cherché à reproduire la panne décrite, sans succès. Après contrôles : la gare de Machecoul apparaît bien sur le site TER sur smartphone et sur ordinateur ; il est bien possible de modifier l'âge et le type de carte sur le site TER. Nous vous conseillons de vérifier les mises à jour de votre navigateur.</p> <p>Les plannings de la gare mobile sont disponibles sur le site TER Pays de la Loire : rubrique "Services et gares / Les points de vente / Gare mobile TER". SNCF envisage d'afficher à l'avenir le planning sur une année complète. Il arrive que la gare mobile soit indisponible, soit pour des réparations, le contrôle technique du véhicule ou pour faire face au confinement de certains agents.</p> <p><u>Information post-réunion</u></p> <p><u>Région</u> - La mise en ligne des plannings mensuels de la gare mobile sur le site TER Pays de la Loire pourrait intervenir plus tôt pour que les voyageurs puissent s'organiser au mieux.</p>				
27/05/2021	11	distribution	Le guichet automatique de la gare de Machecoul est en mauvais état. Comptez-vous l'entretenir ? Sinon, quelle solution proposez-vous pour les voyageurs sans billet ?	<p><u>Information post-réunion</u></p> <p><u>SNCF Voyageurs</u> - Le taux de disponibilité du DBR de Machecoul depuis le début de l'année est de 96,6%, soit 4 pannes, traitées chaque fois dans la journée. En cas de défaillance exceptionnelle, vous pouvez acheter votre billet sur l'application "Assistant SNCF" ou sur le site Ter.snfc.com. En derniers recours, se présenter au contrôleur dès la montée à bord du train, sans attendre le début des opérations de contrôle.</p> <p>Il existe de nombreux canaux de distribution des billets TER : par téléphone auprès du CRC* ☎ 0 800 210 800 (livraison des billets à domicile sous quelques jours), sur l'application "Assistant SNCF", sur le site internet TER Pays de la Loire, chez les commerçants dépositaires, à la gare mobile, aux guichets des gares, dans les agences de voyages dédiées en ligne (Trainline).</p> <p>Par ailleurs, sachez que SNCF travaille à la création d'une solution de vente par téléphone couplé avec l'envoi d'un SMS (permettra de supprimer le délai de livraison des billets à domicile).</p>				
27/05/2021	toutes (fer)	distribution	<u>[question Live]</u> Titulaire d'un abonnement annuel. Reçoit tous les mois un coupon papier. Est-ce qu'il existe un projet de dématérialisation (type Pass Navigo) ?	<p><u>SNCF Voyageurs</u> travaille en effet sur une solution billettique dématérialisée.</p> <p><u>Région</u> - Cette question est au cœur de nos réflexions. Nous travaillons actuellement à la mise au point d'un titre de transport multimodal qui fonctionnerait, non seulement pour tous les modes de transport du réseau Aléop (car, train, bateau), mais aussi à terme pour les transports urbains, le TAD*, le covoiturage, etc.. Pour l'instant, chaque transporteur gère sa billetterie. À l'avenir, l'objectif est de proposer aux usagers plus de simplicité grâce à l'intégration des différents modes. Ce titre multimodal (sur son smartphone ou pas) sera particulièrement intéressant pour les voyageurs qui empruntent différents types de transport sur un trajet. Le défi est aussi de dématérialiser les abonnements.</p>				

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		
27/05/2021	10*11	information voyageurs	<p>[question Live] En gare de Port-St-Père/St-Mars l'afficheur sur le quai est en panne depuis au moins octobre 2020. Avec la batterie du smartphone déchargée, impossible d'avoir des informations sur mon train.</p>	<p>SNCF Voyageurs - L'afficheur de Port-St-Père/St-Mars est celui qui est le plus dégradé en Pays de la Loire. Il a été maintes fois réparé et remis en service mais systématiquement à nouveau vandalisé. Nous examinons avec G&C* la façon de sécuriser cet équipement. Dans l'attente nous vous invitons à utiliser l'application "Assistant SNCF" sur laquelle vous pouvez paramétrer des alertes en enregistrant votre trajet quotidien et ainsi être informée des retards de trains. Enfin, vous pouvez solliciter le fil Twitter @TERPays2LaLoire : on vous répond en temps réel de 6h à 20h. Région : Ces dégradations existent aussi sur d'autres équipements publics (digicode d'accès aux abris vélos). Les conséquences de l'incivisme sont vraiment regrettables.</p>				
27/05/2021	10*11	qualité de service	<p>La fiabilité reste médiocre, en partie du fait de SNCF Réseau. Depuis 5 ans, on constate de nombreuses défaillances de l'infrastructure. Il semble qu'on se satisfait d'une régularité à 90%, sans jamais vraiment apporter de remèdes pour régler ces problèmes de manière définitive. Cela concerne 1 train sur 10 et représente en moyenne 3 retards par jour. Que comptent faire SNCF et la Région ?</p>	<p>SNCF Réseau - Depuis la rénovation de la ligne en 2015, la régularité n'a fait que progresser. En 2020, la régularité de la ligne Nantes-St Gilles Croix de Vie était proche de 92% et de 90,5% sur Nantes-Pornic. Sur les premiers mois de 2021, elle s'élève à 93% sur la L.11 et à 94,5% sur L.10. Les causes d'irrégularité propre au gestionnaire de l'infrastructure restent stable d'année en année : il s'agit principalement des défaillances aux passages à niveau (PN) qui sont nombreux et présentent une densité élevée au km. La maintenance qualitative des PN* est conforme à la politique SNCF Réseau avec des moyens engagés importants. Une analyse détaillée montre que 4 PN (situés entre Nantes et Ste-Pazanne) produisent la majorité des incidents. Les défaillances viennent de composants électroniques anciens et sensibles aux conditions climatiques et notamment la chaleur. Nous programmons des opérations de remplacement de certains composants. Compte tenu qu'il s'agit d'une voie unique, un incident a davantage tendance à avoir des répercussions en série. Mais elles se situent tout à fait dans la norme des lignes régionales. SNCF Voyageurs - Certaines causes sont également imputables à TER qui mène 2 actions d'amélioration de la qualité : 1/ le programme "H:00" (départ de tous les trains à l'heure pile à la seconde près) qui permet aujourd'hui d'atteindre un taux de ponctualité de 90%. 2/ Action sur les opérations de coupe/accroche des doubles trains à Ste-Pazanne pour rendre les atelages les plus fiables possibles.</p>				
27/05/2021	10*11	qualité de service	<p>[réponse Live de l'ASLO] SNCF Réseau s'engage à prendre des mesures. Cela pose la question de la fiabilité de la numérisation des équipements de sécurité, beaucoup plus sensibles face à l'humidité et aux changements de température (vs les anciens dispositifs électromécaniques). Le retour de la fiabilité est une condition absolument nécessaire dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Quel que soit l'exploitant, on obtiendra une meilleure qualité de service avec l'augmentation des dessertes à un meilleur coût uniquement si l'exploitant est assuré de faire tourner rapidement son matériel roulant : il devra avoir une garantie sur la qualité de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure devra donc être motivé voire financièrement intéressé à la progression de la qualité de service (obligation conventionnelle).</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		
27/05/2021	11	gare	La propreté en gare de St Hilaire de Riez laisse à désirer. Depuis la réintroduction des poubelles, il n'est pas rare que la gare ressemble à un vrai dépôt. Ce n'est pas agréable et laisse une mauvaise image de marque aux voyageurs venus de loin.	<p><u>Région</u> - Comme vous, la Région n'est pas satisfaite du débordement des débris qui jonchent le sol de cet abri-voyageurs et donne une image déplorable du réseau Aléop. La fréquence de nettoyage a été fixée à 1 fois/mois l'hiver. Le nettoyage est cependant renforcé à 2 fois/semaine du 1er juin au 30 septembre en raison du trafic de voyageurs plus important en période estivale sur cette ligne littorale. C'est un sous-traitant de G&C* qui assure cette mission. SNCF Voyageurs est chargé de faire remonter les signalements à G&C. La Région interpelle G&C pour demander un nettoyage dès les ponts du mois de mai.</p> <p><u>SNCF Voyageurs</u> - Notre prestataire est passé le 18 mai. Il est également intervenu, suite à la réclamation, le mercredi 24 mai. Depuis plusieurs années, les agents TER (ainsi que le prestataire) nous informent que ce ne sont pas uniquement des déchets des clients TER. SNCF examine avec son prestataire la faisabilité de passer 1 fois par semaine en mai. Et à partir 1er juin 2021, il passera bien 2 fois par semaine. À partir de l'année prochaine, nous examinerons l'augmentation de la fréquence de passage.</p>				

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		
POUR INFORMATION								
27/05/2021	toutes (fer)	vélos	[question Live] Remercie la Région pour le financement des abris vélos en gare et les subventions à l'achat des vélos. Mais les usagers souhaitent surtout transporter leur vélo dans les trains. Peut-on ajouter des rames spécifiques dédiées capable de transporter 40 à 50 vélos ?	<p>Région - Les rames TER sont dimensionnées pour transporter prioritairement des passagers, comme dans toutes les régions de France. On distingue 2 types de besoin : 1/ Les voyageurs du quotidien qui utilisent un vélo pour accéder à la gare de montée et reparti de la gare de descente. Le transport des vélos dans les TER aux heures de pointe peut engendrer des difficultés (conflit d'usage, surcharges)(<i>NDLR* : au-delà de 6 vélos/rame</i>). C'est pourquoi la politique régionale consiste à mieux équiper les gares avec de vrais abris vélos sécurisés (11 nouvelles gares en bénéficieront prochainement) : cela nécessite une évolution des pratiques des vélotafeurs* puisque cela suppose de posséder ou louer 2 vélos (en amont / en aval du trajet). Parallèlement, la Région incite les abonnés TER à utiliser des vélos pliants qui prennent moins de place dans les trains. Le coût d'achat d'une rame supplémentaire est très important au regard du nombre peu élevé de difficultés remontées. 2/ Concernant le cyclotourisme (par définition saisonnier et occasionnel), il existe des difficultés d'emport des vélos, notamment sur les lignes du littoral certains week-ends de beau temps et particulièrement les soirs de retour de plage. C'est pourquoi la Région a demandé à SNCF Voyageurs d'expérimenter un système de réservation vélos à certaines périodes pour éviter les situations critiques. Les réservations vélos seront dans un 1er temps expérimenter pendant l'été 2021 sur le Train Loire à Vélo (ligne entre Orléans et Le Croisic). Ce dispositif pourrait être élargi à l'avenir à d'autres lignes et périodes.</p>	X	X		
27/05/2021	toutes (fer)	vélos	[question Live] La réservation pour les vélos coûtera-t-elle 3 euros ?	Région - La réservation cet été sur le Train Loire à Vélo (en salle basse) sera gratuite .				
27/05/2021	lignes routières Aléop (dont 12*13)	vélos	La LOM* va imposer le transport des vélos dans les autocars, ce qui sera particulièrement apprécié pour accéder au littoral et pour des liaisons domicile/travail/études. Quelle mise en œuvre ?	<p>Région - D'un point de vue législatif, un Décret explicite les aménagements à prévoir pour les cars des services dits "librement organisés" (SLO). Concernant les lignes Aléop, cette obligation s'appliquera également pour les cars neufs à compter du 01/07/21. La Région étudiera les possibilités de mise en application du Décret sur les lignes Aléop dans le cadre du renouvellement progressif de ses contrats à compter de septembre 2022. La Loi prévoit également que les AOM* pourront, dans certains cas (à justifier), ne pas équiper les cars pour l'emport des vélos sur certaines lignes, en raison de contraintes techniques ou humaines (surcharges). Transdev-STAO rappelle que le transport des vélos dans les autocars est déjà effectif depuis plusieurs années sur les lignes 12 et 13. Il existe cependant des freins car l'emport est limité à 6/8 vélos par autocar. L'embarquement des vélos est également limité à certains points d'arrêts (souvent la station de départ et au terminus de la ligne) pour des raisons de sécurité car certains arrêts intermédiaires sont implantés sur les voies routières (il serait dangereux d'embarquer/débarquer des vélos avec le flux automobile). Les vélos pliants pourraient répondre à ces difficultés si les autocars sont équipés de soutes à bagage suffisamment volumineuses (ce qui est rarement le cas pour les cars à plancher bas). Sovetours-Hervouët : On tente de répondre à la demande légitime des voyageurs. La difficulté reste de conjuguer la fréquentation importante et le nombre de vélos à embarquer. Pour des raisons d'équité, il sera nécessaire de fixer des orientations et un cadre pour éviter de décevoir les voyageurs.</p>				01/07/2021 2022

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		
27/05/2021	11	desserte	[question Live] La modification des horaires de train St-Gilles > Nantes (et notamment celui avancé à 16h26) ne plaide pas pour l'attractivité de la desserte en contre-pointe. La Région a-t-elle été informée par SNCF Réseau ?	Région - Oui nous avons été informé. Cependant, SNCF Réseau est souverain dans la gestion de l'infrastructure.				
27/05/2021	10	desserte	<p>Souhaite un cadencement plus important le week-end (4 trajets le dimanche, ce n'est pas suffisant).</p> <p>Quels investissements seraient nécessaires pour doubler la voie ?</p> <p>Avec une offre tarifaire à 5 euros l'A/R</p> <p>À coupler avec une offre autocars sur les communes du littoral.</p> <p>Faire connaître le bilan carbone favorable du train (comparaison temps de parcours / consommation CO²)</p>	<p>SNCF Voyageurs se lance dans un programme national appelé "PlaneTER" qui vise à diminuer la production de carbone des trains (variable en fonction du type de matériel utilisé, sa composition, la distance de parcours et son profil, le nombre d'arrêts sur le parcours, le remplissage et la régularité). Différentes expérimentations ont été initiées dans plusieurs régions. De manière générale, un trajet entraîne est 8x moins polluant qu'en voiture. Vous pouvez trouver un comparateur sur le site internet oui.sncf.</p> <p>Région - Jusqu'à présent, la Région a surtout répondu aux besoins d'heures de pointe pour les déplacements domicile/travail ou étude. L'ambition régionale consiste désormais à développer la desserte du week-end. En 2021, nous passons de 4 A/R à 5,5 A/R le samedi et de 4 A/R à 4,5 A/R le dimanche sur la ligne de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Cela peut paraître peu mais d'autres développements de l'offre sont attendues, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence (2025), qui permettra de faire baisser le coût de revient du t.km* : les économies réalisées seront réinvesties dans la création de nouvelles dessertes.</p> <p>En termes d'infrastructure : l'augmentation de la desserte ne passe pas nécessairement par un doublement de la voie. Une étude sera prochainement lancée avec SNCF Réseau afin de déterminer les infrastructures nouvelles qu'il faut construire. La Région souhaite en effet travailler sur la création de nouveaux points de croisement sur cette voie unique(ce sera le cas avec la création de la halte de l'aéroport Nantes Atlantique) : cela permettra d'améliorer la densité de l'offre sur cette ligne.</p> <p>Concernant les tarifs : La Région propose déjà des tarifs intéressants (billet Ecco ou opération commerciale estivales avec 1 000 billets/jour à 5€). Cela représente un effort financier important de la part de la collectivité afin d'offrir au plus grand nombre des possibilités de se déplacer à moindre coût. Par ailleurs, le voyageur ne paye que 25% du coût réel du service, la Région subventionne les 75% restant.</p> <p>Sur l'intermodalité train/car il n'existe peut-être pas encore une offre très développée : le transfert des lignes routières interurbaines n'a été opérées que récemment. Les communes et EPCI* du littoral sont elles-mêmes AOM* : un travail partenarial entre la Région et les villes sera mené dans le cadre des futures "Contrats Opérationnels de Mobilité (COM).</p>				déc.2021 2025

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		
27/05/2021	10*11	desserte	<p>* Malgré les nouveaux trains créés le week-end, des creux de desserte importants subsistent en matinée et en soirée.</p> <p>* Pas de retour possible de Pornic après 17h54 et de St-Gilles après 18h04.</p> <p>* Ne pas attendre l'ouverture à la concurrence pour améliorer la desserte.</p> <p>* Remplacer les services autocar (pas assez performants) par des trains.</p> <p>[question Live] La FNAUT* précise qu'il s'agit des autocars qui circulent entre Nantes et St-Gilles en substitution des trains puisque ces cars ne desservent que des points d'arrêt TER.</p> <p>[question Live] La fréquentation des trains pendant le week-end de l'Ascension était très importante. Certains voyageurs circulaient avec leur vélo jusqu'à St-Gilles et remontaient à Nantes depuis Les Sables d'Olonne. Il existe donc un véritable besoin, notamment à la sortie du confinement. La fréquentation ferroviaire sera sûrement à la hausse l'été prochain.</p>	<p><u>Région</u></p> <p>* Amélioration de la desserte : la desserte mise en place jusqu'à présent vise à répondre aux besoins majoritaires qui sont ceux des migrations domicile-travail et domicile-études. En ce qui concerne les lignes de Pornic et St-Gilles-Croix-de-Vie, les déplacements sont orientés vers Nantes le matin (et retour depuis Nantes le soir). Nous sommes sur 2 voies uniques qui fusionnent en une seule voie entre Ste-Pazanne et Nantes. Cela contraind énormément les possibilités. Pour autant, nous proposons des arrivées vers 8h15 et 8h30 à Pornic et St-Gilles-Croix-de-Vie et deux départs entre 16h et 18h afin de répondre le plus possible aux besoins de «contre flux». La Région travaille maintenant sur un développement d'offre plus tourné vers les voyageurs occasionnels et donc les week-ends. D'une part car cela est plus simple techniquement (disponibilité humaine et matériel) et moins onéreux, mais aussi parce que cela répond à des besoins liés au développement du tourisme sur ces lignes côtières. L'ouverture à la concurrence à compter de 2025 permettra d'étoffer la desserte.</p> <p>* Remplacement services autocar : cela est envisageable mais doit se faire après une analyse précise de chaque situation. En effet, le train et l'autocar proposent des dessertes complémentaires : le train est étroitement lié à l'infrastructure ferroviaire (<i>gares desservies strictement définies, destinations limitées même si majeures</i>) tandis que l'autocar est plus agile pour desservir les plus petites communes dépourvue de gare et il peut aller au plus près des pôles générateurs de déplacements (<i>établissements scolaire, centre hospitalier, zones d'activités, etc.</i>). L'autocar peut aussi proposer des services de complément en heures creuses ou lorsqu'il est difficile d'en créer par le train (<i>limitations liées à une voie unique, disponibilité humaine et matériel, fréquentation faible mais tout de même suffisante pour justifier la mise en place d'un service public, etc.</i>)</p>				2025
			<p>La Région se réjouit de la reprise à la hausse des fréquentations ferroviaires, portées par les déplacements vers le littoral. C'est pourquoi la Région est convaincu qu'il est important de développer la desserte à la fois en semaine sur les heures creuses, en soirée et le week-end. La SRM* votée en mars 2021 prévoit en effet au moins 1 train par heure tout au long de la journée dans toutes les gares régionales et dans les 2 sens de circulation à l'horizon 2030. Sur certaines O/D* nous proposons déjà plus d'1 train/h en heures de pointe. Plus l'offre sera dense, plus la fréquentation augmentera. Il s'agit aussi d'accompagner le report modal vers le ferroviaire qui correspond déjà à une dynamique dans la population. Le rythme de développement de l'offre est liée à la fois aux infrastructures et aux capacités financières de la Région. En effet, à coût constant, le renforcement de la desserte n'est budgétairement pas soutenable : c'est la raison pour laquelle la Région s'est engagée dans la démarche d'ouverture à la concurrence. L'objectif consiste à faire baisser les coûts unitaires afin de réinvestir les économies réalisées dans la création de nouveaux trains. Il s'agit d'un cercle vertueux. L'ouverture à la concurrence n'est pas une baguette magique : il faut s'inspirer des pays où cela a donné des résultats probants.</p>				2030	

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		
27/05/2021	lignes routières Alépo	desserte	<p>La SRM* prévoit un doublement du km de desserte.</p> <p>* Quel programme de renforcement de la desserte routière ? des lignes express / cadencées vers Nantes ?</p> <p>* Ste-Pazanne pourrait devenir un pôle de correspondance train/car.</p> <p>* Quel renforcement des dessertes autocars vers Ste-Pazanne ?</p> <p>* Une liaison depuis St-Nazaire pour desservir le Pays de Retz serait sans doute utile.</p>	<p>Région - La SRM* prévoit un doublement de l'offre routière sur les lignes identifiées à "haut potentiel" à l'horizon 2030. Ces évolutions de desserte seront discutées dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) en étroite concertation avec communes et intercommunalités. Pour mettre en place ces contrats, la Région a retenu une répartition en bassin de mobilité du territoire régional en décembre 2020. Ainsi, les évolutions de l'offre Aléop seront dans un premier temps évoquées lors des échanges au sein des COM* des 2 bassins de mobilité regroupant le secteur nord Vendée (dont le Pays de Retz). Les premières réunions se tiendront à partir de l'automne 2021. La complémentarité entre l'offre routière et ferroviaire est en effet un objectif, avec notamment la possibilité de créer des services en rabattement vers les gares.</p>				2021 2030
27/05/2021	10*11	distribution	<p>La SRM* à l'horizon 2030 prévoit 5 PEM* structurants sur ce périmètre : Ste-Pazanne, Pornic, St-Jean-de-Monts, Challans et St-Gilles-Croix-de-Vie, à compléter avec les projets d'intercommunalité (<i>par exemple Rezé-Pont Rousseau</i>).</p> <p>Ces PEM devraient accueillir du personnel formé à la vente et au conseil (en plus des systèmes de vente à installer en gare). Comment seront mis en place ces services ? À quelle échéance ?</p>	<p>Région - La mise en œuvre de la SRM* prévoit une concertation étroite avec les collectivités locales pour définir les différents services proposés dans les PEM* (accessibilité, information voyageurs, vente, etc.). L'objectif consiste à améliorer l'intermodalité entre les trains et les autres modes de transport (routier, maritime, vélo, etc.). En terme de vente, la SRM prévoit la mise en place de services de proximité sur les territoires, qui peuvent se traduire par un soutien de la Région aux collectivités (exemple de la Maison de la Mobilité à Châteaubriant) : l'objectif est des appuyer sur les initiatives locales. L'idée est aussi de trouver des services avec de fortes amplitudes horaires. Enfin, le déficit est de décloisonner la vente de tous les titres de transport (urbain, car, fer, vélos, TAD*...).</p> <p>Ces projets seront inscrits dans les COM*.</p>				2030
27/05/2021	10*11	infrastructure	<p>En cas de situation perturbée, le maintien de points de croisement est absolument indispensable.</p> <p>Dans le cadre de l'augmentation de la desserte à 15 AR/j sur chaque branche, il faudrait que tous les évitements soient manœuvrables, par du personnel ou à distance. Or, SNCF Réseau réduit actuellement son personnel et supprime le point de croisement à Machecoul.</p> <p>Quel programme de modernisation ? Est-il prévu une télécommande des points de croisement ? Quels travaux ? (<i>exemple : création d'un évitement à Bourgneuf</i>)</p>	<p>SNCF Réseau confirme la fermeture du point de croisement de Machecoul qui relève strictement de sa propre initiative. La qualité de service est en effet une condition importante pour l'évolution de la desserte. Il est aujourd'hui encore possible d'augmenter la desserte à infrastructure constante.</p> <p>Pour les développements à moyen ou long termes, des études d'exploitation seront menées en concertation avec la Région pour dimensionner les travaux de modernisation de l'infrastructure, au regard notamment des phasages, des coûts et des autres projets (halte Nantes-Atlantique).</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		
27/05/2021	10*11	infrastructure	La SRM* prévoit 30 AR/jour entre Nantes et Ste-Pazanne. Cela permettrait de bénéficier du même niveau de desserte que les autres lignes de l'étoile ferroviaire nantaise desservies par tram-train. Les infrastructures actuelles ne permettent pas pour l'instant une desserte réellement cadencée à la ½ h avec une exploitation fiable. Quel calendrier de modernisation ? Quel programme de travaux sur la section commune "Ste Pazanne-Nantes" ?	<p>Information post-réunion</p> <p>La Région travaille actuellement avec SNCF Réseau afin de préparer l'ouverture à la concurrence des différents lots. Une première phase de cette analyse doit permettre de définir l'augmentation d'offre réalisable avec l'infrastructure existante. Une nouvelle phase de l'étude débutera au 2nd semestre 2021 et a pour but de définir les infrastructures à mettre en place pour répondre totalement aux objectifs de la SRM. La teneur et le calendrier des travaux devront être définis avec SNCF Réseau.</p>				
27/05/2021	10*11	infrastructure	La FNAUT a constaté qu'il existe en fait une 2nde voie entre la gare de Nantes et celle de Rezé. Est-ce que SNCF Réseau pense qu'elle est à terme utilisable ? Ou sera-t-elle défermée ?	<p>SNCF Réseau - Il n'est pas possible de répondre immédiatement à cette question.</p> <p>Information post-réunion : SNCF Réseau et Nantes Métropole se sont entendus pour conserver un caractère réversible sur une partie du foncier correspondant aux anciennes voies de la gare de Nantes-État afin de pouvoir remettre en place de nouvelles infrastructures si le développement de l'offre ferroviaire le nécessite. De plus, il a été conservé une antenne de 2 voies au début des raccordements de Nantes-État pour assurer de la souplesse à l'exploitation de la gare.</p>				
27/05/2021	10*11	infrastructure	L'ASLO précise que cette voie est en effet déjà utilisée par les trains en fonction du sens dans lequel ils circulent entre Nantes et la bifurcation vers Rezé. Le pont sur la Loire est d'ailleurs historiquement dimensionné pour une double voie.	<p>Région - Cette voie donne de la souplesse pour assurer la robustesse de l'exploitation.</p>				
27/05/2021	11	information voyageurs gare	Les quais ne sont toujours pas indiqués à la gare de Machecoul, ce qui pose non seulement un problème de sécurité, mais aussi de confort pour les personnes chargées de bagages et accompagnées d'enfants. Pourquoi cette lacune inexplicable depuis 2019 ? Est-ce si compliqué d'afficher le quai, comme cela est d'ailleurs le cas dans les autres gares de cette ligne à voie unique ? Il n'y a pas d'abris sur les quais ni de quoi s'asseoir à Machecoul.	<p>SNCF Voyageurs - Il s'agit d'une difficulté technique dans toutes les gares qui ont 2 quais sur le ligne à voie unique. La gare de Machecoul n'est pas la seule dans ce cas, qui existe aussi sur d'autres lignes du réseau Aléop et dans d'autres Régions de France. On travaille à résoudre ce problème : on pourrait afficher le numéro de voie, sauf en cas de changement tardif de voie, ce qui impliquerait des traversées de voies intempestives et dangereuses. De manière générale, les trains partent toujours du même quai dans un sens et dans l'autre (il passe toujours dans le même sens au même endroit). Parfois, pour certaines raisons techniques, SNCF est obligé de modifier le quai de départ du train. Pour l'instant l'affichage ne peut pas être fiable.</p> <p>Information post-réunion Région - Nous sommes surpris de cette question car il y existe déjà un abri à Machecoul, dont un neuf mis en place depuis début avril 2021 – avec assises. Par ailleurs, le petit abri maçonné est toujours disponible. Il manque malheureusement des assises qui ont été supprimées suite à des actes de vandalisme.</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		
27/05/2021	10*11	gare	Quel est le calendrier d'ouverture de la nouvelle halte ferroviaire "Bouguenais – Aéroport" ? Nécessité d'une concertation en amont sur les choix pour le projet commun avec Nantes Métropole (intermodalité, modification réseau des bus, pistes cyclables, etc.)	Région a mené avec Nantes Métropoles des études pour définir la stratégie globale de desserte de l'aéroport. Pour compléter la desserte depuis Nantes par des navettes routières express (BHNS*), la Région a fait inscrire - à son initiative - la création d'une nouvelle halte ferroviaire. Des études d'exploitation débiteront dès l'automne 2021 avec SNCF Réseau pour définir comment cette halte pourra s'intégrer sur la ligne. Son ouverture est prévisionnellement programmée à l'horizon 2030 . Un comité de suivi spécifique sera créé avec l'Etat, Nantes Métropole et la Région. Des temps d'information et de concertation sont prévus avec les élus du territoire et les associations d'usagers. L'intérêt de cette nouvelle halte, outre la desserte de l'aéroport, permettra également des déplacements vers l'importante zone d'emplois qui a vocation à se développer.				2030
27/05/2021	10*11	gare	La densification de la desserte justifie la création d'une nouvelle gare "Mangin-Beaulieu" pour inciter les habitants du sud Loire et de l'île de Nantes à utiliser le TER. Avec des correspondances vers les trams (lignes 2 et 3) et le Busway (ligne 4). Programme à élaborer avec Nantes Métropole.	Région - La création de ces 2 gares a été étudiée en 2014 dans le cadre plus global de l'étude sur l'étoile ferroviaire de Nantes. * Halte Mangin : Cette halte n'est pas faisable techniquement en raison de la configuration en courbe de la voie ferrée sur ce secteur, rendant son accessibilité très difficile. Il aurait fallu déplacer la gare plus loin (double emploi avec la halte de Beaulieu) ; * Halte Beaulieu : Le potentiel a été estimé à 300 montées/descentes par jour de semaine dans l'hypothèse d'une desserte à la demi-heure en pointe (à l'heure en heures creuse) sur les trains périurbains Nantes-Ste Pazanne. Il est constitué à plus de 95% de voyageurs reportés de la halte de Rezé-Pont-Rousseau, ce qui représente un trafic induit très faible. L'étude a donc rendu un avis négatif au regard de son faible impact en termes de fréquentation et de l'investissement estimé.	X	X		
27/05/2021	toutes	accessibilité	L'AFM* remercie la Région pour la signature de la "Charte Accessibilité" il y a quelques semaines au Mans. Les engagements pris antérieurement se concrétisent aujourd'hui.	La Région est bien consciente que la Charte n'est pas un aboutissement mais bien le commencement d'un long travail. La méthode retenue vise à mieux associer les usagers avec leur expertise d'usage pour travailler sur l'accessibilité. C'est pourquoi la Charte a été rédigée non pas par la Région mais bien avec les 10 associations partenaires. La Région est motivée pour une amélioration continue de l'accessibilité, sans s'en tenir strictement aux obligations légales : le projet est ambitieux et sera phasé dans le temps.				

Légende

A/R : Aller - Retour

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

COM : Contrat Opérationnel de Mobilité

CRC : Centre Relation Clientèle 0 800 210 800 (service gratuit, ouvert du lundi au vendredi de 7h à 20h et le samedi de 8h à 13h)

DBR : Distributeur de Billets Régionaux

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale (ex: communauté de communes, d'agglomération, communauté Urbaine, Métropole)

G&C : Gares & Connexions (gestionnaire des gares)

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

NDLR : Note De La Rédaction

O/D : Origine - Destination

PEM : Pôle d'Échange Multimodal

SLO : Services Librement Organisés (dits "cars Macron")

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		

SRM : Stratégie Régionale des Mobilités

TAD : Transport À la Demande

t.km : train kilomètre

TVL : Train Loire à Vélo

Vélotafeur (aussi orthographié vélotaffeur) : néologisme né de la contraction de deux mots : vélo et taf, ce dernier signifiant travail ou boulot. Personne qui emprunte son vélo pour se rendre sur son lieu de travail, et ce, quelles que soient les conditions climatiques (froid, chaleur, pluie...).