

**CDL ANJOU
CHOLETAIS**

Périmètre - Légende : lignes 4 Angers-Nantes / 19 Angers-Saumur / 6 Cholet-Nantes / 20 Cholet-Angers / 21 Angers-Sablé (section) / 7 Nantes-Cholet-Poitiers / 18 Angers-Châteaubriant / lignes routières interurbaines régulières du Maine-et-Loire - [Pour les sigles et acronymes, voir le 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		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières		
POUR SUIVI								
20/01/2022	19	desserte	Au départ de La Ménitré vers Angers en semaine, les trains sont très fréquentés, notamment les TER directs. Cette gare attire y compris des voyageurs qui viennent de Beaugé (à 25 km). L'existence d'un arrêt à La Ménitré sur les trains rapides est concurrentiel par rapport à la voiture. À l'inverse, le temps de trajet entre Beaugé - La Ménitré - Angers avec un train omnibus est rédhibitoire. Le week-end, il manque des dessertes. On aimerait des arrêts à La Ménitré sur l'Interloire pour faire un déplacement à Nantes sur la journée par exemple. La seule alternative est d'aller se garer à Angers pour prendre le train (malgré les problèmes de stationnement) : cela concerne un bassin de vie de 25000 personnes. Les cyclotouristes ne peuvent pas profiter de la Loire à Vélo entre Saumur et Angers. Enfin, La Ménitré accueille des entreprises de stature internationale (Vilmorin) : leurs partenaires qui arrivent en avion à Paris sont obligés d'aller en train à Saumur ou Angers, faute d'arrêt à La Ménitré, gare centrale disposant d'un grand parking facilement accessible.	La Région a bien noté les besoins de déplacement depuis La Ménitré le week-end. L'objectif général est d'augmenter progressivement l'offre de trains en heures creuses et le week-end. La demande de faire circuler d'autres TER ou de faire arrêter l'Interloire sera examinée pour évaluer les possibilités et conséquences.				
20/01/2022	19	desserte	À La Ménitré, il manque a minima un train Angers - Saumur le dimanche matin pour faire correspondance TGV sur Tours. L'idéal serait que ce train soit synchronisé en été avec le Train des Plages Saumur - Les Sables d'Olonne.	Région - En effet le dimanche, il n'existe actuellement que 2,5 A/R*. La demande sera étudiée.				
20/01/2022	20	desserte	Il n'y a pas de train le samedi après 19h dans le sens Angers > Cholet, sauf celui de 20h26. Les commerçants qui ferment boutique à 19h sont donc obligés d'attendre près d'1h30 pour prendre le train.	Région - La ligne Angers - Cholet est cadencée aux 2 heures. La desserte offre ainsi des trains à 16h20, 18h20 et 20h20. La desserte propose actuellement 6 A/R le samedi, ce qui est satisfaisant. Le dernier train de 20h20 est actuellement fréquenté par 90 voyageurs (ce qui correspond donc à un besoin réel et important). Nous allons néanmoins examiner s'il est techniquement et financièrement possible d'améliorer cette desserte, en étudiant notamment le gain potentiel de fréquentation en ajustant les horaires.				

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		
20/01/2022	toutes (fer)	desserte	Souhaite que la Région, financeur du service, obtienne l'amélioration des correspondances TER/TER, en particulier en gare de Nantes.	Région : vos suggestions sont notées : à étudier.				
20/02/2022	4*20	desserte qualité de service	Le TER de 8h32 à Savennières a été supprimé pour favoriser une correspondance à Paris : mais combien de personnes vont réellement jusqu'à Paris ? De nombreux habitants de Savennières ont cessé de prendre le train dans cette gare depuis la disparition de ce TER. Par ailleurs le TER de 7h34 est totalement surchargé.	Région - Il n'y a pas eu de suppressions d'arrêt pour la halte de La Ménitrie. Avant le cadencement de juillet 2017, 3 départs étaient possibles le matin pour se rendre à Angers depuis Savennières : départs à 7h15, 7h40 et 8h50 (et non 8h32). Le cadencement a permis de mieux répartir les départs sur la pointe du matin avec 3 départs possibles : 6h47, 7h23 et 7h53. Globalement Savennières a gagné 1 arrêt par jour avec le cadencement passant de 9 à 10 arrêts par jour de semaine. L'ajout de l'arrêt de Savennières sur le service arrivant à 8h34 à Angers ferait perdre la correspondance à Angers sur le TGV pour Paris. Celle-ci est actuellement emprunté par une vingtaine de voyageurs. <i>Information post-réunion : SNCF-TER a tout de même étudié la faisabilité d'ajouter l'arrêt de Savennières sur ce train. Il s'avère que cela n'est pas possible car le train ne peut pas être accueilli en gare d'Angers quelques minutes plus tard.</i>				
20/02/2022	4*20	desserte qualité de service	Les usagers font remonter aux élus locaux et nationaux l'insuffisance de trains au départ de Savennières, La Possonnière ou Chalonnes/Loire. Les surcharges aux heures de pointe sont évoquées depuis plusieurs années. Malgré les difficultés, j'espère que la Région continue à chercher des solutions. En effet, sinon les voyageurs ne voient plus l'intérêt de prendre le train, alors l'intérêt collectif est de développer les déplacements en mode doux. Il faut essayer de doubler la rame par exemple : allonger les trains plutôt que de multiplier les horaires.	Région - Le fonctionnement actuel du roulement des engins impose aux trains Cholet - Angers de continuer jusqu'à Saumur. Les quais des gares intermédiaires entre Angers et Saumur ne permettent pas d'ajouter des rames supplémentaires : il est nécessaire d'assurer la sécurité des voyageurs qui ne peuvent pas monter ou descendre d'un train hors quai. C'est pourquoi SNCF ne peut pas offrir des trains plus longs avec plus de capacité. La Région avait demandé un devis pour envisager des manoeuvres d'engins en gare d'Angers afin d'adapter la composition des trains en heures de pointe (décrochage de rames à Angers pour assurer des services en UM* entre Cholet et Angers puis en US* entre Angers et Saumur). Les solutions proposées par SNCF se traduisent par un surcoût de 430.000 euros/an (en raison de l'ajout de ressources humaines et techniques) : la Région a donc refusé ce devis. Tant d'argent public pour une durée de parcours inférieur au 1/4 d'h est rédhibitoire. Il n'existe actuellement pas de solution viable pour résoudre cette surcharge à un coût supportable pour la collectivité qui finance ce service. SNCF Voyageurs - A l'heure de départ du train, il n'y a pas de rame disponible à Cholet. Il faudrait acheminer une nouvelle rame puis la ramener à l'autre destination qu'elle est supposée desservir : c'est ce qui coûte le plus cher. Mais quand c'est possible, SNCF le fait : à titre d'exemple, le train dans le sens Angers 18h23 > Cholet du vendredi soir est passé en rame double depuis décembre 2021. Par ailleurs, aux heures de pointe, tout le parc matériel est déjà engagé. En revanche, SNCF est prêt à communiquer auprès des voyageurs pour faire connaître l'offre de trains encadrants. Région - En effet, certains usagers plus flexibles sur leurs horaires, sachant qu'il y a plus de places assises dans le train précédant et suivant, consentiraient peut-être à modifier leurs habitudes pour un voyage plus confortable. La Région ne renonce pas à trouver des solutions. Des études sont en cours dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de cette ligne : dans les mois qui viennent, la réorganisation de l'exploitation des lignes sera réétudiée.				

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		
20/01/2022	4*20	desserte qualité de service	Les habitants de Savennières utilisent beaucoup les trains du matin entre 7h et 8h pour se rendre à Angers. Malgré l'augmentation de l'offre (1 train supplémentaire sur la journée), on a perdu un train le matin. Le train de 7h25 est vraiment saturé. Comprend que c'est techniquement compliqué mais a du mal à entendre qu'il n'y a pas de solution possible car est contradictoire avec l'objectif de développer les transports en commun. La surcharge ne permet pas d'emporter son vélo ; les personnes à mobilité réduite sont de fait exclues. C'est également compliqué pour les lycéens qui n'ont pas le choix de leurs horaires. A du mal à accepter la suppression du TER de 8h32 à cause de la priorité des TGV.	<p><u>Région</u> - Il est important d'objectiver les faits, de prendre conscience du service qui existe déjà, à savoir une desserte à la demi-heure sur le créneau de pointe du matin. Le premier critère qui guide l'action régionale est de mesurer l'impact des décisions et des ressources publiques consacrées au service public. C'est pourquoi, la Région souhaite recupérer et partager les chiffres de la fréquentation de la gare de Savennières-Béhuard depuis 10 ans ainsi que l'évolution de la desserte afin d'analyser les évolutions possibles. La Région est bien consciente que la desserte du matin n'est pas satisfaisante en terme de confort et qu'il faut chercher à améliorer la situation. Cette situation est actuellement en cours d'étude sans solution satisfaisante à ce jour.</p>				
20/01/2022	toutes		Une seule réunion du Comité de lignes par an sur un large périmètre, c'est insuffisant.	<p><u>Région</u> - Nous organisons en moyenne 1 réunion de Comité de lignes par mois sur tout le territoire régional. Il n'est pas possible de faire plus dans le format "Comité de lignes". En revanche, il est possible d'organiser des rencontres dédiées sur des sujets spécifiques, en présence des acteurs locaux, des associations d'usagers et SNCF sans attendre un an. Je laisse les élus de Savennières revenir vers la Région pour trouver une date. Cette proposition est naturellement ouverte aux autres communes et/ou aux EPCI qui souhaitent faire le point sur la desserte des gares de leur territoire. Cela permet de compléter les comités de lignes.</p> <p><i>Information post-réunion</i> : Depuis 2018, la périodicité est annuelle pour chaque secteur (ce qui n'était pas le cas avant, car il pouvait s'écouler jusqu'à 18 mois entre 2 réunions selon les secteurs).</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
20/01/2022	4*19	qualité de service desserte	<p>Le dimanche, le TER Nantes 19h13 > Tours est très apprécié des voyageurs mais il est bondé dès le départ ; dans les gares intermédiaires suivantes (Ancenis, Angers et Saumur), il monte encore plus d'usagers. Les conditions de voyages sont donc difficiles. A compter du printemps 2022, ce train serait avancé d'une heure. En conséquence, toutes les correspondances à Nantes seront perdues depuis St-Gilles-Croix-de-Vie, Le Croisic, Redon (voire Quimper). À Tours, la correspondance vers Orléans sera de plus d'1 heure. Il semble que cet ajustement horaire soit la conséquence de la mise en service des nouveaux trains Intercité Ouigo vitesse classique. Quelle solution sera proposée aux voyageurs de Nantes, Ancenis et Angers ?</p>	<p><u>Région</u> - La règle de priorité des trains s'applique en effet. Les trains aux parcours longs s'imposent aux trains aux parcours plus courts. Cela ne facilite pas la tâche de la Région dans la négociation des horaires TER face aux trains grandes lignes. La Région le regrette. Nous avons donc choisi un horaire le plus favorable possible pour les voyageurs. Néanmoins dans le cadre des nouvelles offres de trains grandes lignes en "Open Access" ** la Région a demandé d'étudier, pour les abonnés et titulaires de cartes TER, la possibilité d'accéder à ces trains avec la tarification TER (sur des trajets origine/destination situées sur le territoire régional). Des accords existent déjà avec Intercité, cela devrait donc être également possible pour les Ouigo. Nous tiendrons la FNAUT informés des suites de ce dossier.</p> <p><i>Information post-réunion :</i> Le TER Nantes - Tours du dimanche actuellement au départ à 18h13 reprendra son ancien horaire de départ de 19h13 à partir de mi-décembre 2022, le service Ouigo vitesse classique modifiant son horaire à cet horizon.</p>				
20/01/2022	18*409	tarifs	<p><i>[question internet]</i> Il est incompréhensible que mon abonnement entre Angers et Candé soit exclusif à la ligne 18 et ne m'accorde pas l'accès à la ligne 409, ce qui me permettrait d'avoir un petit peu plus de choix dans les horaires. Faire le choix des transports en commun, c'est renoncer à la souplesse horaire d'un véhicule individuel, alors merci de faire un effort dans ce sens.</p>	<p><i>Information post-réunion</i> La Région mettra en œuvre, en 2024, une tarification harmonisée sur le réseau Aléop en car. En attendant, et notamment dans le cadre du renouvellement des délégations de service public en septembre 2022, la Région souhaite permettre aux abonnés de la ligne 18 d'emprunter la ligne 409. Aussi le travail sera engagé dans les prochaines semaines.</p>				
20/01/2022	4*20	vélos	<p>Impossible le matin d'emporter un vélo au départ de Savennières : demande un tarif préférentiel (voire la gratuité) pour accéder aux offres de locations de vélos à Angers. Cela permettrait sûrement de prendre le train à d'autres horaires si on n'est plus tributaire du réseau de transport urbain.</p>	<p><u>Région</u> - Il faut examiner comment améliorer la communication et les partenariats. Certains usagers n'osent pas laisser leur vélo personnel en gare d'Angers en raison du risque de dégradation : il y a donc sûrement des progrès à faire pour mieux communiquer sur les parkings vélo existant (parkings TER ou parc en enclos géré par la ville d'Angers). Enfin il est nécessaire d'examiner les partenariats possibles entre, par exemple, SNCF et les opérateurs de location de vélo. On vous tiendra informée. Il est en effet possible d'imaginer un système pour les abonnés et titulaires d'une carte TER pour obtenir un tarif préférentiel ou un accès privilégié à certains services vélos. SNCF pourrait être intéressé par le développement de ce type de services pour répondre aux besoins des usagers.</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		
20/01/2022	20	matériels roulants	Pourquoi les trains bi-mode ne mettent pas le pantographe entre Angers et La Possonnière ? Cela éviterait de polluer, au moins sur cette section de voie.	<p>SNCF Voyageurs - En effet, on ne met pas le pantographe car cela nécessite l'arrêt du train et le changement de mode prend du temps. Ce sujet sera examiné dans le cadre de notre démarche "Planet'TER" qui vise à réduire les émissions de CO². On examine comment passer à un autre mode de traction y compris en roulant.</p> <p><i>Information post-réunion :</i> Le changement de mode de traction (du mode électrique vers le mode thermique ou inversement) n'est possible qu'à certains endroits préalablement identifiés. A ce jour, La Possonnière n'est pas identifié comme tel dans la réglementation lorsqu'un train arrive de Cholet, car la voie sur laquelle il dessert la Possonnière n'est pas électrifiée.</p>				

Légende des sigles utilisés

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités	US : unité simple (train composé d'une seule rame)	UM : Unité multiple (train composé de 2 ou plusieurs rames)
ALM : Angers Loire Métropole	ALM : Angers Loire Métropole	A/R : aller - retour
TAD : Transport à la Demande	PMR : Personne à Mobilité Réduite	

Open Acces ou « service librement organisé », désigne un modèle de concurrence pour les services commerciaux (en France, principalement à date les services à grande vitesse) dans lequel toute entreprise ferroviaire désireuse d'opérer peut librement formuler ses demandes de sillons auprès de SNCF Réseau. Ces services ne sont pas organisés par une autorité organisatrice et ne constituent pas un service public. Dans ce modèle, plusieurs entreprises ferroviaires peuvent opérer sur une même ligne, et les entreprises ferroviaires en compétition définissent librement leur offre commerciale (dessertes, politique tarifaire, type de matériel roulant, services à bord, etc.). [définition de l'UTP, Union des Transport Public et ferroviaires]

Il ne s'agit pas du tout du modèle choisi pour l'ouverture à la concurrence des TER.