

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

CDL Périurbain Nantais L.T1 Nantes <> Châteaubriant / L.T2 Nantes <> Clisson / L.1bis Nantes <> Savenay / L.5 Nantes <> Ancenis / L.10-11 Nantes <> Ste-Pazanne

date CDL	ligne <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion				
		thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières			
POUR SUIVI									
08/11/2018	T1	tarifs	Demande si le tarif multimodal Métrocéane sera étendu jusqu'à Casson car les habitants de cette commune sont aujourd'hui obligé de combiner plusieurs moyens de transport. Certains fraudeurs se sont aperçus qu'il était plus avantageux de payer une amende plutôt que d'acheter tous les billets.	La Région ne prévoit pas l'extension du tarif Métrocéane : les collectivités partenaires de ce dispositif ne le souhaitent pas pour des raisons économiques. En revanche, la Région souhaite travailler sur l'amélioration de l'intermodalité, l'articulation entre les différents modes de transport et notamment le rabattement vers les gares. C'est pourquoi elle a lancé une étude Mobilité à l'échelle régionale dont le diagnostic et les scénarios seront étudiés pour chaque bassin de mobilité. Dans ce cadre, toutes les informations recueillies sur le terrain sont utiles.					
08/11/2018	T1	tarifs	Le public scolaire bénéficie de l'abonnement scolaire réglementé (ASR). Ils montent à Sucé-sur-Erdre mais sont obligés de descendre à la station Babinière pour continuer leur parcours avec un billet TAN jusqu'à Haluchère.	La Région rappelle que la "soudure tarifaire" est interdite en France. Il est en effet impossible de réaliser un voyage avec 2 titres de transport différents. Les conditions pour bénéficier de l'abonnement ASR : montée à la gare la plus proche de son domicile et descente à la gare située à proximité de l'établissement scolaire. Ce sujet avait déjà été traité en 2014 lors de la réouverture de la ligne. La Région n'a pas reçu d'alerte à ce sujet depuis la rentrée scolaire. Transmettre les noms des élèves concernés pour un examen par les services instructeurs.					

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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
					<i>raisons techniques</i>	<i>raisons financières</i>		
08/11/2018	T1	tarifs distribution	<p>Souhaite une réflexion pour la création d'un billet combinant différents modes de transport. Rencontre des difficultés pour l'achat sur smartphone (application SNCF). Les DBR sont également complexes à utiliser (nombreux sous-menus) quand ils ne sont pas en panne. Si les guichets ferment, prévoir au moins un DBR à l'extérieur de la gare.</p> <p>Suggère l'affichage d'un plan des autocars Lila et du réseau TAN dans les gares TER de Loire-Atlantique pour favoriser l'intermodalité.</p>	<p>La Région regrette les problèmes de distribution des titres de transport et souhaite que l'exploitant rende les outils digitaux plus simples et ergonomiques.</p> <p>Partage les remarques sur l'absence de DBR dans certaines gares (SNCF ne souhaite pas développer cet outil). Les pannes de DBR sont également un sujet de contentieux avec la SNCF. À noter que certaines haltes ferroviaires n'ont jamais disposer de bornes d'achat. Si SNCF souhaite investir massivement dans la vente des billets sur les canaux digitaux, il est nécessaire de travailler aussi à trouver des solutions alternatives pour ceux qui ne disposent ni de connexion Internet ni de smartphone. Destineo permet de télécharger les plans des différents réseaux mais la proposition d'affichage est intéressante.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	toutes	distribution	FNAUT - La présence humaine aux guichets est utile pour délivrer de l'information multimodale. Propose la création de "pôles de mobilité" dans l'agglomération nantaise regroupant les différentes AOT pour sensibiliser les usagers aux transports en commun. Rappelle que 1/3 des habitants ne disposent pas de Smartphone. Souhaite un plan régional global pour proposer différentes moyens de mobilité (cars, trains, vélos, covoiturage, etc.).	Région - Le projet de digitalisation de la vente des titres de transport doit être mené en concertation avec les acteurs du territoire. Le plan de concertation peut être communiqué à toutes les associations d'usagers qui le demanderont. Les solutions alternatives doivent être étudiées, testées et opérationnelles avant la fermeture d'un guichet. La Région ne se substituera pas à la SNCF pour mener les concertations dont elle n'est pas satisfaite. En effet, on déplore la fermeture de guichets sans concertation préalable et en l'absence de moyens de substitution. Ces situations ne doivent pas se reproduire. La Région partage l'objectif de créer des pôles de mobilité. Sa concrétisation et l'organisation de la proximité ne sont possibles qu'en s'appuyant sur les Collectivités locales qui connaissent les usagers et le terrain. La Région ne peut pas tout décider d'en haut.				
08/11/2018	T1	desserte	L'amplitude horaire de la ligne n'est pas suffisante : l'arrivée à Nantes du 1er TER le matin ne permet pas de faire correspondance sur le 1er TGV Nantes-Paris (arrivée 8h28). Idem pour le retour de Paris-Montparnasse : le dernier TER part de Nantes à 19h35 (arrivée Nort-sur-Erdre à 20h13)	La Région propose de réaliser, en lien avec son exploitant, une analyse technique et financière pour voir s'il est possible d'améliorer les amplitudes matin et soir.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	1bis	desserte	<p>Demande si la Région s'appuie sur les PDE pour analyser et définir les besoins de desserte. Enchaîne des trajets sur les lignes 1bis et 1 pour se rendre à Penhoët. Le hub de correspondance à Savenay ne fonctionne pas toujours. En situation perturbée, manque d'informations dynamique sur le train suivant (annonces dans le train et en gare). Les usagers sont souvent informés avant les agents de terrain. Pourquoi la SNCF n'assure pas l'acheminement des voyageurs jusqu'à destination en cas de rupture de correspondance ? Constate que les trains périurbains Nantes-Savenay de la ligne 1bis sont souvent vides. Intéressée par un retour sur les chiffres fournis par Contribu'TER.</p>	<p><u>Région</u> - Les entreprises sont naturellement des acteurs incontournables pour la définition du plan de transport régional. C'est pourquoi, dans le cadre de l'étude "Mobilité", les CCI de chaque département seront conviées à des réunions de diagnostic afin de travailler en concertation sur les différents scénarii d'évolution des dessertes et du réseau. Les retours de Contribu'TER sont bons : au 31/10, on comptabilise 1539 téléchargements de l'application et 3855 signalements. Les principaux motifs de réclamations sont les retards (50%), puis les surcharges, les suppressions de trains et le défaut d'information.</p> <p><u>SNCF</u> - En cas de gestion de crise, un arbitrage est réalisé au regard du volume de clients à transporter. Plusieurs scénarii sont étudiés. Dans ces situations perturbées, les usagers sont invités à consulter le fil Twitter et les SMS envoyés aux abonnés du Flash Trafic. Mais la SNCF travaille aussi à la prise de parole du conducteur en temps réel à bord du train. Les trains directs partent en effet souvent avant les trains omnibus car ils sont plus rapides. Certains voyageurs préfèrent également aller directement prendre le train à Savenay pour éviter le temps de parcours des omnibus et la correspondance.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	1bis	desserte	<p>Temps de correspondance d'1 heure à Savenay entre la ligne 1bis (départ Nantes à 7h50) et la ligne 1 (vers St-Nazaire).</p> <p>Creux horaire le matin : manque un train au départ de Savenay vers 8h30.</p> <p>Difficulté de faire un aller-retour le week-end depuis une halte intermédiaire vers Le Croisic avec des missions de trains symétriques matin et soir (manque une mission omnibus le soir) : oblige à aller jusqu'à Nantes pour rebrousser chemin vers une halte du périurbain.</p>	<p>Chaque train réalise la même mission à l'aller et au retour : c'est le principe du cadencement.</p> <p>La Région a bien reçu par écrit l'ensemble des propositions de desserte de la FNAUT. Tous les cas cités seront étudiés dans le cadre de l'étude "Mobilités" mais ils représentent une augmentation de l'offre de desserte qui devra être financée.</p>				
08/11/2018	toutes	accessibilité	<p>Toutes les haltes ferroviaires ne sont pas accessibles aux PMR.</p> <p>L'APF n'a pas obtenu de réponse sur la mise en accessibilité de la gare de Couëron. Sur le périmètre des transports urbains, le service ProxiTan est déjà saturé. Souhaite que chaque AOT multiplie les possibilités de déplacement avec accès aux gares urbaines. Espère que la nouvelle version Destineo proposera enfin tous les itinéraires accessibles.</p>	<p>Le Sd'AP de la Région a été validé par l'État en 2016. Des critères précis ont permis de définir les gares prioritaires qui bénéficieront d'une mise en accessibilité avant 2025 afin d'assurer un maillage régional des points d'accessibilité. Les communes et leur EPCI qui souhaitent malgré tout engager des travaux d'accessibilité dans leur gare ne pourront bénéficier d'aucun financement SNCF (Réseau et Gares & Connexions) ou de l'État. Cependant, la Région s'engage à soutenir financièrement ces villes.</p> <p>La Commune de Couëron peut donc déposer un dossier de demande de subvention.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	5	qualité de service	Nombreuses surcharges entre Thouaré (départ 7h28) et Nantes quand les trains circulent en US rendant les conditions de transport très pénibles.	La Région est déjà intervenue sur l'axe Nantes - Ancenis pour passer en UM plusieurs trains identifiés en surcharge. Par ailleurs, grâce à l'acquisition de 5 trains plus capacitaires, les rames Regio2N (circulant sur cette ligne depuis juin 2018) proposent 501 places assises sur certains services. Cependant, les compositions en UM assurent des missions de train directe entre Ancenis et Nantes et ne s'arrêtent donc pas à Thouaré. Un roulement avec des rames plus capacitaires sur les liaisons omnibus seront étudiés après la prochaine livraison de 6 autres Régio2N (entre mars et juillet 2019). La Région souhaite un suivi plus fin des phénomènes de surcharge. L'application Contribu'TER est un outil qui doit permettre de gagner en agilité. La Région incite les voyageurs à l'utiliser massivement pour que les remontées d'information du terrain soient plus efficaces. Il s'agit de challenger l'exploitant dont la responsabilité est de mettre en oeuvre un plan d'actions. C'est à cette condition qu'il sera possible d'améliorer la qualité de service, un des leviers pour augmenter les déplacements en train.				
08/11/2018	1bis	qualité de service	Les usagers sont pénalisés par de nombreuses suppressions de train récurrentes.	<u>Information post-réunion</u> : Le nombre de suppressions a fortement diminué entre 2016 et 2017 (globalement - 60% sur les axes Nantes-Châteaubriant, Nantes-Clisson, Nantes-Ste Pazanne et Nantes-Ancenis). Cependant les voyageurs sont incités à utiliser l'application Contribu'TER pour signaler systématiquement à la Région les suppressions de trains.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	toutes	vélos	Nantes Métropole souhaite que la Région accompagne l'agglomération pour la mise en œuvre de son plan vélos afin de concrétiser la complémentarité TER+vélo. L'aide régionale aux collectivités pour la création de liaisons cyclables en rabattement vers les gares existe-elle toujours ?	Le règlement d'intervention régional prévoit de subventionner les communes pour la création d'une piste cyclable en rabattement vers les gares TER. Cependant, il ne s'applique pas sur le périmètre des agglomérations. La Région souhaite attendre la publication des Décrets de la loi LOM avant de définir une politique régionale cohérente en matière de déplacements à vélo.				
08/11/2018	toutes	infrastructure	Regrette l'abattage systématique des arbres le long des voies ferrées. Ce plan d'entretien de la végétation avec des "coupes à blanc" est-il national et réalisé en concertation avec l'ONF et la LPO ? Souhaite plus de transparence et un plan d'élagage alternatif, plus respectueux. Contradiction entre le versement de subventions par le Département aux agriculteurs pour replanter des haies d'une part, et d'autre part la Région qui finance la SNCF pour abattre des milliers d'arbres.	SNCF - Un plan national d'élagage est en effet mis en œuvre pour éviter l'invasion des végétaux sur et au-dessus des voies et ainsi améliorer la ponctualité des trains et la sécurité des circulations. L'ONF et la LPO sont partenaires de cette action. Les collectivités locales concernées sont systématiquement informées en amont. Région - L'inquiétude sur la qualité des coupes est légitime. Sujet à approfondir. Mais c'est un raccourci d'accuser la Région de nuire à la préservation des écosystèmes au travers de la contribution versée à la SNCF. Le défaut d'entretien pose de véritables problèmes de sécurité notamment en automne quand la chute des feuilles provoquent le phénomène de "patinage/enrayage" des roues des trains.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
					raisons techniques	raisons financières		
POUR INFORMATION								
08/11/2018	T1	desserte	<p>Regrette le train qui circule à vide chaque matin : cela représente une dépense financière importante. Il est normal pour un train de stationner en ligne la nuit et s'étonne que la SNCF ne proposent plus à ses agents des "découchés".</p> <p>Demande quel est le nombre de voyages quotidien. La fréquentation annuelle semble être loin des estimations annoncées en 2014. La ligne est déficitaire : pour y remédier, propose une évolution de l'exploitation par la diamétralisation des circulations sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire nantaise.</p>	<p>SNCF - Le 1er train du matin roule en effet à vide et permet l'optimisation des roulements sans découché de conducteur.</p> <p>Région - Le choix du matériel roulant ne peut plus faire polémique : l'infrastructure est construite, le matériel roulant est acheté... Comment expliquer au contribuable ligérien qu'il faudrait financer une nouvelle infrastructure et de nouvelles rames ?</p> <p><i>information post-réunion</i> : La ligne Nantes - Châteaubriant n'aurait jamais pu être réouverte sans le matériel roulant Dualis, sans quoi il aurait fallu supprimer tous les passages à niveau dont les 5 situés sur la ville de Nantes.</p> <p>La fréquentation de la ligne T1 est de 4293 voyages/jour (pour un jour type de base, aux comptages hiver 2017).</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	1bis*5	desserte	<p>FNAUT - Souhaite des liaisons diamétralisées entre Savenay et Ancenis comme ce sera bientôt le cas dans le secteur du Mans. Demande pourquoi ce projet n'a pas été mené dans le cadre du cadencement en 2017. Si les lignes 1bis et 5 proposent désormais un cadencement à la 1/2h, il faudrait le généraliser sur toutes les branches de l'étoile nantaise.</p>	<p>Région - L'objectif de diamétralisation des circulations fait sens. La Région rappelle que les négociations sur le cadencement ont été menées en 2015 par l'équipe précédente. Si actuellement toutes les conditions (notamment techniques) ne sont pas réunies pour organiser une diamétralisation complète de l'étoile ferroviaire de Nantes, cela reste un objectif à moyen terme. Le cadencement généralisé à la 1/2h en secteur périurbain est un bel objectif. En heures de pointe, les conditions techniques restent un frein à son déploiement en raison notamment de la capacité limitée en gare de Nantes. Les conditions financières doivent également être examinées. La circulation des trains est financée par la contribution publique. Des améliorations sont prévues pour augmenter la fréquence des trains mais pas à court terme. Nantes Métropole - Chacun doit payer sa juste part. L'agglomération de Nantes n'a pas l'exclusivité de la responsabilité des déplacements. Les bouchons routiers touchent l'ensemble de l'aire d'influence de Nantes, au-delà des limites administratives. Le choix de la voiture au lieu des transports en commun dépasse les frontières de l'agglomération. Il s'agit donc de trouver les moyen de collaborer avec l'ensemble des territoires. La Région a un rôle capital à jouer autour du transport ferroviaire. L'évolution des comportements individuels dépend de la capacité des opérateurs à proposer la complémentarité des modes de transport (vélos, train, car, tram...). Toutes les collectivités doivent travailler ensemble pour le bien de la planète.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	5	desserte	<u>[question écrite]</u> Demande des trains supplémentaires : à 8h30 au départ de Mauves, à 16h50 au départ de Nantes. Le train de 19h22 part trop tôt pour les salariés qui travaillent dans le commerce : propose de le décaler à 19h30.	<u>Information post-réunion</u> : L'offre de transport entre Nantes et Ancenis sera largement améliorée après les travaux du terminus technique d'Ancenis qui seront achevés en décembre 2020. La desserte passera alors de 11 à 22 allers-retours.				
08/11/2018	toutes	fréquentations	La FNAUT demande si les chiffres de fréquentation présentés comprennent les voyages avec billets TAN.	<u>information post-réunion</u> : Les chiffres de fréquentation annuelle par ligne et par an ne tiennent pas compte des voyages réalisés avec des billets TAN. En revanche, dans le dossier de réunion (page 4), les comptages par gare intègrent bien les TAN/TER.				
08/11/2018	5	qualité de service information voyageurs	Rencontre souvent des problèmes de surcharges et constate le manque d'information en situation perturbée. Il n'y a plus de contrôleurs dans les trains : les voyageurs ne savent plus ce qui se passe. S'étonne donc des résultats positifs de l'enquête de satisfaction.	La Région est en effet préoccupée par de nombreux dysfonctionnements : ponctualité, sur-occupation des rames, accessibilité, circulations supprimées, achat des titres de transport. La nouvelle convention Région-SNCF 2018-2023 portera ses fruits à terme.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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
					<i>raisons techniques</i>	<i>raisons financières</i>		
08/11/2018	toutes	qualité de service	[<i>question écrite</i>] L'application Contribu'TER est un outil intéressant mais ne doit pas justifier une baisse de subvention de la Région à la SNCF (notamment pour l'achat des matériels roulants et le recrutement des personnels navigant).	<i>Information post-réunion</i> : L'objectif de l'application Contribu'TER consiste à renforcer la qualité du service rendu aux voyageurs (surcharges, retards, suppressions, défaut d'information en situation perturbée). Elle permet ainsi à la Région de disposer en temps réel de données directement issues du terrain afin de les croiser avec celles transmises par la SNCF et d'informer rapidement son exploitant des problèmes récurrents pour correction dans les meilleurs délais. Son objectif n'est donc pas de faire baisser la contribution que la Région verse à la SNCF.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	toutes	qualité de service	Sud Rail - Quelles réponses apporte la SNCF à la Région au sujet des trains supprimés par manque de conducteurs ? Est-ce la conséquence d'une contribution régionale moins importante ?	<p>La Région est en effet informée de la suppression conjoncturelle de trains sur plusieurs axes pour défaut de conducteurs. La subvention régionale versée à la SNCF est en augmentation : on ne peut pas reprocher à la Région de faire des économies au détriment des recrutements de conducteurs. La Région confie par convention la mission de faire circuler les trains à un opérateur. Mais elle n'intervient pas dans la gestion opérationnelle au quotidien, pour expliquer à l'exploitant comment gérer ses ressources humaines. Dans le cas contraire, la Région devrait gérer le transport de voyageurs sous la forme juridique de la régie. La Région n'a ni les moyens ni la volonté pour se substituer aux exploitants du réseau pour organiser la production. La gestion du service de transport régional s'inscrit donc dans le cadre d'une convention. Il s'agit de respecter ce cadre légal et les responsabilités de chacun des acteurs. La Région souhaite que SNCF produise le service avec des moyens adaptés. Rappel : le contribuable, via la subvention publique, finance 70% du coût de fonctionnement du réseau.</p> <p>SNCF - Reconnaît un pique d'absence de conducteurs à la fin de l'été 2018. Deux causes principales : phase de congés annuels des agents et un pic de congés maladie depuis le mois de juin (qui n'a certes pas été ressenti par les voyageurs avant la rentrée en raison de l'allègement du plan de transport pendant la période estivale).</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	toutes	gares information voyageurs	FNAUT - Regrette l'absence d'un document d'information, sous forme de tableau par exemple, regroupant l'ensemble des services disponibles dans toutes les gares de la Région.	Sur le site internet SNCF TER Pays de la Loire, tous les services en gares sont précisément recensés dans la rubrique "Services et Gares" (puis "rechercher une gare") : adresse, horaires d'ouverture, modes de distribution, intermodalité, parkings vélos et voitures, accessibilité, départs/arrivées en temps réels, fiches horaires, travaux en cours...etc.				
08/11/2018	5	vélos	La capacité d'emport des vélos dans les rames est trop limitée. Même les nouveaux matériels roulants ne proposent pas plus de crochets. Quelles sont les évolutions envisagées pour améliorer les déplacements train+vélo ?	L'augmentation des espaces vélos dans les trains n'est pas l'objectif de la Région. Des moyens supplémentaires sont mis en œuvre en période estivale pour la saison touristique. Le parc de matériel roulant est dimensionner pour transporter prioritairement des voyageurs. Le réalisme financier impose d'anticiper l'augmentation de la fréquentations de voyageurs. Le coût pour des emplacements vélos est très élevé. L'usage du vélo est en croissance et la Région y répond avec plusieurs dispositifs dont notamment le stationnement en gares d'arrivée et de départ (ce qui suppose d'avoir 2 vélos), la subvention pour les vélos pliants. La Région préfère investir dans des abris vélos sécurisés en gare plutôt que de multiplier les espaces ou accroche vélo dans les trains.				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	5	vélos	<p>Usager des Sorinières se rend tous les jours à Ancenis. Trouve regrettable que la capacité d'emport des vélos dans les trains soit si limitée. Rien n'est fait pour les cyclistes qui empruntent les trains. Il n'est pas envisageable de stationner un VAE d'une valeur de 2500 euros hors abri sécurisé (celui d'Ancenis a brûlé). La SNCF ne fait aucun effort, alors que des usagers choisissent des modes de déplacement doux et les transports en commun et abandonnent leur voiture au bénéfice de la transition écologique. Souhaite que la Région investisse comme en Allemagne avec plus d'espaces vélos dans les rames. Certains parlent beaucoup de l'intermodalité mais ne la pratique pas beaucoup. Le vélo, c'est la modernité.</p>	<p>La Région n'est pas d'accord sur le fait que "rien ne serait fait" pour les vélos. Elle finance de nombreux équipements et services en gare pour faciliter l'intermodalité train + vélo : des milliers d'euros sont investis dans la création de pistes cyclables en rabattement vers les gares, la pose de cyclo-blocs et d'abris sécurisés en gare, la subvention régionale aux particuliers pour l'achat de vélos pliants, la participation financière pour la location de vélos en gare, etc. Mais l'objectif reste de transporter plus de voyageurs dans les trains à l'heure où l'on déplore de trop nombreuses surcharges et des conflits d'usage. Les enjeux de la transition écologique sont majeurs, mais la priorité de la Région n'est pas de transporter des vélos dans les trains, même si on peut toujours améliorer les équipements et le stationnement en gare. Il s'agit également d'un choix économique : le budget régional n'est pas extensible. La Région doit investir massivement sur de nombreux champs et en 1er lieu sur les infrastructures pour sauver plusieurs lignes ferroviaires (Clisson - Cholet, mais aussi 94 millions d'euros à trouver d'ici 10 ans pour Le Mans - Alençon). Les équilibres financiers imposent de trouver d'autres solutions comme les abris sécurisés. Compte tenu du taux de développement des vélos électriques ces dernières années, la Région ne pourra jamais investir pour accueillir tous les vélos dans les trains.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	T1	matériels roulants	<p>Sud Rail - Quelles sont les pannes récurrentes sur les rames trans-trains (Dualis) ?</p> <p>Pour éviter les heurts avec les animaux sauvages, des catadioptrés ont été installés : sont ils vraiment efficaces ? Existe il d'autres leviers ?</p>	<p>Suite aux pannes récurrentes du matériel tram-train, la Région a suspendu le versement de 8 millions d'euros (solde des factures d'acquisition) . Un plan d'action tripartite (Région/SNCF/Alstom) est actuellement mis en oeuvre pour améliorer l'entretien de ces matériels roulants. Le taux d'incidentologie des rames Dualis s'avère très supérieur aux chiffres initialement annoncés dans le contrat de vente par le constructeur. La Région suit l'évolution des résultats de façon précise et régulière. Il n'est pas acceptable de financer l'achat de 24 rames tram-train pour n'en voir circuler que 15 ou 16/jour en moyenne. La Région attend des résultats concrets.</p> <p>SNCF - Les catadioptrés sont un des éléments de réponse mais SNCF travaille aussi avec l'ONCFS et la Direction Régionale de l'Équipement (autorisation des chasses ciblées) pour trouver des solutions efficaces pour éviter les chocs entre animaux sauvages et trains.</p>				
08/11/2018	toutes	qualité de service information voyageurs	<p>Sud Rail pense que les conducteurs de train ne peuvent pas renseigner les usagers sur les correspondances car ce métier exige d'être concentré sur la sécurité. C'est pourquoi le syndicat souhaite le maintien des contrôleurs dans tous les trains.</p>	<p>C'est en effet clairement la volonté de la SNCF d'accompagner la montée en compétences des conducteurs de train. L'expérimentation menée sur les lignes T1 et T2 est très satisfaisante. SNCF souhaite donc continuer à déployer les prises de paroles sur l'ensemble des lignes du réseau.</p>				

TABLEAU DE SUIVI DU COMITÉ DE LIGNES DU 8 NOVEMBRE 2018

mise à jour du 14/05/2019

date CDL	ligne <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		
08/11/2018	toutes	<<<	CGT - Regrette le passage en force du Gouvernement pour imposer la transformation du système ferroviaire. Le syndicat dénonce l'ouverture à la concurrence, la hausse des prix des billets, l'abandon des petites lignes et le recul du service rendu. Le Gouvernement dessine un nouveau type de transport ferroviaire plus financier qui se substituera aux valeurs du service public, se cantonnera à quelques grandes lignes et fera la part belle au mode routier. La CGT dénonce la casse du patrimoine humain et industriel de la SNCF. Elle revendique la ré-humanisation des gares, des trains et des moyens pour les ateliers d'entretien.	La Région a bien pris note de l'intervention et partage l'objectif de développer les transports publics en mode ferroviaire.				

(*) Liste des abréviations utilisées

PMR : Personne à Mobilité Réduite

UM : Unité multiple (trains circulant avec plusieurs rames)

ASR : Abonnement Scolaire Réglementé

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal (communauté de communes, d'agglomération...)

ONCFS : Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage

US : Unité Simple (une seule rame)

PDE : Plan de Déplacement des Entreprises (nouvelle appellation : plan de mobilité)

Sd'AP : Schéma d'Accessibilité Programmé

ONF : Office National des Forêts

LPO : Ligue de Protection des Oiseaux

VAE : Vélo à Assistance Electrique

PDU : Plan de Déplacement Urbain

LOM : Loi d'Orientation sur les Mobilités

DDE : Direction Départementale de l'Equipement