

**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](#)

ligne concernée <small>(voir légende)</small>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion		
	thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières	
<b>POUR SUIVI</b>						
toutes (car)	accessibilité		① Un courrier sera prochainement diffusé aux élus locaux par la Région pour améliorer la prise en compte des travaux à réaliser dans le cadre de la <b>mise en accessibilité des points d'arrêt routiers prioritaires</b> (au sens du Sd'AP*).			
4*20	information voyageurs gare	Le panneau AFL* ne fonctionne plus depuis longtemps : il n'y a plus d'information voyageurs en gare de Savennières.	La <u>Région</u> s'étonne que cet AFL ne soit pas encore remplacé. <u>SNCF Voyageurs</u> transmettra la question à SNCF Gares & Connexions. Sachez cependant que le fabricant rencontre des difficultés dans la maintenance de ces équipements. Les pièces sont difficiles à remplacer. C'est pourquoi SNCF réfléchit d'ores et déjà à un nouveau système d'information voyageurs pour remplacer ces écrans dont la technologie est devenue obsolète. <u>Région</u> - L'absence de réparation n'est pas satisfaisante ; <b>souhaite une réponse sans attendre 1 an.</b> <i>Information post-réunion - Région : Il existe 2 AFL en gare de Savennières-Behuard. Ces équipements font partie de la 1ère génération posés en 2010 lors de l'étape d'expérimentation. Ces AFL sont désormais pour la plupart obsolètes et dans un état vétuste. Les pièces de rechange ne sont malheureusement plus disponibles. Leur remplacement est envisagé à date au cours du dernier trimestre 2023 (prévisionnel), pour un coût prévisionnel de 575 K€, financés intégralement par la Région. Du fait d'aléas techniques sur certaines gares, le planning n'est pas encore bien stabilisé.</i>			
14	information voyageurs gare	Il n'y a pas non plus d'AFL* en gare de Montreuil-Bellay.	<u>Région</u> - La gare de Montreuil-Bellay est desservie par les services TER Nouvelle-Aquitaine. La cartographie du réseau ferroviaire ne correspond pas toujours au périmètre administratif régional. <b>Nous ferons remonter ce besoin à la Région voisine.</b>			
19	information voyageurs gare vélos	Il n'y a pas d'AFL* en gare des Rosiers/Loire. Manque un abris sur le quai (direction Saumur). Il faudrait abaisser la bordure pour accéder plus facilement au quai avec son vélo.	<u>Région</u> : La gare des Rosiers-sur-Loire présente en effet des quais en très mauvais état. Le principe est bien d'avoir 2 abris voyageurs sur chaque quai. <u>SNCF Voyageurs</u> rappelle qu'il est interdit de circuler à vélo sur les quais. L'utilisateur doit marcher à côté de son vélo. <i>Information post-réunion : Une expertise génie-civil sera réalisée par SNCF Gares &amp; Connexions courant 2023 dans le cadre du projet de déploiement d'afficheurs légers et en vue de la rénovation des abris de quai dans cette gare.</i>			

ligne concernée (voir légende)	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
				raisons techniques	raisons financières		suite favorable
19	vélo	Le wagon dédié au transport des vélos n'est pas toujours accessible. Il faudrait un agent SNCF pour s'occuper de la montée/descente des vélos ? mais les voyageurs peuvent être autonomes.	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - Dans le cadre de la circulation estivale du Train Loire à Vélo (TLV), l'augmentation de l'espace pour le stockage des vélos implique d'enlever les sièges voyageurs. Il n'existe donc plus de points d'appui dans la rame. Cette rame est donc fermée s'il n'y a pas de personnel. Les rames TLV sont également réutilisées sur d'autres parcours.</p> <p><u>Région</u> - Si ce phénomène est quotidien, SNCF doit <b>expliquer pourquoi il n'y a pas d'agent présent à chaque circulation.</b></p> <p><u>Information post-réunion</u> : <u>Région</u> - <i>À la fin de la saison TLV, la salle doit être reconfigurée (remise en place des places assises en remplacement des espaces vélo). Ces opérations prennent environ 4 jours par engin. C'est pourquoi, il y a une période (à compter d'octobre) où la salle vélo peut être encore présente mais inutilisable, car sans accompagnateur. La Région insiste auprès de SNCF pour que cette période soit raccourcie au maximum.</i></p>				
4*20	gare	Le parking de la gare de Savennières est saturé.	<u>Région</u> : Ce sujet doit être <b>examiné conjointement avec le Maire de Savennières, la SNCF et la Région.</b>				
19	tarifs	Je dispose d'un abonnement St Mathurin - Angers. Mais si je souhaite aller à La Ménitrie, je dois payer un billet plein tarif.	<p>La <u>Région</u> note la limitation de l'abonnement à une seule gare et <b>demande à SNCF Voyageurs d'étudier si l'extension aux gares voisines est envisageable ?</b> Cela peut être un moyen de renforcer le service aux usagers.</p> <p><u>Information post-réunion</u> - <u>Région</u> : La "soudure" ou juxtaposition tarifaire est normalement interdite par SNCF, le voyageur doit avoir un billet de bout en bout. Toutefois, SNCF peut exceptionnellement, autoriser ce type d'usage. Quoi qu'il arrive, le voyageur ne doit pas payer un titre plein tarif puisque son abonnement lui permet de bénéficier de 50% de réduction sur tous ses autres trajets que son trajet domicile-travail habituel.</p>				
19	qualité de service	Le TER de 19h35 Angers - Saumur circule avec une rame à 2 étages alors qu'il est peu fréquenté. Par contre le train de 18h35 est surchargé et propose moins de place (1 seul étage).	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - Cette situation qui semble inadaptée est peut-être la conséquence des roulements de train. <b>À étudier.</b></p> <p><u>Information post-réunion</u> : <u>SNCF Voyageurs</u> - Le train de 18h35 (horaire le plus chargé) va à Thouars. Pour cette circulation, les trains à 2 étages (TER2NNG) ne peuvent pas circuler en raison d'une incompatibilité de gabarit sur l'ensemble du trajet. De plus, la mise en en UM2* d'un train à un seul étage (ZGC) n'est pas non plus possible en raison des quais pas assez longs. Ainsi, pour cet horaire, SNCF compose avec les contraintes d'exploitation et les matériels disponibles. La situation est différente pour le train suivant (19h35), car la circulation n'est pas la même, elle ne va pas jusqu'à Thouars, les contraintes d'exploitation ne sont donc pas les mêmes. L'affectation d'un train à 2 étages est possible sur cet horaire, pourtant moins fréquenté.</p>				
20	infrastructures	Qui va financer la réouverture de la ligne Cholet - Les Herbiers ?	<u>Région</u> : Des études sont en cours dans la perspective de rouvrir cette ligne. Dans un premier temps, il s'agissait d'estimer le potentiel de fréquentation, qui serait intéressant si on assure des liaisons depuis Angers vers le parc du Puy du Fou, véritable levier de fréquentation. Dans un 2nd temps nous travaillons sur le coût des travaux à réaliser (aiguillages, signalisation, ouvrages d'art, etc.) pour savoir si le budget de rénovation est raisonnable et soutenable financièrement. <b>Les conclusions sont attendues pour fin 2023.</b>				

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		
toutes (fer)	sécurité	Il faut des contrôleurs dans tous les TER pour éviter les actes de malveillance et l'intervention de la police comme en 2021.	<p><i>Information post-réunion : SNCF Voyageurs - Les trains TER Pays de la Loire ne sont pas tous accompagnés par des contrôleurs : certains le sont systématiquement, d'autres de manière ciblée, car la prévention des actes de malveillance ne repose pas que sur la seule présence des contrôleurs dans les trains mais sur un dispositif plus large recouvrant entre autres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* au sol, des opérations en gare (d'accueil/embarquement de trains, et/ou de contrôle de sortie de trains),</li> <li>* dans les trains, des opérations d'axe (présence ciblée sur une ou plusieurs lignes d'équipes de contrôle volantes) et des opérations de contrôle en tenue civil.</li> <li>* des tournées régulières de la police ferroviaire.</li> </ul>				

**POUR INFORMATION**

19	desserte	Le temps de parcours du train Interloire a été ralongé de 20 minutes au SA* 2023 en raison d'arrêts ajoutés entre Orléans et St-Pierre-des-Corps. La Région Pays de la Loire est-elle informée ?	La Région Pays de la Loire, bien informée de ce sujet, a exprimé ses réserves car il s'agit de liaison intervilles dont le temps de parcours est malheureusement dégradé. Les arrêts ajoutés sont situés en Région Centre-Val de Loire. Chaque Région applique sa politique.				
4*20	desserte	Les usagers de Savennières n'ont pas de train entre 8h et 9h. Le Maire n'est pas satisfait de la réponse négative de la Région. On pourrait faire partir le train de Cholet un peu plus tôt ? Ce nouvel arrêt permettrait également de faciliter les correspondances sur le tramway d'Angers.	La Région ne peut pas donner suite à cette demande car les solutions techniques conduisent à modifier de trop nombreux horaires de trains et impactent de nombreux voyageurs. Par ailleurs, l'insertion d'un arrêt de train à Savennières vers 8h30 ne pourra pas être pérennisé au SA* 2024. En effet, des trains au parcours plus longs seront toujours prioritaires sur les TER. Il ne sert donc à rien de donner aujourd'hui satisfaction pour supprimer cet horaires d'ici quelques mois : les voyageurs auraient le sentiment d'être lésés. La Région s'efforce chaque année d'augmenter l'offre TER dès que cela est techniquement et financièrement possible.	X			
19	desserte	Constate plusieurs creux horaires en gares de La Ménitrie et Les Rosiers/Loire : sens Saumur > Angers entre 8h et 9h, sens Angers > Saumur entre 12h39-15h28 et 17h35-18h35. Cela ne permet pas beaucoup de souplesse. Tous les trains ne sont pas omnibus : le matin on ne sait jamais où se garer (Les Rosiers vs La Ménitrie) pour le train du retour.	Région - Le cadencement propose actuellement 1 train/heure en heures de pointe. À terme, l'objectif est de passer à 1h en heures creuses. La fréquence des TER sera augmentée progressivement, dans le cadre des contraintes budgétaires de la Région. Les missions de train sont habituellement identiques matin et soir (omnibus vs interville) mais tous les TER s'arrêtent à La Ménitrie (sauf une exception : TER n° 860125 du fait d'une circulation "hors trame" réclamée par des voyageurs il y a quelques années).				

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	
19*404	desserte	<p>L'intermodalité entre TER et cars pourrait être améliorée. La ligne 404 ne dessert pas la gare de La Bohalle. La Daguenière ne dispose pas d'arrêt Aléop pour se rendre à la gare de La Bohalle.</p> <p>Souhaite le décalage de l'horaire du TER du matin Saumur &gt; Angers pour sécuriser la correspondance vers Nantes et sur le TGV pour Paris.</p>	<p><u>Région</u> - La Daguenière (commune de Loire-Authion) fait partie d'Angers Loire Métropole (ALM), desservi par le réseau Irigo. Le réseau Aléop n'est pas autorisé à marquer des arrêts dans les communes d'ALM. Chaque collectivité locale est chef de file pour son propre ressort territorial. Il ne s'agit pas de la même AOM*. Des arrêts des cars Aléop à La Daguenière ne seraient possibles que si ALM en faisait la demande : cela ne peut pas être une décision unilatérale de la Région. Vous pouvez exprimer votre besoin auprès d'ALM qui examinera la demande.</p> <p>Concernant la correspondance en gare d'Angers (TER 859005, arrivée 7h36) pour la liaison Saumur - Paris, la durée réglementaire de la correspondance est de 8 minutes à Angers. Cette correspondance est en effet un peu "juste", surtout si le TER a un peu de retard. Vous pouvez écrire à la Région avec des horaires précis, mais sachez qu'il est toujours difficile de décaler les horaires d'un train car il impacte toutes les autres lignes.</p>			
toutes (fer)	desserte	<p>La dernière étude du CESER* fait état d'une concurrence train/car.</p>	<p>La <u>Région</u> n'a pas connaissance de cette étude.</p> <p><i>Information post-réunion</i> : <u>Région</u> - Après recherches, aucune étude du CESER ne prétend ce qui est avancé. La politique régionale en matière de transport public vise, au contraire, à assurer la complémentarité entre les différents modes de transport.</p>			
19	desserte	<p>Le dernier train entre Angers et Saumur part à 19h35. Pourtant sur d'autres lignes régionales il existe des TER plus tardifs. Les salariés des commerces finissent leur travail au plus tôt à 19h et ne peuvent donc pas prendre le train. C'est pire le samedi car le dernier TER omnibus est à 17h35. Il serait souhaitable d'ajouter un train le soir vers 22h30 pour rentrer des concerts, spectacles, etc.</p>	<p>La <u>Région</u> souhaite augmenter l'offre TER en priorité en heures creuses et le week-end, sur des amplitudes horaires plus importantes. Seul un cadencement plus important permettra de répondre aux besoins des voyageurs : c'est l'objectif de l'ouverture à la concurrence. Il faudra cependant être attentif à laisser des plages horaires suffisamment importantes pour les travaux d'entretien réalisés qui sont en général réalisés par SNCF Réseau entre 22h et 6h du matin.</p>			
toutes	desserte	<p>La mise en place d'une ZFE-m* est prévu par l'État à Angers dans moins de 2 ans. Cela risque de bousculer l'organisation des transports publics. L'augmentation progressive des TER sera-t-elle suffisante pour apporter des solutions de mobilité accrue (concerne potentiellement environ 40% de voitures). Souhaite des précisions sur le périmètre de la ZFE.</p>	<p><u>Région</u> - Il n'est pas encore certain que la ZFE soit mise en œuvre dès 2025 (les Décrets ne sont pas encore parus). À terme, Angers fera partie des agglomérations soumises à ce nouveau dispositif. Reste en effet à définir son périmètre : la ville d'Angers bien sûr et d'autres communes alentour mais pas nécessairement toute l'agglomération. Par ailleurs la ZFE concernera aussi les habitants hors agglomération. Il est important d'anticiper les impacts. Des réunions de travail seront organisées (avec ALM*, les communes de l'agglomération, les communautés de communes limitrophes, etc.) pour préparer des solutions de mobilité alternatives. Elles pourront prendre plusieurs formes : stationnement hors ZFE, transport en commun, renforcement des dessertes de type RER, etc.</p>			

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		
19	desserte	Des trains ont été ajoutés le dimanche à La Ménitré (arrêt de 16h35) mais on aurait préféré des circulations TER les samedis et dimanche plus tard le soir. En effet si on prend l'Interoire au retour du week-end, il n'y a pas plus de correspondance pour La Ménitré. Pour les salariés qui travaillent à la 1/2 journée, il n'y a pas de train pour embaucher à Angers vers 13h30/14h en semaine. Les horaires ne permettent pas d'optimiser les correspondances vers/ depuis Nantes. Pas de retour possible après 17h35.	Région - Au précédent Comité de lignes, les demandes de dessertes du week-end concernaient les relations vers Tours. Pour Nantes, on y travaillera dans le cadre de la préparation des prochains services annuels (on ne peut pas tout faire en une seule fois).				
19*14	desserte	À Saumur, les correspondances ne sont pas possibles depuis Thouars : il faudrait décaler les horaires.	Information post-réunion : La Région prend note de cette remarque pour y travailler avec les services de la Région Nouvelle-Aquitaine, qui organise la desserte de Thouars à Saumur. La construction horaire de la ligne entre La Roche-sur-Yon et Saumur est complexe du fait des infrastructures en voie unique et aussi de la circulation de trains de fret. Les horaires sont plutôt construits pour donner correspondance vers/ depuis Tours.				
toutes (fer)	desserte	Propose d'augmenter la desserte en utilisant les circulations "haut-le-pied" moyennant des recrutements.	Information post-réunion : Région - Commercialiser des circulations "techniques" de retour à vide, dite en "haut-le-pied" permettent en effet d'augmenter les dessertes souvent à des coûts moindres. La Région y travaille avec TER de manière continue.				
19*TS	desserte tarifs	Pour les scolaires de Beaufort-en-Anjou qui fréquentent les lycées David d'Angers et Joachim du Bellay à Angers, il serait plus intéressant de pouvoir prendre le train à La Ménitré car les temps de parcours sont plus intéressants. Par ailleurs l'abonnement scolaire ne comprend pas les déplacements sur le réseau urbain Irigo. L'arrivée du car scolaire à 7h36 (en provenance de Beaufort-en-Anjou) ne correspond pas aux horaires des cours. Soit on souhaite l'intégration Irigo dans l'abonnement scolaire pour les élèves qui viennent de La Ménitré ou Les Rosiers/Loire. L'intégration tarifaire Tutti - 26 ans/Irigo existe pour les étudiants mais son montant est trop élevé (67 euros/mois).	Région - L'abonnement scolaire combiné est limité. Des discussions ont été engagées avec Angers Loire Métropole. Le sujet est complexe du fait du calcul des compensations entre AOM*. Les conséquences techniques et financières sont en cours d'étude. Vous pouvez écrire à la Région pour préciser les horaires de train qui seraient intéressants.				

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	
toutes (fer)	tarifs	Dans la gamme tarifaire régionale, il manque un tarif spécifique pour les étudiants, mais aussi un tarif combiné TER/Irigo.	<p><u>Région</u> - Il existe déjà un tarif "moins de 26 ans" qui correspond au statut d'étudiant. Les étudiants ne peuvent pas bénéficier du tarif "transport scolaire" qui est déjà très subventionné.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : <u>Région</u> - Il existe des abonnements pour les jeunes de moins de 26 ans, sans condition de statut. Le prix de ces abonnements est resté fixe depuis 2018 (date à laquelle, certains abonnements avaient même baissé). Il existe également des abonnements combinés avec IRIGO. En outre, pour certains élèves de Angers Loire Métropole, leur carte d'abonnement scolaire IRIGO peut leur permettre de voyager sur le réseau Aléop en TER. Dans ce cas, une pastille Aléop est apposée sur la carte. Renseignements et inscriptions auprès du réseau IRIGO.</p>			
19	tarifs	Les étudiants qui fréquentent les classes préparatoires dans les lycées bénéficient du tarif scolaire : il y a manifestement une discrimination avec les étudiants qui vont à l'université. A quand un billet unique qui combine TER et réseau urbain ?	<p><u>Région</u> - L'abonnement scolaire est strictement réservé aux jeunes scolarisés jusqu'au baccalauréat. Les étudiants en classe préparatoire ne peuvent absolument pas bénéficier de l'abonnement scolaire. Il n'y aura pas de tarif unique, mais on travaille dans le sens des tarifs intégrés : cela existe déjà sur certains territoires (mais dépend de la politique transport de chaque AOM*).</p>			
19	tarifs distribution	Pourquoi le coupon mensuel de l'abonnement Tutti illimité n'est pas encore dématérialisé ?	<p><u>SNCF Voyageurs</u> : les abonnements Tutti sont déjà dématérialisés (ainsi que la carte Mezzo). Néanmoins le coupon mensuel continue d'être envoyé physiquement à domicile. En cas d'oubli du coupon, le contrôleur peut cependant vérifier sur ces outils si vous êtes en règle.</p>			
6*20	distribution	Un guichet en gare de Cholet a été supprimé. À Saumur, la file d'attente des clients est si longue que l'agent SNCF ne peut même pas aller aux toilettes.	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - Le guichet n'est pas supprimé. En raison du peu d'opérations de vente enregistrés au guichet de Cholet, les horaires seront adaptés comme suit à compter du 1er mars 2023 : du lundi au vendredi de 09h30 à 18h00, Le samedi de 08h30 à 19h00, Le dimanche de 12h20 à 19h00. L'augmentation de l'amplitude horaire d'ouverture du guichet est ainsi harmonisée avec les autres gares régionales. Le hall de la gare reste ouvert aux horaires habituels (du lundi au jeudi : 5h35 à 20h30, vendredi : 5h35 à 20h30, samedi : 6h35 à 20h30, dimanche : 8h15 à 22h00). Les voyageurs peuvent aussi acheter leur billet sur les DBR* et BLS*.</p> <p>La <u>Région</u> ne souhaite plus aucune fermeture de guichet. Seules les adaptations horaires pertinentes sont possibles.</p>			
19	information voyageurs	Ne reçoit plus les notifications en cas de perturbation du trafic.	<p><u>SNCF Voyageurs</u> : les notifications ne fonctionnaient pas bien au moment du lancement de l'application SNCF Connect au printemps 2022. Cette fonctionnalité est désormais opérationnelle. <u>Information post-réunion</u> : <u>SNCF Voyageurs</u> - Pour paramétrer les notifications, consulter le tutoriel en vidéo <a href="https://m.youtube.com/watch?v=mVR8STvYq4&amp;feature=youtu.be">https://m.youtube.com/watch?v=mVR8STvYq4&amp;feature=youtu.be</a></p>			

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	
19	information voyageurs	Quand le train a du retard, son affichage disparaît sur l'AFL et l'application Assistant SNCF.	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - Le TER est en effet désaffiché après 2/3 minutes.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : <u>SNCF Voyageurs</u> - Habituellement lorsqu'un train a du retard, les équipes chargées de l'information voyageurs en ont connaissance : les AFL* ainsi que l'Assistant SNCF (application) sont renseignés en conséquence et l'information perdue jusqu'au passage du train. Exceptionnellement lorsqu'un retard de train ne remonte pas à ces équipes, c'est l'heure théorique du train qui reste affichée sur les AFL et l'Assistant SNCF. Cette information disparaît alors automatiquement quelques minutes après l'heure théorique, le système considérant que le train a circulé à l'heure.</p>			
toutes (fer)	information voyageurs	Pourquoi tous les trains ne sont pas reportés sur les fiches horaires ? Il manque notamment les Ouigo.	<p><u>SNCF Voyageurs</u> - En effet, actuellement seuls les TGV Inoui et les trains Intercités sont reportés sur les fiches horaires TER.</p> <p><u>Région</u> - Avec l'ouverture à la concurrence, le projet régional est d'acquérir plus d'autonomie, y compris pour la mise à disposition de fiches horaires papier dans toutes les gares régionales et le développement d'une application qui reprendra tous les trains.</p>			
toutes (fer)	matériel roulant	La Région compte-elle investir pour faire l'acquisition de nouvelles rames ?	<p><u>Région</u> - Le développement progressif des dessertes impliquera à terme l'acquisition de nouveaux matériels roulants. Pour l'instant il s'agit d'augmenter l'offre en heures creuses et le week-end pour optimiser le matériel existant et capter des publics qui ont d'autres besoins de mobilité. C'est pourquoi on peut aujourd'hui augmenter l'offre sans acheter de nouvelles rames.</p>			
toutes (fer)	vélos	Le nombre important de vélos à bord des trains provoquent des surcharges. La ponctualité est impactée compte tenu du temps plus long consacré à la montée/descente des vélos des rames. Cela conduit à des conflits d'usage avec les autres voyageurs et les contrôleurs. Il est nécessaire d'augmenter le nombre de parking vélos sécurisés en gare.	<p><u>Région</u> - Même si la Région se félicite de l'engouement pour les déplacements à vélo, la présence des 2 roues à bord des trains sont en effet sources d'insécurité et de conflits. La présence des vélos dans les TER n'est pas strictement interdite mais tolérée. Cependant en cas de trop grande affluence, la priorité reste de transporter des voyageurs et non des vélos. C'est pourquoi la Région développe les abris vélos sécurisés en gare : des investissements sont réalisés tous les ans. La solution idéale est de disposer de 2 vélos (1 pour le départ et 1 à l'arrivée). La subvention régionale pour l'achat d'un vélo pliant (moins encombrant) est également une incitation intéressante. Par ailleurs, la Région travaille avec un "Collectif Vélos" pour trouver des solutions. Mais on ne rajoutera pas de rames pour le transport des seuls vélos : c'est trop onéreux.</p>			

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		
toutes (fer)	ouverture à la concurrence	L'ouverture à la concurrence coûtera 107 milliards d'euros sur 10 ans, soit 35% du budget, sans une augmentation significative du nombre de trains. L'ouverture à la concurrence ne semble pas inéluctable : pour preuve la Région Bourgogne-Franche Comté a reporté son projet à 2032. Enfin la cohabitation de plusieurs exploitants ferroviaires va provoquer plus de ruptures de charge et de correspondances pour les voyageurs et la suppression des petites gares.	<u>Région</u> - Les chiffres avancés sont erronés. L'ouverture à la concurrence des TER n'est ni une privatisation ni la libéralisation du trafic. L'offre TER restera un service public financé par la Région qui continuera à définir le niveau de desserte les tarifs. La Région souhaite simplement pouvoir choisir ses exploitants entre différents opérateurs. C'est la fin du monopole de la SNCF, car avec un budget annuel de 170 millionS d'euros/an, il est légitime de pouvoir mettre en compétition les entreprises capables d'exploiter des trains. La démarche d'ouverture à la concurrence doit permettre de trouver un nouvel équilibre entre l'AOM* et les exploitants. Cela nécessitera bien sûr une nouvelle organisation des TER mais les correspondances seront toujours assurées : cette fonctionnalité est d'ailleurs une condition posée dans le cahier des charges de la DSP*. En cas de non respect de cette clause, l'exploitant devra payer des pénalités. L'ambition consiste à augmenter l'offre de TER sans augmenter les coûts. Le 1er lot "tram-train sud Loire" sera opérationnel à compter du SA* 2025. D'autres périmètres du réseau Aléop en TER seront ouverts à la concurrence dans les années à suivre. La Région Bourgogne-France Comté a simplement reporté son projet à une date ultérieure, sans l'abandonner, en constatant qu'elle n'était pas encore prête. La Région Pays de la Loire est prête car elle travaille depuis de nombreuses années sur ce dossier.				
toutes (fer)	ouverture à la concurrence	Le redécoupage des parcours en 3 UTM (Unité Territoriale Multifonction) sur la voie ferrée Nantes - Angers - Le Mans a des conséquences sur le travail des équipes de maintenance SNCF. Demain les agents de terrain seront cantonnés sur une petite ligne entre Saumur et Thouars. En cas de dysfonctionnement, ce sont les équipes SNCF d'Angers qui devront intervenir, soit un délai plus important pour les voyageurs. La Région a-t-elle conscience des impacts sur l'augmentation de l'offre ? Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, à quel prix pourra-t-on faire voyager les usagers en toute sécurité ?	<u>Région</u> - Seule l'exploitation des services TER sera ouverte à la concurrence. Par contre, la gestion des infrastructures et donc des voies ferroviaires reste de la seule responsabilité de SNCF Réseau. La Région paye d'ailleurs des "péages" pour faire circuler les TER sur les voies. La Région reconnaît que l'État devrait investir davantage dans les infrastructures ferroviaires. Une des vertus de l'ouverture à la concurrence est d'augmenter l'offre et par conséquent le montant des péages, budget qui devrait être alloué à la maintenance des voies.  <u>SNCF Réseau</u> - Les effectifs des agents SNCF est en constante progression en Pays de la Loire pour assurer la maintenance des voies. La difficulté est de recruter. Les passages à niveau sont des éléments techniques très sensibles : SNCF Réseau reste vigilant sur leur fonctionnement en raison des enjeux de sécurité ferroviaire. Les délais d'intervention et les objectifs de qualité de service restent des priorités pour SNCF Réseau.				
19	qualité de service	Constate depuis 1 an une forte augmentation des voyageurs en gare de Trélazé au point qu'il est difficile de monter dans les TER de 7h30 et 8h19 : on se croirait dans le métro. Par ailleurs, il est abérant que les jeunes soient obligés de descendre en gare d'Angers (et non à Trélazé) alors qu'ils se rendent au lycée de Narcé à Brain-sur-l'Authion. Cela crée des surcharges insupportables.	<u>Région</u> - Nous constatons en effet une hausse de fréquentation de 25% en gare de Trélazé. Il n'est cependant pas possible d'ajouter des rames en raison de la longueur insuffisante des quais.				

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	

**Légende des sigles utilisés**

Sd'AP : Schéma directeur d'Accessibilité Programmé	SA : Service Annuel (plan de transport ferroviaire annuel)	CESER : Conseil Économique, Social, Environnemental Régional
AFL : Afficheur léger (panneau d'information à message dynamique)	AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités	BLS (machine blanche) : Borne Libre Service (vente billets grandes lignes : TGV, Intercités)
Haut-le-pied (HLP) : expression utilisée en transport ferroviaire et routier désignant tout déplacement non commercial d'un véhicule sur le réseau.	DBR (machine bleue) : Distributeur de Billets Régionaux	ZFE-m : Zone à Faibles Emissions Mobilité
UM2 : Unité Multiple (train composé de 2 voitures)		