

CDL SUD VENDEE Périmètre / Lignes concernées : **8 (fer)** Nantes - La Roche/Yon - Les Sables d'Olonne / **9 (fer)** Nantes - Luçon - La Rochelle / **14 (fer)** La Roche/Yon - Bressuire / **15 (route)** La Roche/Yon - Fontenay/Comte / **16 (route)** Fontenay/Comte - Niort / **17 (route)** Fontenay/Comte - La Rochelle / Lignes routières interurbaines régulières Aléop en Vendée
Pour les sigles et acronymes, retrouver notre [glossaire](#) en fin de document

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	
POUR SUIVI						
9	gares infrastructure	La présentation des actualités montrent des réalisations uniquement en nord Vendée. Souhaite qu'on parle aussi des petites communes rurales du sud Vendée qui ne disposent pas de gare.	La <u>Région</u> s'intéresse à l'ensemble du territoire. En sud Vendée, 27 M€ ont été investis en 2021 pour la modernisation de la ligne La Roche/Yon - La Rochelle. Il existe par ailleurs 3 lignes ferroviaires structurantes sur ce secteur. L'offre de transport en commun existe donc même si elle peut paraître insuffisante. La Région confirme qu'elle souhaite développer les mobilités sur tout son territoire et pas uniquement en zone urbaine. Des études sont en cours pour décider quelle(s) gare(s) pourraient être réouverte : le temps des études est long, mais on avance aussi vite que possible.			avr.-23
9	gares infrastructure	Des décisions ont-elles été prises concernant la réouverture des 4 gares du sud Vendée (Velluire, Nesmy, Nalliers, Champ-St-Père). Nalliers est situé à 15 minutes du pôle d'activités de Ste-Hermine et représente un bassin de vie de 15000 personnes. L'étude côté Nouvelle-Aquitaine avance : quid en Pays de la Loire ?	La Région a rencontré fin août les élus locaux du secteur situé entre La Roche/Yon et La Rochelle pour faire le point sur les études en cours portées par Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire. L'ambition consiste à faire circuler plus de trains. Les services TER sont actuellement réalisés dans le cadre de la convention Région/TER en vigueur. À l'avenir le développement de l'offre passera par l'ouverture à la concurrence. La rénovation de la première voie constitue bien sûr une opportunité pour faire circuler plus de trains à terme. Il n'est cependant pas raisonnable de penser qu'on aura la capacité de financer 4 nouvelles haltes entre La Roche/Yon et La Rochelle. Le coût d'une seule gare s'élève à environ 10 M€ (hors inflation). Face à ces investissements, il est nécessaire d'analyser le potentiel de voyageurs : démographie/densité de population du secteur et nombre de trains qui circulent. Une ou deux gares pourraient voir le jour. Pour décider des futurs investissements publics, il est indispensable d'analyser de manière objective chaque localisation possible. Plusieurs scénarios seront étudiés dans le cadre d'un budget régional contraint. Ce travail débutera en janvier 2023. Un 1er comité technique se réunira en février, un atelier de concertation sera organisé en mars, puis le Comité de pilotage au mois d'avril 2023.			avril 2023
		Les Codev* seront-ils invités aux ateliers de concertation ?	<u>Région</u> - Les Codev seront naturellement invités.			

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	
9	infrastructure	La zone entre La Rochelle et le sud de la Vendée est un <i>no man's land</i> en matière de transports en commun. Tous les déplacements sont centralisés entre Paris et la province. On se demande si les 2 Régions travaillent bien ensemble ? Suite à la dernière étude Systra on attend toujours des réponses. Le plus important, c'est la coordination entre l'État et les différentes collectivités locales. Sur le secteur Aunis, ce sont chaque jour 12000 voitures qui circulent dans les 2 sens : intolérable pour la planète.	<u>Région</u> - La ligne Nantes - Bordeaux est une ligne structurante d'intérêt national. L'État est donc compétent pour l'entretien et la modernisation de cette infrastructure. Plusieurs types de trains circulent sur cette voie : les trains grandes lignes "Intercités" (IC) qui relèvent de la compétence de l'État. Les services TER effectuent des missions locales et régionales et dépendent donc de la Région qui a pour ambition de développer l'offre TER à terme. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la Région prévoit en effet une desserte de 4 A/R entre Nantes et La Rochelle , en concertation avec la Région Nouvelle-Aquitaine.			2026
14	infrastructure	Suite à l'annonce d'une contre expertise en 2023, les travaux sont reportés à 2027. La ligne, dans un état déplorable, devrait fermer en 2025 si sa modernisation n'est pas lancée rapidement. Quels travaux sont programmés pour maintenir malgré tout la voie en service jusque-là ?	<u>Région</u> - Les conclusions de l'étude rendue par SNCF Réseau font état d'un besoin de financement entre 160 et 200 M€ sur une ligne qui transporte au quotidien entre 10 à 20 voyageurs par train. Ces résultats ont été présentés aux élus locaux. La Région examine toutes les solutions pour sauver cette ligne peu fréquentée (même si le niveau d'offre n'est actuellement pas suffisant pour attirer plus de voyageurs), mais avec un coût supportable pour les finances publiques. C'est pourquoi la Région a lancé une contre-expertise pour trouver de nouvelles hypothèses de travail . Les actions de maintenance renforcée sont maintenues pour éviter la fermeture. La situation reste en effet très fragile compte tenu de l'état de la voie, mais des études complémentaires sont indispensables, même si cela rallonge les délais.			
14	desserte	Le mercredi matin, les scolaires peuvent prendre un train à Chantonnay vers La Roche/Yon mais il n'y a aucune desserte pour rentrer chez eux à midi : ils sont obligés d'attendre 16h.	<u>Région</u> - La Région étudie la possibilité de créer un service permettant de répondre à cette demande .			
15	tarifs	Depuis plusieurs années, le tarif unitaire pour l'arrêt "Pavillon" à St-Florent-des-Bois est appliqué mais les abonnés sont obligés de payer l'intégralité du trajet entre La Roche/Yon et Fontenay-le-Comte. Ne comprend pas pourquoi un abonné de Nouvelle-Aquitaine ne paye son abonnement mensuel (- 28 ans) que 52,30€, alors qu'il s'élève à 75,20€ en Pays de la Loire.	<u>Région</u> - L'arrêt Pavillon à St-Florent/Bois a en effet été créé dans la base de vente SNCF à notre demande. Nous étudions le problème technique qui empêche de vendre l'abonnement sur cette origine/destination . Les tarifs sont en effet différents d'une Région à l'autre en raison de la régionalisation des TER. L'étude sur l'harmonisation des tarifs est en cours : les tarifs autocars "historiques" vont donc évoluer.			

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
POUR INFORMATION							
TAD	desserte	Le TAD* est une bonne idée mais il ne dessert que quelques arrêts sur les 43 communes de la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral.	La Région vient tout juste d'attribuer un nouveau marché public pour développer l'offre TAD* sur le secteur Sud Vendée Littoral . Ce nouveau service, déclenché à la demande, sera opérationnel vers la mi-février 2023 . Il desservira notamment Ste-Hermine depuis Luçon. Le TAD* nouvelle formule (déjà expérimenté avec succès sur d'autres secteurs) propose un service élargi avec une prise en charge des voyageurs du lundi au vendredi de 7h à 19h grâce à de petits véhicules légers électriques ou hybrides. Si toutes les communes ne seront pas desservies de manière exhaustive, des "points de centralité" ont été définis : les principales destinations seront donc assurées (notamment vers la gare de Luçon et les services publics). Les personnes de plus de 75 ans continueront à bénéficier d'un service en porte à porte. Un plan de communication sera prochainement lancé pour faire connaître le nouveau service. La Région viendra présenter ce TAD nouvelle génération à la Communauté de communes . Le TAD repose en effet sur l'implication des acteurs locaux (collectivités locales, entreprises, etc).				fév. 2023
<<	desserte	Il n'existe pas de transport en commun entre Luçon et la zone d'activités de Sainte-Hermine (400 salariés supplémentaires depuis 3 ans).					
590	desserte	La communauté de communes du Pays de la Châtaigneraie est en colère suite à la modification de desserte de la ligne sans aucune concertation : la section entre La Châtaigneraie et Montaigu circule désormais uniquement sur réservation. La Châtaigneraie est devenu un territoire isolé entre Fontenay/Comte et La Roche/Yon. Il n'existe aucun moyen de transport entre La Châtaigneraie et Fontenay/Comte. Problème d'intermodalité entre les cars et les TER. La communauté de communes souhaite discuter avec la Région sur l'enjeu des mobilités.	Région - Depuis plusieurs années, les fréquentations étaient très faibles entre La Châtaigneraie et Nantes. Le temps de parcours (3h) est rédhibitoire et presque aucun voyageur n'utilisait la ligne de bout en bout. C'est pourquoi dans le cadre du renouvellement de la DSP* nous avons jugé utile de faire évoluer le fonctionnement de cette ligne, avec un déclenchement à la demande, et de réaliser ces circulations avec des petits véhicules plus adaptés : cela est plus opérant qu'un grand car de 50 places qui circule à vide. En outre, cela nous a permis d'offrir la desserte avec 4 A/R. Pour les liaisons vers Nantes, cette ligne permet aux voyageurs de La Châtaigneraie de faire correspondance sur le TER à Montagu. La Région propose de rencontrer les élus de la Communauté de Communes du Pays de La Châtaigneraie pour faire le point sur la nouvelle offre.				

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	
14	desserte	Le 1er train du matin au départ de Chantonnay part à 6h34 mais les horaires changent souvent de manière intempesive. Ce train part trop tôt pour les salariés qui travaillent à La Roche/Yon (arrivée 7h05) : il faut attendre 30' pour la correspondance vers Nantes. Il n'existe plus aucune correspondance vers Les Sables d'Olonne dans ces horaires.	<p>Information post-réunion : Région - Sur cette ligne, les horaires changent habituellement trois fois par an, notamment du fait de la mise en place du service Train des Plages en été. D'autres changements peuvent intervenir lorsque des plages travaux sont prévues. L'horaire d'arrivée de 7h05 est tôt pour certains voyageurs mais correspond aux besoins d'autres usagers. Par ailleurs, la desserte ferroviaire sur cette ligne est très contrainte car il s'agit d'une voie unique sur laquelle il n'existe pas de zone de croisement entre La Roche/Yon et Chantonnay. Actuellement, la desserte est réalisée par un seul train qui fait des allers-retours en 1h20. Sur le service retour, le train dessert Chantonnay vers 7h45 (horaire intéressant pour une vingtaine de scolaires) et sur le second service, il arrive à La Roche sur Yon vers 8h25, un horaire très intéressant pour les salariés. Si nous devions modifier l'horaire d'arrivée du premier service, les voyageurs des deux autres services seraient directement impactés.</p> <p>Le train de 7h05 peut faire la correspondance pour Nantes avec un train partant à 7h24. Il n'existe plus de correspondance vers Les Sables d'Olonne depuis le cadencement de 2017. Les développements d'offre envisagés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du lot Sud Loire pourraient peut être permettre de reposer une correspondance en fin de pointe du matin</p>			
14	gares	Suite aux aménagements réalisés en gare de Chantonnay, l'abri bus a été supprimé. Les voyageurs n'ont plus rien pour s'abriter (la salle d'attente de la gare est fermée). Un courrier adressé à SNCF est resté sans réponse. Difficile de trouver le bon interlocuteur chez SNCF.	<p>SNCF Voyageurs transmettra la demande à Gares & Connexions et propose de venir à la rencontre des élus de Chantonnay pour présenter l'organisation de SNCF et ses interlocuteurs. Un document de synthèse est joint en annexe.</p> <p>La Région va vérifier sur quel périmètre se trouvait cet abri bus pour en définir le propriétaire.</p>			
14	gares	Il n'y a plus de salle d'attente en gare de Chantonnay : les usagers attendent les trains sous la pluie et dans le froid.	<p>Information post-réunion : Région - Le hall d'accueil du Bâtiment-voyageurs est ouvert au public depuis l'été 2022 (du Lundi au vendredi : 6h10-19h50, samedi, dimanche et fêtes : 10h00-11h50 / 16h40-19h50). Un abri voyageurs est implanté sur le quai d'en face.</p>			
15*14	desserte tarifs	Abonné Tutti illimité, le train de 6h44 ne circule pas l'été aux horaires habituels. Trouve surprenant de faire reposer la suspension de son abonnement sur l'utilisateur.	<p>Région - Cet horaire ne peut pas être maintenu en période estivale en raison de la circulation du "Train des Plages". Il s'agit en effet d'optimiser les coûts et le matériel roulant (qui est spécifique à cette ligne), au détriment des voyageurs du quotidien.</p> <p>SNCF Voyageurs invite le voyageur à échanger en fin de réunion pour des conseils personnalisés sur son abonnement.</p>			
14	information voyageurs	Dans les petites haltes de campagne, il n'y a pas de panneau d'affichage. Sans smartphone, il est impossible de savoir si le train est annulé ou retardé. Il n'est pas possible de télécharger son billet mensuel sur l'application SNCF Connect.	<p>SNCF Voyageurs reconnaît que les alertes info trafic n'étaient pas encore opérationnelles lors du lancement de la nouvelle application SNCF Connect au printemps dernier. Vous pouvez désormais obtenir des informations sur SNCF Connect (l'assistant SNCF sera fermée fin 2022). Vous pouvez également vous abonner au fil Twitter @TERPays2LaLoire qui vous communiquera en temps réel des informations personnalisées et immédiates de 6h à 20h.</p>			

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	
15	information voyageurs	Il est très difficile d'obtenir des informations fiables. Ne trouve personne pour renseigner par exemple sur l'utilisation de la ligne 15 par les scolaires. J'ai reçu un mail avec une nouvelle fiche horaire mais dont la validité s'arrête au 10 décembre 2022 : quels sont les horaires lundi prochain ?	Région - La ligne commerciale n°15 n'est pas ouverte aux élèves. Les transports scolaires dédiés sont la ligne 540 et ses doublages scolaires. Merci de laisser vos coordonnées pour qu'on puisse vous recontacter. <i>Information post-réunion - SNCF Voyageurs</i> : Les fiches horaires en vigueur à compter du 11/12/22 sont disponibles depuis fin novembre sur le site internet TER Pays de la Loire.			
15	matériel roulant	Constate une vraie dégradation des conditions de transport depuis 6 ans (pannes multiples des cars, absence de chauffage, conducteur obligé de sortir pour nettoyer son pare-brise...)	L'exploitant <u>Sovetours</u> présente ses excuses pour ces conditions de transport. La flotte de matériels roulants est en effet vieillissante (elle date de 2014). Cependant dans le cadre de la nouvelle DSP*, des véhicules neufs (bio GNV) seront mis en service dès février 2023 . Par ailleurs, en raison de la pénurie de personnel (conducteurs, mécaniciens), il n'est pas toujours possible de réparer tous les autocars rapidement.			fév.2023
15	distribution	Il n'existe plus de guichet à Fontenay-le-Comte. Les TPE* promis dans les cars ne sont toujours pas en service : impossible pour le conducteur de rendre la monnaie sur un billet de 50€.	<u>SOVETOURS</u> - Les autocars neufs, mis en service en février 2023, seront équipés de TPE. <i>Information post-réunion</i> : <u>SNCF Voyageurs</u> - Le guichet du PEMU de Fontenay/Comte n'existe plus en effet. Cependant il a été remplacé par un commerçant dépositaire en centre-ville (bureau de tabac La Civette - 20 rue du Marché aux Herbes - ouvert du lundi au samedi de 7h à 19h30).			
9	infrastructure	Il est indispensable de rénover la 2nde voie entre La Roche/Yon et La Rochelle sinon on va continuer à faire circuler des trains à des horaires qui ne correspondent pas aux besoins des usagers (en raison des contraintes techniques imposées par la voie unique). Pour faire circuler 4 IC* + 4 TER à terme, les croisements existants ne suffiront pas à gérer le trafic et induiront des perturbations pendant plusieurs heures dès le moindre incident. Les fréquentations de cette ligne explosent (pour preuve le manque de places assises). Les rames IC* sont aussi utilisées sur la liaisons Intercité Nantes - Lyon : c'est pourquoi il manque des places sur Nantes-Bordeaux ; on veut être transporté de manière décente. Il faut donc investir d'urgence pour que cette ligne propose des déplacements écologiques.	Région - La Région est satisfaite de constater la hausse de fréquentation sur cette ligne. Tout le monde est d'accord sur l'objectif de faire mieux et plus pour la planète. Néanmoins nous sommes tous confrontés au principe de réalité : les finances régionales sont contraintes. Nous avons bien conscience que la modernisation de la 2 nd e voie est plus intéressante pour proposer des horaires plus pertinents. Il est également possible de créer de nouveaux croisements. Mais les financements n'existent pas aujourd'hui. Il faudra aussi répondre aux besoins de déplacement en heures creuses. <i>Information post-réunion</i> : Région - Dans le cadre de la décision de ne rénover qu'une seule voie, il avait été acté que la seconde voie serait à inscrire dans un prochain CPER*. Par ailleurs, cette voie est classée en catégorie 1 du protocole des LDFT* signé entre l'État et la Région des Pays de la Loire le 9 mars 2022 et est donc à charge de l'État et SNCF Réseau à 100 %.			

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		
9	desserte infrastructure	L'Agglomération de La Roche/Yon constate que de nombreux Yonnais qui résident en 5ème, voire 6ème couronne, vont travailler jusqu'à La Rochelle. Il y a donc urgence à développer le train entre La Rochelle et La Roche/Yon, car il s'agit d'un mode de déplacement vertueux et décarbonné.	Région - Sachez que la volonté régionale est bien d'accompagner le développement de l'offre de transport, même si les temps d'étude et de développement peuvent paraître longs.				
9	desserte	Depuis Luçon la desserte vers Nantes est trop peu importante pour aller travailler. Le TER ne propose qu'1 seul A/R par jour. Il y a un creu horaire entre 7h et 11h. Le soir, obligé de prendre le train IC* (sinon j'arriverai à Luçon à 21h avec le TER). Les trains Intercités sont cadencés toutes les 2 heures mais pas de retour possible entre 17h et 19h. Il n'existe pas de correspondance entre La Roche/Yon et Luçon. Ne comprend pas l'intérêt de faire circuler les cars aux mêmes horaires que les trains, mais avec un temps de parcours plus long. Souhaite connaître le planning d'ouverture à la concurrence.	La Région a bien noté les problèmes de creux horaires sur cette ligne. Historiquement l'offre de transport était concentrée sur les heures de pointe, et peu développée en heures creuses. La desserte sera densifiée à moyen terme grâce à l'ouverture à la concurrence (horizon 2026) avec 4 AR/jour (prévisionnel). Les missions des autocars qui circulent sont totalement différentes de celles des trains: ils permettent de s'arrêter dans de nombreuses petites communes qui ont aussi besoin d'une desserte. On ne répond pas aux mêmes besoins : ces lignes de car ne sont donc pas redondantes.				2026
9	infrastructure	Les 3 Codev* du secteur ont adressé un courrier à l'AFIT*, resté sans réponse à ce jour. Quels sont les financements prévus pour la modernisation de la 2 nd e voie ?	La Région, comme les CODEV, est également dans l'attente car elle ignore si l'État a déjà planifiés des financements pour la modernisation de la 2 nd e voie. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures rendra prochainement son rapport sur les priorités d'investissements ferroviaires. La Région et l'État négocieront également le volet "mobilité" du prochain CPER* d'ici l'été 2023.				été 2023
9	infrastructure	Plaide pour la rénovation de la 2 nd e voie. Sachez que le port de La Rochelle demande également des sillons pour le ferroutage.	La Région partage cette vision : il est préférable d'avoir une 2 nd e voie plutôt que des croisements. Les trajets fret sont habituellement dirigés vers Niort. Il faut cependant bien sûr préserver les possibilités de ferroutage sur cet axe.				
9	desserte	Il n'y a pas de complémentarité entre les cars et les trains : à quand une véritable intermodalité ?	Région - Il y a bien sûr encore des progrès à faire en matière d'intermodalité : des pistes de réflexion sont en cours d'examen.				

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		
9	gares desserte	Les étudiants qui habitent à Champ-St-Père sont coupés de tout car il existe très peu de desserte. Pour aller au cinéma à La Roche/Yon il faudrait prendre le car de 6h30. De nombreux jeunes veulent voir le train arriver dans leur commune en créant de nouvelles gares entre Luçon et La Roche/Yon.	<p>Région - Il est légitime que tous les acteurs d'un territoire se mobilisent autour du développement de solutions alternatives en matière de transport. Il est aussi important de rappeler que la mobilité en Pays de la Loire ne se résume pas aux seuls trains. C'est pourquoi la Région a encouragé toutes les Communautés de Communes et d'Agglomération à prendre la compétence transport. Cela permet de mener les concertations dans le cadre des COM* (Contrats Opérationnels de Mobilité). Il est possible d'étudier le développement du TAD* sur ce secteur. Sachez que la Région subventionne aussi fortement le covoiturage pour les conducteurs et passagers. Il est nécessaire d'explorer les solutions les plus adaptées en fonction des réalités du territoire.</p>				
<<	desserte	Les acteurs du tourisme en rétro-littoral dans le secteur de Champ-St-Père manquent cruellement de transports en commun. Une pétition a été lancée qui recueille à ce jour 565 signatures (notamment des commerçants, loueurs de vélos, etc.). Impossible de se déplacer à Talmont-St-Hilaire ou La Roche/Yon. Les étudiants ne peuvent pas se rendre à leur stage. Le développement économique, culturel ou éducatif ne sera possible qu'à condition de proposer une ambition forte pour les mobilités.					
9	gares	Le parking de Luçon est sous-dimensionné puisqu'il n'y a pas de gares intermédiaires. Il manque une signalétique efficace : les AFL* renseignent sur les horaires mais pas sur les n° de quai.	<p>La Région a bien pris note de ces problèmes.</p> <p>Information post-réunion - SNCF Voyageurs a travaillé avec Gare et Connexions pour rendre possible l'affichage de la voie sur les AFL*. C'est notamment déjà le cas en gare de La Mothe-Achard. Les travaux continuent pour généraliser la mise en œuvre de ce système.</p>				
9	gares	Il existe déjà des études démographiques réalisées par la Région Nouvelle Aquitaine et partagées avec les élus locaux du secteur sud Vendée.	La Région dispose en effet déjà de ces études de fréquentations pour chaque gare.				
9	gares	Le Maire de Champ-St-Père est motivé pour continuer à défendre sa halte. Il souhaite être associé aux études en cours. Des associations locales ont réalisé leurs propres simulations pour la création d'arrêts dans sa commune. Il est prêt à échanger avec le Vice-président de la Région qu'il attend début 2023.	La Région est très intéressée par les analyses réalisées par des acteurs de terrain : il est toujours intéressant de les croiser avec celles des experts. Les expériences vécues sur le terrain méritent d'être exploitées. N'hésitez pas à nous les envoyer.				

Légende des sigles utilisés

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	
TAD : Transport A la Demande			AFL : Afficheurs Légers (panneaux à message viable installés principalement sur les quais)	IC : train Intercités (les circulations relèvent de la compétence de l'Etat)		
DSP : Délégation de Service Public			CODEV : Conseil de Développement	CPEP : Contrat de Plan Etat-Région		
TPE : Terminal de Paiement			AFIT : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France	COM : Contrat Opérationnel de Mobilité		
LDFT : Ligne de Desserte Fine du Territoire			SRM : Stratégie Régionale des Mobilités			

Pièce Jointe : Interlocuteurs SNCF en Pays de la Loire

GRUPE SNCF
VOS INTERLOCUTEURS EN PAYS DE LA LOIRE
PAR THÉMATIQUES



Coordination Régionale Groupe SNCF
des Pays de la Loire
115 Boulevard Ernest Dethy
44000 Nantes
PDL-Coordination Régionale Groupe SNCF@sncf.fr

LES VOYAGEURS

TER Maine-Anjou : Nicolas Bombera, Directeur de lignes
nicolas.bombera@sncf.fr

TER Loire-Océan : Ronan Besseyre, Directeur de lignes
ronan.besseyre@sncf.fr

TGV : Katia Georget-Boitel, Responsable développement commercial
katia.georget-boitel@sncf.fr

Intercités : Alexandre Brangard, Responsable opérationnel Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon - alexandre.brangard@sncf.fr

Kéolis, transport public de voyageurs : Franck Eudeline, Directeur du secteur Atlantique - franck.eudeline@keolis.com

Kisio, accompagnement en services à la mobilité des voyageurs : Christophe Josselin, Manager régional - christophe.josselin@kisio.org

LES INFRASTRUCTURES

Projets en émergence ou à proximité des infrastructures ferroviaires : Loïc Cocherel, Responsable Prospectives et MOA SNCF Réseau - loic.cocherel@reseau.sncf.fr

Gares - Exploitation : Chloé Lima-Vanzeler, Directrice Gares et Connexions Pays de la Loire - chloe.lima-vanzeler@sncf.fr

Gares - Projets : Thierry Mariot, Directeur du Développement Gares et Connexions Bretagne, Centre Val de Loire, Pays de la Loire - thierry.mariot@sncf.fr

Architecture, études pluridisciplinaires : Guillaume Bedel, Responsable studio Ouest AREP - guillaume.bedel@arep.fr

LA LOGISTIQUE

GEODIS :
- Dominique Bérard, Directeur d'exploitations logistiques / Marché Industries - dominique.berard@geodis.com
- Idir Ait Arkoub, Directeur régional Touraine-Anjou / Distribution & Express - idir.ait-arkoub@geodis.com
- Hubert Cosnard, Directeur région Ouest / Distribution & Express - hubert.cosnard@geodis.com

Rail Logistics Europe : Jean Colas, Responsable de Compte
jean.colas@sncf.fr

L'AMÉNAGEMENT ET LE SOUTIEN DU TERRITOIRE

Immobilier : Sylvain Gouttenegre, Responsable Développement et Valorisation SNCF Immobilier - sylvain.gouttenegre@sncf.fr

Logements locatifs : Joffrey Bouvier, Directeur du développement et du patrimoine ICF Habitat - joffrey.bouvier@icfhabitat.fr

574, Maison du digital SNCF : Gérard Legrand, Responsable du 574 Centre-Ouest - gerard.legrand@sncf.fr

Sûreté ferroviaire : Hugues Meillereux, Chef d'unité opérationnelle Sûreté des Pays de la Loire - hugues.meillereux@sncf.fr

LES ENJEUX MULTI-ACTIVITÉS SNCF

Nicolas Leterrier, Coordinateur Régional Groupe Adjoint - Pays de la Loire
06 32 43 51 94 - nicolas.leterrier@sncf.fr