

CDL SUD VENDÉE Périmètre : lignes 8 Nantes - La Roche sur Yon - Les Sables d'Olonne / 9 Nantes - Luçon - La Rochelle / 14 La Roche sur Yon - Bressuire/ 15 La Roche sur Yon - Fontenay le Comte / 16 Fontenay le Comte - Niort / 17 Fontenay le Comte - La Rochelle / lignes routières interurbaines régulières de Vendée

date réunion	ligne concernée (voir légende)	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
POUR SUIVI								
12/12/2019	9	distribution	<p>En sud Vendée, les seuls guichets restant ouverts sont à La Roche/Yon et Les Sables d'Olonne. Le guichet répond aux besoins des voyageurs qui ne sont pas familiers des outils digitaux. La baisse du volume horaire du guichet de Luçon, paliée par la gare mobile est vécu comme une provocation.</p> <p>La Mairie de Luçon souhaite le retour d'une ouverture de 56h/semaine du guichet de la gare. Pour les solutions alternatives, les Offices de tourisme prennent le relais pendant les négociations avec SNCF.</p>	<p><u>Région</u> - Le guichet de la gare de Luçon existe toujours. Il s'agit uniquement d'une réduction du volume horaire d'ouverture. Les suppressions de guichet existaient déjà sous l'ancienne majorité régionale, ce n'est pas une nouveauté et concerne toutes les Régions de France, mais constituent en effet un problème pour les usagers pour qui les services SNCF sont réduits. L'objectif de la Région est de trouver des solutions alternatives. Face à la fracture numérique, c'est aux collectivités locales de reprendre en main ce service pour réhumaniser ce service. Le dialogue entre la Région et les collectivités locales doit être permanent pour imaginer les solutions les plus adaptées à chaque territoire.</p> <p><u>SNCF Mobilités</u> - La stratégie nationale consiste à se tourner vers des solutions digitales pour la vente des billets. En effet, la digitalisation des ventes est une tendance de fond en hausse cette année de +62%. Le marché des DBR est également en croissance. La baisse des ventes physiques aux guichets s'élèvent entre 20 à 30% partout en France, parallèlement à la hausse de fréquentation des TER. Plusieurs types de solutions sont donc déployées, en concertation avec les Collectivités locales qui répondent aux besoins des usagers dans 80 à 95% des cas. Pour remettre de l'humain, les partenaires dépositaires présentent l'avantage de proposer des horaires d'ouverture très larges et sont souvent ouverts 7/7 jours. Enfin, la vente de billets est également possible par téléphone en appelant le ☎ 0 800 210 800 (Centre Relation Clientèle de la SNCF basé à Nantes). Il traite 300 appels par jour. SNCF travaille à la réduction du délai de livraison des billets à domicile. À Luçon, suite à négociation avec le Maire et sous la pression des usagers, la baisse du volume horaires d'ouverture du guichet a été moins forte que prévue. La Gare Mobile offre toutes les fonctionnalités d'un guichet.</p>				
12/12/2019	14	distribution	<p>La Mairie de Chantonay a été informée courant juin, sans concertation préalable, de la décision de fermer le guichet et d'installer un DBR*. Il existe pourtant en gare un agent de circulation. Le Conseil Municipal a voté une motion le 16/09/19 contre la fermeture du guichet.</p> <p>L'AUT* 85 - Le nouveau dirigeant de la SNCF a annoncé vouloir développer la polyvalence des agents. L'association souhaite donc que l'agent de circulation continue à vendre des billets à Chantonay. Un éventuel dépositaire sera trop loin de la gare.</p>	<p>La <u>Région</u> est tout à fait d'accord sur la polyvalence indispensable des agents SNCF.</p> <p><u>SNCF Mobilités</u> a rencontré le Maire le 18/06/2019 pour annoncer la fermeture du guichet. Des discussions sont en cours pour trouver une solution alternative chez un dépositaire (Le Vincenne), situé non loin de la gare.</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		
12/12/2019	15*16*17	distribution	<p>Le bilan de la 1ère année de fonctionnement du guichet de Fontenay-le-Comte, géré avec l'outil Mobileo par la société Sovetours n'est pas satisfaisant. Seuls 2060 billets ont été vendus au 31/08/19, soit 10 billets par jour seulement, alors que le guichet assurait un volume de vente plus important grâce à la présence d'un agent SNCF qualifié. Les usagers sont obligés de se rendre aux guichets de La Roche/Yon, Niort ou La Rochelle. Par ailleurs, 1030 ventes n'ont pas pu être réalisées en raison de problèmes techniques avec la tablette ou du refus de paiement en espèces. Sovetours refuse de communiquer le contrat passé avec la SNCF en raison d'une clause de confidentialité.</p>	<p>La Région n'est pas surprise par la diminution des ventes et les problèmes rencontrés au guichet de Fontenay le Comte. En effet, la solution "Mobileo" installée était la première version de ce nouvel outil de vente. Des développements en cours permettront d'améliorer son efficacité. Souhaite que Mobileo permette l'achat de tous les titres SNCF et le paiement en espèces.</p> <p>SNCF confirme que le contrat est protégé par le droit des affaires.</p>				
12/12/2019	15*16*17	distribution	<p>La Mairie de Fontenay le Comte souhaite connaître les évolutions à venir de l'outil Mobileo car des commerçants de la ville pourraient être intéressés pour devenir dépositaire. Sur cet outil de vente, on est cependant aujourd'hui loin des promesses initiales : des engagements fermes doivent être pris pour le développement de cette application. On peut admettre qu'il existe des clauses de confidentialité dans un contrat commercial entre SNCF et le dépositaire. Cependant les commerçants utilisent des équipements municipaux (c'est le cas du PEMU*), d'où le "droit de regard" de la Municipalité.</p>	<p>La Région souhaite qu'une réunion tripartite soit organisée entre SNCF, Sovetours et la Mairie, malgré la clause de confidentialité.</p> <p>SNCF Mobilités précise que Sovetours a accepté de travailler avec sa propre caisse. Reconnaît que les engagements d'évolution de l'outil Mobileo ne sont pas encore suivis d'effets.</p>				
12/12/2019	15	tarifs	<p>Il n'existe toujours pas de tarif spécifique pour l'arrêt à St Florent des Bois : l'utilisateur est obligé de payer son abonnement jusqu'à Mareuil-sur-Lay.</p>	<p><i>[Extrait du compte-rendu du CDL du 14/09/2017]</i> "Le tarif pour St Florent des Bois est en effet rattaché à l'arrêt existant le plus proche. Rappel : cet arrêt (dit facultatif) avait été créé pour le confort des usagers mais sans tarification particulière car il nécessiterait la refonte totale de la grille tarifaire. Par ailleurs, SNCF fait payer un "ticket d'entrée" pour chaque création d'arrêt dans la base de vente. Si la fréquentation est suffisante, un tarif spécifique pourrait être étudié.</p> <p>Information post-réunion : L'arrêt «St Florent des Bois» sera créé dans la base de vente. Ainsi, les usagers auront à l'avenir un abonnement qui correspond précisément à leur point de montée et de descente. La date de mise en oeuvre opérationnelle n'est pas encore connue.</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		
12/12/2019	15	tarifs	En qualité d'abonnée Tutti illimité, l'usagère ne peut pas emprunter le car scolaire 540, alors qu'elle travaille dans un Éts scolaire (les élèves, quant à eux, peuvent monter dans le car de la ligne 15).	<u>Sovetours</u> - En effet, une souplesse a été temporairement accordée au public scolaire le temps que tous les élèves reçoivent leur carte de transport. Ils ne peuvent plus désormais emprunter les autocars de la ligne régulière. <u>Région</u> - S'il existe un intérêt pour les usagers, il serait cependant intéressant d'étudier cette possibilité.				
12/12/2019	9	infrastructures	Le PTA* est rendu public trop tardivement. Aurait souhaité des cars de substitution uniquement sur la section concernée par les travaux. Les horaires des cars sont construits entre La Rochelle et Nantes, détériorant notamment le temps de parcours (4h entre La Rochelle et Nantes en train + 2h supplémentaire avec le PTA). Il n'y aura donc plus de correspondances possibles vers Paris. Le cloisonnement entre les branches SNCF TER, TGV et IC* est un handicap : en gare de La Roche, un affichage Intercité indique qu'il n'y aura aucun train entre La Rochelle et Nantes pendant les travaux, ce qui est faux. Le transport des matériels nécessaire pour les travaux aurait du privilégier le fret ferroviaire. Regrette le choix du transport par camions, qui engendrera des nuisances pour les riverains.	En effet, la <u>Région</u> regrette la diffusion tardive de ce PTA. SNCF a décidé de faire circuler les trains uniquement sur la partie sud. Les trains de la ligne 8 La Roche/Yon - Nantes continuent pourtant de circuler pendant les travaux. Des solutions sont en cours d'étude , soit par train (avec l'État pour les Intercité) ou par navettes routières au départ de La Roche/Yon. <u>SNCF Réseau</u> - Le chantier a fait l'objet d'appels d'offres. Pour le transport des matériaux, plusieurs modes opératoires étaient proposés. Compte tenu de l'obligation de livrer la nouvelle voie en juin 2021, c'est l'offre routière qui était économiquement la plus intéressante (obligation légale du "moins disant"). Cette solution modale présente également l'avantage d'être plus souple pour la gestion des aléas de chantier. Le pic d'activité représente 20 chantiers et 350 agents sur site. Toutes ces raisons concourent au choix du transport par camions.				
12/12/2019	14	infrastructures	Ne comprend pas le choix de fermer la ligne suite à l'oxydation des rails. Pourtant des solutions existent. Il faudrait faire passer une draine plusieurs fois par semaine pour améliorer le plan de roulement. La mise en œuvre du train meuleur n'est prévue qu'à compter de janvier 2020.	<u>SNCF Réseau</u> - La fermeture a été décidée également en raison de problèmes à certains PN* dont les barrières se relevaient alors que des trains circulaient encore sur la voie. Cette situation engageait la sécurité. L'arrêt des circulations permet de lancer des expertises qui sont toujours en cours. Le nettoyage des rails avec la draine et le train laveur se poursuit. Pour retrouver un niveau de sécurité optimal, la mobilisation d'un engin appelé "wagon meuleur" est indispensable, mais il est actuellement indisponible. Son intervention est programmé pour fin janvier 2020 . <u>Région</u> - Beaucoup d'argent a en effet été investi sur les LGV* au détriment des lignes régionales. La Région a conscience que des travaux lourds seront nécessaires sur cette ligne , au risque sinon d'avoir des LPV* et des coûts élevés de maintenance renforcée. Des discussions sont d'ores et déjà engagées avec la Région Nouvelle Aquitaine pour sauver cette ligne . À cet effet, une étude a été commandée à SNCF Réseau pour connaître les conditions et moyens nécessaires à sa régénération afin d'assurer sa pérennité à 50/60 ans. Le coût de la modernisation sera très important : il s'agit donc dès aujourd'hui de réfléchir à l'offre de desserte future, à quel coût, pour quel niveau de travaux. En attente de la conclusion de cette étude.				janv-20

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		
12/12/2019	14*9	infrastructures	L'AUT* 85 ne comprend pas pourquoi SNCF Réseau refuse de faire circuler des trains de fret sur la zone de Pouzauges. Les 230000 tonnes de ballast nécessaire aux travaux entre La Roche/Yon et La Rochelle auraient pu être transportées par train. Les riverains subiront les conséquences de la circulation des camions qui retournent à la carrière.	SNCF Réseau - Le refus de faire circuler des trains fret sur ce secteur est motivé par la volonté de préserver la ligne. Les rails datent en effet de 1932 et les traverses de 1935. Il sera donc nécessaire d'envisager des travaux de modernisation de cette infrastructure.				
12/12/2019	9	infrastructures	La ligne Nantes-Bordeaux est très structurante, notamment pour l'accès aux aéroports de Mérignac et Nantes-Atlantique. Souhaite que les discussions entre les Régions Nouvelle Aquitaine et Pays de la Loire soient engagées dès maintenant pour examiner le financement de la modernisation de la 2nde voie. Son inscription au prochain CPER est indispensable.	<u>Région</u> - Il existe d'ores et déjà un consensus de tous les acteurs pour réaliser la modernisation de la 2nde voie. Les financements disponibles ne permettraient pas d'envisager les travaux des 2 voies simultanément. Les discussions avec l'Etat pour engager le prochain CPER devraient confirmer cette position. À savoir : l'État souhaite à l'avenir distinguer les projets de transport dans les futurs CPER (modification des temporalités).				
12/12/2019	9	infrastructures	Il semble que l'État envisage de surclasser cette ligne dans la catégorie UIC* 6. Ce classement est basé sur le tonnage moyen de la ligne. Si le potentiel fret était important (cf. les besoins du port de La Pallice), la rénovation de la 2nde voie pourrait être financée plus fortement par l'Etat.	La Région a en effet demandé à l'Etat la modification du classement de cette ligne. En outre, l'État étudie, avec le Préfet Philizot, que le financement des travaux ne dépende plus uniquement du classement UIC, mais tienne également compte d'autres critères (caractère structurant de la ligne, ligne d'intérêt régional voire nationale, etc.), quel que soit le tonnage de la ligne. L'objectif est d'obtenir un financement à 100% par l'Etat et SNCF Réseau. La Région est sensible à la question du potentiel fret de la ligne. Cependant, les entreprises intéressées par le fret ferroviaire veulent s'assurer du niveau de service proposé avant de s'engager.				
12/12/2019	9	infrastructures	L'intermarché de Luçon, dont l'accès est situé à proximité d'un PN*, s'inquiète de la période des travaux. Il est important d'anticiper le planning de fermeture du PN pour garantir l'accès des salariés et des clients du magasin.	<u>Région</u> - En effet, les clients et salariés du magasin doivent être le moins pénalisés possible. <u>SNCF Réseau</u> sera attentive à cette situation.				
12/12/2019	9	infrastructures	Dans le cadre des travaux, la Mairie de Marans s'inquiète de l'augmentation du trafic routier qui est déjà très dense, surtout si les matériaux transitent par camions. Cela pose également le problème de l'entretien de la voirie qui se dégradera plus vite. Le PTA sera-t-il suffisant pour absorber les flux de voyageurs ? Souhaite que les 2 périodes de 15 jours qui perturberont les activités commerciales et agricoles soient bien anticipées.	La <u>Région</u> reste à l'écoute pour améliorer, en partenariat avec la SNCF, le niveau de qualité des dessertes alternatives par autocars. <u>SNCF Réseau</u> - Au total sur cette rénovation, 4 PN* au moins seront définitivement supprimés. Mais les dossiers d'enquête sont toujours en cours, tout comme les discussions avec les collectivités locales et la Chambre d'Agriculture. La suppression d'un PN représente un avantage pour la sécurité mais implique des changements d'habitude des riverains.				

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		
12/12/2019	9	infrastructures	S'inquiète des travaux et de la fermeture de la ligne car cette situation menace directement le taux de remplissage du lycée agricole Pétré de Luçon. Demande si les Ets scolaires seront contactés sur la future desserte après travaux.	<p><u>SNCF Réseau</u> - Le planning de fermeture des PN* pendant les travaux a fait l'objet de nombreuses discussions avec les collectivités locales (Département et Mairies) qui restent les partenaires privilégiés pour ce type de travaux. Il n'est pas possible d'aller voir individuellement tous les Éts scolaires. Le PTA* a également été élaboré en concertation avec les collectivités locales. Pour que chacun puisse s'organiser, le calendrier des fermetures temporaires sera mis en ligne sur le site internet de SNCF Réseau (https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/actualite/ligne-nantes-bordeaux-modernisation-section-roche-sur-yon-rochelle).</p> <p><u>Région</u> - Il est difficile de regretter les inconvénients d'un chantier que tous appellent de leurs vœux depuis longtemps. La solution routière est soucieuse des deniers publics, d'autant que l'appel d'offres dépassait le budget initial : pour tenir le plan de financement, il était indispensable de faire baisser la facture finale. Ce choix est assumé. Dans le cas contraire, les travaux risquaient de ne pas démarrer.</p> <p>La Région reconnaît que le plan de transport peut influencer les recrutements du lycée. Les élèves doivent avoir un mode de transport alternatif. SNCF Réseau doit rester attentive à tous les impacts des travaux. Souhaite une prise de contact directe entre le lycée et la Mairie de Luçon qui doit rester l'interlocuteur privilégié.</p>				
12/12/2019	9*17	gares desserte	Après le renouvellement de la voie 2, les circulations commerciales reprendront fin mai 2021 mais la desserte sera toujours limitée à 1 AR/jour en TER et la gare de Velluire ne sera toujours pas desservie. Les collectivités locales du bassin d'emploi de Fontenay le Comte contribuent financièrement à la modernisation de la voie mais sans la réouverture de la halte de Velluire. L'AUT85 souhaite une étude parallèlement aux travaux pour examiner cette réouverture. De nombreuses Municipalités ont voté des motions dans ce sens.	<p>La Région pourrait réétudier l'offre de service sur cette ligne. La Région est bien informée des demandes du secteur sud Vendée pour la réouverture des gares de Velluire (liaisons avec Luçon) et de Marans, notamment pour envisager des liaisons périurbaines (La Roche/Yon - Marans).</p> <p>En premier lieu, il est indispensable de faire les travaux pour redonner vie à la ligne. Il est impossible de prendre aujourd'hui des engagements sur la création / réouverture de haltes supplémentaires. Des discussions sont à venir avec les collectivités locales concernées.</p> <p><u>Information post-réunion</u> : la halte de Velluire est fermée depuis de nombreuses années.</p>				
12/12/2019	9	infrastructures gares desserte	Les CDD* demandent la réouverture des gares de Nailliers, Velluire, Champs St Père (85), Nemy, Andilly et Dompierre-sur-Mer (17) pour proposer une alternative au "tout voiture". La modernisation de 2 voies sans gares ne sert à rien. Demande une étude pour créer des cantons tous les 10 km (au lieu de 30 km actuellement) afin que les dessertes correspondent aux temps de vie des habitants.	<p><u>SNCF Réseau</u> - Chaque projet de modernisation ferroviaire fait l'objet d'études d'exploitation très approfondies pour s'assurer de la future desserte. Avec les voies d'évitement à Luçon et Marans, l'infrastructure sera capable d'absorber le doublement, voire le triplement du plan de transport.</p> <p><u>Région</u> - Si des études sont en cours pour l'augmentation de la desserte entre Nantes et La Rochelle, la réouverture de gares fermées depuis de nombreuses années ne peut être envisagée qu'avec un fort potentiel de fréquentation et une densification importante de la desserte. Par ailleurs, la création de nouveaux arrêts impacteraient négativement les temps de parcours, pénalisant ainsi les voyageurs longue distance.</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		
12/12/2019	14	desserte	Regrette que le train dans le sens Tours > La Roche/Yon ne desserve pas Bournezeau, Fougeré et La Chaize/Vicomte. Les voyageurs vendéens peuvent faire l'aller mais pas le retour. Seules 4 minutes seraient nécessaires pour marquer ces arrêts.	Si la Région investit massivement pour sauver cette ligne, c'est nécessairement pour augmenter la desserte. L'ambition régionale est de faire circuler plus de trains, y compris en heures creuses (le réseau est d'ores et déjà saturé en heures de pointe).				
12/12/2019	9	desserte	Suite à une rencontre entre la FNAUT nationale et le Préfet Philizot, la Région Pays de la Loire envisagerait de créer 1 A/R supplémentaire entre Nantes et La Roche/Yon ?	Des études sont en cours pour une éventuelle augmentation de l'offre TER entre Nantes et La Rochelle. La Région pourrait se prononcer d'ici l'été 2020. Concernant les circulations Intercité, qui s'arrêteront toujours à Luçon, l'État envisage de porter la desserte à 4 AR/jour.				
12/12/2019	8*15	desserte	Souhaite plus de cohérence entre les services routiers et ferroviaires. Pas assez de places dans les autocars. En cas de problème de train le vendredi soir, on perd la correspondance sur le car. Les différents transporteurs devraient communiquer entre eux pour éviter de pénaliser les usagers.	La Région reste à l'écoute des usagers et exploitants du réseau pour améliorer l'information voyageurs. Lors de la dernière session plénière, la Région a d'ailleurs voté des crédits pour la création d'un inventaire sur tous les modes de transport de la Région. Cet outil permettra à terme à tous les exploitants d'avoir accès à l'information en temps réel.				
12/12/2019	15	desserte	Ne comprend pas pourquoi un abri bus a été installé en novembre 2019 avenue Marceau à Fontenay-le-Comte, alors que cet arrêt n'est plus desservi par le service de 19h13. Depuis le changement de service, le départ a lieu uniquement à partir du PEMU.	Sovetours - Il s'agit d'un arrêt en corrélation avec le réseau urbain. L'absence totale de fréquentation régulière de ce point d'arrêt a présidé à la décision de le supprimer. Par ailleurs, l'arrêt av. Marceau posait des problèmes de ré-enchaînement de services. Suite au mail de la cliente, Sovetours s'engage à étudier des adaptations. Information post-réunion : Après examen de la situation, l'arrêt "Marceau" n'est pas réactivé. En effet, cela engendre un retard au quotidien sur le départ de 19h23 du PEMU de Fontenay.				
12/12/2019	8	desserte train + vélo	Pour les déplacements domicile-travail entre Nantes et La Roche/Yon, plusieurs professionnels de santé exerçant à l'hôpital déplorent le cadencement de cette ligne à l'heure. Pour plus de flexibilité, il faudrait un train toutes les 1/2 h aux heures de pointe. Souhaite lancer une pétition avec les autres voyageurs du train. Nombreux sont ceux qui embarquent leur vélo dans le train. Il faudrait améliorer la communication autour de la subvention régionale pour l'achat d'un vélo pliant.	La Région a bien reçu la réclamation concernant le cadencement de cette ligne. La demande d'offre supplémentaire est bien enregistrée. La Région travaille pour améliorer le service aux usagers et a bien conscience des besoins de transport des personnels du centre hospitalier départemental. Concernant les vélos, la priorité régionale est de faire circuler les voyageurs. Il ne sera financièrement pas possible d'accompagner le dimensionnement des matériels roulant à l'augmentation exponentielle des usagers-cyclistes. La Région privilégie d'autres solutions comme le stationnement sécurisé des vélos en gare. En effet, la promotion de la subvention pour les vélos pliants doit être améliorée. Information post-réunion : En savoir + sur la subvention vélo pliant : https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/gares/pap/velos-pliants				
12/12/2019	14	qualité de service	On déplore de multiples retards et suppressions de trains, notamment en gare de Bressuire. Il semble qu'en raison de la voie unique, le TER attend le passage d'un autre train. Quel est le régime de priorité dans cette gare ?	Région - Les services ferroviaires sont construits ainsi depuis de longues années pour offrir des correspondances à Tours. SNCE - Souhaite prendre le temps d'échanger autour des questions posées par l'association pour répondre avec plus de précision.				

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		
12/12/2019	9	accessibilité	Le guichet de la gare mobile est inaccessible aux PMR. Demande si les autocars de substitution pendant les travaux sont accessibles aux PMR*.	<p><u>Sovetours</u> - Les autocars utilisés pour le PTA* ne sont pas accessibles.</p> <p><u>SNCF Mobilités</u> - Le dispositif "Accès TER" doit apporter une réponse adaptée.</p> <p>La Région souhaite que SNCF diffuse une communication spécifique pour les personnes à mobilité réduite.</p> <p><u>Information post-réunion</u> - Gare Mobile : Les agents SNCF viennent à la rencontre des voyageurs et peuvent délivrer l'information et les titres de transport à l'extérieur de la gare mobile.</p>				
POUR INFORMATION								
12/12/2019	toutes	réseau	Les usagers attendent un service de qualité et des réponses aux besoins de déplacements, au lieu de dépenses dans le nouveau logo Aléop. Le fait de gommer l'identité du transporteur historique est-il une façon de préparer l'ouverture à la concurrence ?	Le législateur a souhaité le transfert de la compétence des transports interurbains et scolaires aux Régions (Loi NOTRe*). La définition d'une marque globale pour le réseau régional de transport permet de communiquer sur tous les modes de transport (autocars, trains, bateau) et d'uniformiser l'information des voyageurs dont les déplacements dépendent de l'AOT* Région. Etant désignée comme chef de fil intermodalité, la Région développera à terme des services billettiques multimodales. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER dans toutes les Régions, plusieurs opérateurs sont susceptibles de faire circuler des trains. Le travail d'harmonisation au travers d'une marque unique n'empêche pas la Région de développer l'offre de transport sur son territoire.				
12/12/2019	9	tarifs	Compte tenu de la particularité de la desserte de Luçon, le voyageur est obligé de choisir un tarif différent en fonction du train (TER ou IC*). Quid de la continuité du service entre Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine ?	Les voyageurs qui circulent avec un titre de transport TER peuvent tout à fait monter dans un train Intercité. À cet effet, il existe des accords TER/IC. D'autres accords avec les régions limitrophes permettent également aux Ligériens de se déplacer avec un billet Pays de la Loire jusqu'à La Rochelle, Rennes, Tours, Alençon, etc. Cependant, les cartes commerciales SNCF ne permettent pas toujours de voyager sur TER. La Région souhaite que SNCF permette les mêmes conditions d'utilisation des cartes nationales sur le réseau régional.				
12/12/2019	15	tarifs	L'information sur la gamme tarifaire pourrait être améliorée. En qualité d'abonné, paye seulement 2 euros A/R entre La Roche/Yon et Fontenay-le-Comte, mais le tarif pour un voyageur occasionnel est très onéreux. De nombreux salariés auraient intérêt à prendre un abonnement.	La Région se félicite d'avoir créé en 2018 une gamme tarifaire attractive (notamment le Forfait Tutti illimité). Il reste naturellement des marges de progrès pour communiquer sur la gamme tarifaire.				
12/12/2019	15	tarifs	L'abonnement acheté sur Internet est moins onéreux, avec une différence de prix de 300 euros par rapport au guichet.	<u>Information post-réunion</u> : il y a eu confusion entre l'abonnement Tutti illimité (forfait annuel, payé mensuellement) et le forfait Tutti mensuel. Le tarif est en effet plus avantageux avec l'abonnement annuel. Les tarifs restent cependant strictement les mêmes, quels que soient les canaux de distribution (hors tarifs spécifiques circonscrits aux canaux digitaux, comme les billets Ecco).				
12/12/2019	14	desserte	Pour la promotion du "Train des Plages" saison 2019, aucune publicité n'a été faite à Chantonay.	<u>Information post-réunion</u> : La communication de la Région des Pays de la Loire relative à la campagne " Aléop à la Plage " sur le territoire Nord Poitou (Nouvelle Aquitaine) a porté sur le déploiement de plusieurs supports : 1/ affiches, 2/ dépliants dans les Mairies (Thouars, Parthenay, Loudun, Nueil-Les-Aubiers, Bressuire, Cerisay), association CL2T et les offices de tourisme du Bocage et du Pays Thouarsais 3/ La fourniture de la mise au format du visuel clé 2019 Aléop à la plage co-brandé 4/ La fourniture d'un post Facebook pour relai sur les réseaux sociaux de la Région Nouvelle Aquitaine.				

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		
12/12/2019	9	distribution	L'ADSP* souhaite connaître la définition de la "fréquentation" d'un guichet : s'agit-il seulement de la vente des billets, de son chiffre d'affaires ? Il faudrait également prendre en compte les usagers qui viennent à la gare de Luçon pour avoir des renseignements et des conseils sur leurs déplacements.	La Région partage l'avis de l'association. SNCF analyse la pérennité d'un guichet sous le prisme exclusif des ventes réalisées. Face à la deshumanisation des services publics il faut trouver des solutions innovantes : à la gare de Châteaubriant (44) par exemple, la Mairie a installé un "Point Mobilité". SNCF Mobilités - La fréquentation des points de vente (nombre de visites, quel que soit le motif) est chiffrée et analysée au travers d'enquêtes.				
12/12/2019	8	distribution	Aux Sables d'Olonne, depuis mai 2019, il n'y a plus qu'un seul guichet ouvert le matin de 9h à 14h pour une population de 50000 habitants (hors été). Par conséquent, la file devant le guichet atteint une quinzaine de personnes pour une attente d'1 heure. La vente digitale n'est pas adaptée à la population âgée de la commune, qui a également besoin d'informations et conseils en dehors de la vente. La Mairie constate une baisse de la qualité de service après cette période d'expérimentation. Sollicite une nouvelle réunion courant janvier 2020 pour trouver une solution.	Région - Le retour d'expériences des territoires est intéressant et permet de comprendre le fonctionnement réel des gares depuis le terrain.				
12/12/2019	15	distribution	Le guichet de la gare de La Roche/Yon était autrefois ouvert dès 6h du matin, contre 8h aujourd'hui. Cette gare ferme le soir dès 18h. Ces horaires ne sont donc pas compatibles avec ceux des usagers.	Information post-réunion : Le guichet de la gare de la Roche sur Yon est bien géré par TER. Une concertation a été menée au court du 2nd semestre 2019 avec la collectivité pour l'évolution des horaires du guichets. Les horaires d'ouverture seront désormais les suivants : lundi-vendredi : 9h30-12h30 14h30-18h30, samedi 9h-12h				
12/12/2019	9	infrastructures	Souhaite la création d'un souterrain pour les piétons et les vélos à Marans. Pour éviter le gaspillage d'argent public, il doit être programmé pendant les travaux de modernisation de la voie 2, en anticipation de ceux de la voie 1.	Région - Il s'agit d'appliquer le principe de subsidiarité* : la ville de Marans étant situé en Charente-Maritime, donc hors Pays de la Loire, c'est aux collectivités locales concernées de s'approprier le sujet.				
12/12/2019	14	infrastructures	L'entretien de cette voie avait déjà été signalée au précédent comité de lignes. Les travaux doivent être poursuivis jusqu'à Bressuire, au risque sinon de couper la voie en deux. Cette ligne paraît peu fréquentée mais elle est très sollicitée en période estivale.	Information post-réunion : Les travaux concernent bien toute la section de voie entre La Roche/Yon et Bressuire.				

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		

Légende des sigles utilisés

PTA : Plan de Transport Adapté

PN : passage à niveau

Loi "NOTRe" : no 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PMR : Personne à Mobilité Réduite

Subsidiarité : Principe selon lequel une autorité centrale (l'État) ne peut effectuer que les tâches qui ne peuvent pas être réalisées à l'échelon inférieur (Collectivités locales).

AUT 85 : Association des Usagers des Transports de Vendée

LGV : ligne à grande vitesse

AOT : Autorité Organisatrice des Transports (la Région)

CDD : Conseils de Développement

PEMU: Pôle d'Echange Multimodal Urbain (de Fontenay-le-Comte)

LPV : Limitation permanente de vitesse

UIC : Union Internationale des Chemins de fer

DRB : Distributeur de Billets Régionaux

CRC : Centre Relation Clients de la SNCF - tél. 0 800 210 800 appel et service gratuits
Ouvert du lundi au vendredi de 7h à 20h et le samedi de 8h à 13h (hors jours fériés)

IC : Train Intercité (compétence Etat)

ADSP : Association de Défense des Services Publics de Luçon



COMMUNIQUE DE PRESSE
Le 24 janvier 2020

Les trois Régions, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine et Centre Val de Loire tiennent à pérenniser la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire – Thouars – Saumur (Tours)



Réunis à Saumur ce mardi 21 janvier, les trois vice-présidents en charge des transports en Région Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine et Centre Val de Loire, à savoir respectivement Roch Brancour (à gauche sur la photo), Renaud Lagrave (à droite) et Philippe Fournié (au centre), ont tenu à confirmer leur souhait de voir réaliser au plus vite les travaux de régénération de la voie ferrée de la ligne La Roche-sur-Yon – Bressuire – Thouars – Saumur, située sur le territoire ligérien et de Nouvelle-Aquitaine avec des trains prolongés jusqu'à Tours, co-financés par la Région Centre Val de Loire.

Il convient en effet aujourd'hui de sauver cette ligne, dont l'état de vétusté des installations ferroviaires ont conduit à une fermeture partielle de la ligne depuis la fin de l'année 2019.

Les trois Régions souhaitent contractualiser rapidement avec SNCF Réseau et engager le financement des études urgentes à mener pour identifier les opérations d'aménagement nécessaires, leur coût et leur programmation. Celle-ci sera proposée au vote des élus en avril prochain.

A noter que depuis fin novembre, la ligne est fermée entre Chantonay et Bressuire. SNCF Réseau a indiqué que la réouverture de cette section était prévue le 3 février.

Par ailleurs, les Régions Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine ont décidé de poursuivre le « Train des plages », desservant les Sables d'Olonne depuis Saumur, de mai à septembre.

Enfin, en ce qui concerne la ligne La Rochelle – La Roche-sur-Yon, dont le chantier de régénération a débuté ces derniers jours pour une durée de 18 mois, les Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire se sont accordées pour lancer une étude de faisabilité d'une desserte TER renforcée, de nature périurbaine au nord de La Rochelle permettant de déterminer le potentiel de clientèle en prenant en compte la création de nouvelles haltes ferroviaires le cas échéant. Cette étude, pilotée par la Région Nouvelle-Aquitaine, devrait pouvoir être engagée dans les tous prochains mois.

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
					<i>raisons techniques</i>	<i>raisons financières</i>		