

CDL Portes de Bretagne

Légende - Lignes du périmètre : L.1 Nantes - Le Croisic / L.2 Nantes - Rennes / L.2Bis Nantes - Quimper / Lignes routières interurbaines régulières de Loire-Atlantique
Pour la signification des sigles et acronymes, retrouver notre [glossaire](#) à la fin du document.*

date réunion	ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
		thématique			suite défavorable		mise en service prévue ou réalisée	
					raisons techniques	raisons financières		suite favorable
POUR SUIVI								
30/09/2021	2	desserte infrastructure	Souhaite la création d'une "Virgule**" à Savenay pour la desserte du bassin d'emploi de St-Nazaire au bénéfice des habitants du secteur de Pontchâteau.	La <u>Région</u> appuie cette demande des élus locaux. La structuration des dessertes a en effet évoluée dans la mesure où les correspondances ont lieu désormais à Savenay. Il n'existe donc plus de liaisons directes (telle que l'ancienne ligne n°3 mixte train/car qui ne proposait qu'un seul A/R en train avec rebroussement à Savenay). La logique du cadencement, mis en oeuvre en juillet 2017, consistait à structurer l'offre avec un nombre de type de missions de trains plus réduit et à créer un hub de correspondance à Savenay. Les missions omnibus Redon-Savenay et Savenay-St Nazaire proposent 45 allers-retours en environ 1h40. Les missions semi-directes Redon-Savenay et omnibus Savenay-St Nazaire proposent 1,5 A/R en environ 1 heure. Les missions omnibus Redon-Savenay et les missions directes ou semi-directes proposent 6,5 allers-retours en un peu plus d'une heure. La période de dialogue territoriale qui s'ouvre dans le cadre du projet LNOBPL* peut être l'occasion pour les collectivités locales de porter cette demande.				
30/09/2021	2*2bis	desserte	Le CODEF* est satisfait de la création d'un nouveau train à 16h15 au départ de Redon. Mais Redon ne doit pas être la variable d'ajustement car depuis le cadencement en 2017 le nombre de liaisons directes entre Nantes et Rennes (donc sans arrêt à Redon) est passé de 13 à 19 trains, tandis que Redon est passé de 3 à 0. Le projet LNOBPL* proposera une desserte Nantes-Rennes toutes les 1/2h. Il faut donc revaloriser le rôle de la gare de Redon en réintroduisant des TER Nantes - Redon à des horaires bien ciblés, capables de capter des voyageurs occasionnels. Demande la création de trains de maillage régional Rennes - Redon : il y a un potentiel de clientèle pour Nantes - Savenay - Bretagne sud. Souhaite également le renforcement Nantes - Lorient - Quimper (et vers le sud : Nantes - Bordeaux). Le fait interrégional n'est en effet pas assez pris en considérations	<u>Région</u> - Le cadencement a redéfini les missions de train afin de les rationaliser et ainsi mieux organiser les correspondances entre services. L'organisation en mission de maillage régional (comme les Redon - Savenay - Nantes) se retrouvent sur l'ensemble du réseau (exemples : Clisson, Ancenis, Sablé...). Redon est une gare importante du réseau car elle se situe à la frontière entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire et permet la mise en correspondance des trains des deux réseaux. Les développements d'offre lui bénéficient à chaque fois, excepté pour les Rennes-Nantes directs qui visent un autre type de voyageurs. Les créations de Rennes-Redon relèvent de la compétence de la Région Bretagne. Il existe actuellement 4 allers-retours entre Nantes et Quimper (dont 1 prolongé jusqu'à Brest). La SRM* prévoit la création de services supplémentaires mais cela nécessitera des échanges avec la Région Bretagne. Par ailleurs, il est envisageable que des services privés (Services Librement Organisés) se positionnent sur les créneaux horaires restant disponibles <u>Information post-réunion</u> - Évolution des fréquentations entre 2016 et 2019 en nombre de voyages (avant et après cadencement) pour la liaison Nantes - Rennes directe : * 2016 = 209987 voyages * 2017 = 239755 voyages * 2018 = 242380 voyages * 2019 = 283842 voyages. La création de nouveaux trains directs entre Nantes et Rennes répond à un réel besoin : les fréquentations augmentent régulièrement.				

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		
	2	desserte	<p>[Question Internet] Habitant de Massérac, je me sens comme oublié par la SNCF. Mes 3 enfants utilisent la ligne Redon - Rennes et c'est une véritable galère pour se rendre à Rennes ! De moins en moins de TER au fil des années pour se déplacer vers Rennes. Seuls 3 TER sont proposés : 1 le midi et 2 le soir, celui du midi est supprimé les week-end. Le matin, il faut prendre Massérac-Redon et ensuite Redon-Rennes. Les étudiants se retrouvent qui finissent leur cours à 12h45 à Rennes n'ont un train qu'à 16h32 pour rentrer à Redon, enchaîner ensuite par un train Redon-Massérac à 17h28 ! Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres... Dommage d'avoir une gare et si peu de trains : on se demande si on ne va pas quitter notre petit village pour être mieux desservi.</p>	<p>Région - C'est la Région Bretagne qui est compétente pour ces dessertes. Le sujet de la desserte de la gare de Massérac, mais également de Beslé et de Fougeray-Langon, a fait l'objet d'une première rencontre entre Redon Agglomération et la Région Bretagne avant l'été. Une réunion plus technique sera organisée en octobre ou novembre 2021 afin d'étudier en détail les évolutions possibles.</p>				
30/09/2021	1	travaux	<p>Est-ce que les travaux de contournement de Donges impliquent la fermeture de la ligne ? Quelles solutions de substitution ? Risque de saturation du parking de Savenay.</p>	<p>SNCF Réseau - La dernière partie des travaux en 2022 conduit en effet à l'interruption totale des circulations entre Donges et Savenay pendant 2 semaines. Un PTA* est prévu avec le report des voyageurs sur des autocars.</p> <p>La Région informe qu'après concertation avec la FNTV* il sera absolument impossible de trouver suffisamment de conducteurs de cars pendant 2 semaines compte tenu des tensions actuelles sur les recrutements. Il est plus raisonnable de décaler ces travaux pendant les vacances scolaires, période pendant laquelle la disponibilité des chauffeurs est plus facile. Une demande dans ce sens a été faite par la Région auprès de SNCF Réseau.</p>				oct-22
30/09/2021	2	qualité de service	<p>Depuis plusieurs années, cette voyageuse alerte sur la situation de surchage chronique le vendredi soir entre Redon et Pontchâteau notamment sur les trains de 16h44 et 17h44. En effet beaucoup de lycéens internes et étudiants utilisent ces TER avec leurs bagages. Il faut résoudre ce problème avant qu'il arrive un accident, surtout qu'il n'y a pas de contrôleur à bord.</p>	<p>SNCF Voyageurs examinera ce problème et étudiera la possibilité de renforcer la capacité de ces circulations.</p>			<p>SNCF Voyageurs : Le nombre de places assises du train TER 858222 "Redon 16h44 > Nantes 17h41" qui circule le vendredi sera augmentée le 17 décembre prochain, passant de 218 à 339 places assises.</p>	17/12/2021

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		
POUR INFORMATION								
30/09/2021	2	desserte	L'objectif de la SRM* est bien de proposer une offre de 1 train par heure par sens et dans toutes les gares ?	Région - confirme que l'ambition de la SRM est bien d'offrir 1 train/jour/sens/gare du lundi au vendredi en continu tout au long de la journée. Historiquement, les dessertes ont été construites pour les déplacements domicile/travail avec des heures de pointe le matin et le soir. Ce modèle atteint ses limites car les motifs de déplacement sont désormais variés et des besoins émergent à toute heure de la journée. Pour améliorer le report modal sur le train, il faut conquérir des voyageurs sur des horaires autrefois atypiques. Ce système est d'ailleurs vertueux car les rames étaient sous-exploitées. La SRM propose une montée en charge progressive sur plusieurs années afin de donner le temps d'acheter de nouveaux matériels roulants et d'améliorer les capacités de maintenance des rames. L'ouverture à la concurrence accompagnera la stratégie : l'objectif est de réaliser des économies sur le coût des circulations qui seront réinvestis pour le financement des dessertes supplémentaires.				
30/09/2021	1	desserte	Il manque des services après 20h, voire 22h.	Avec la SRM, la Région proposera en priorité l'augmentation de la fréquence des trains dans la journée, mais aussi progressivement l'amélioration des dessertes le week-end. L'amplitude horaire en soirée est plus compliquée à mettre en œuvre en raison de contraintes techniques et financières plus importantes. Par ailleurs, le potentiel de fréquentation est moins important en soirée				
30/09/2021	toutes	desserte	L'extension des horaires de train le soir correspond aux besoins des salariés qui commencent plus tard le matin et rentrent donc plus tard le soir. Cela incite à utiliser sa voiture. Des trains en heures creuses sont donc indispensables pour répondre à cette évolution de la société.	La Région est bien consciente de l'intérêt d'augmenter le nombre de circulations en heures creuses et en soirée afin d'attirer de nouveaux voyageurs et permettre une meilleure complétude pour les salariés en horaires décalés.				
	2	desserte	[Question Internet] Quand la région va-t-elle se décider à mettre des trains le soir après 22h ? Dommage que le dernier train Nantes-Rennes ne s'arrête pas partout. Exemple : pour venir à la réunion du 30 septembre 2021, il faut prendre la voiture ! Il n'y a plus de train à 21h à Saint-Gildas.	Information post-réunion Région - Après avoir construit une offre visant à satisfaire au mieux les déplacements domicile/travail et domicile/études d'heures de pointe, la Région concentre maintenant ses efforts sur le déploiement de nouveaux services en heures creuses avec comme objectif à l'horizon des années 2030 de proposer au minimum un train par heure par gare dans les deux sens, de 6h à 20h en semaine. Un renforcement de l'offre est aussi visée le weekend. S'agissant de la desserte de Pontchâteau et de Saint Nazaire, l'offre du week-end a été améliorée depuis décembre 2020. À partir de décembre 2021, le service Nantes 16h14 > Pontchâteau 16h46 > Redon 17h11 sera ajouté du lundi au vendredi (sauf été). Le développement de l'offre à partir de décembre 2021 va aussi bénéficier à St Nazaire par l'ajout de 3 AR par jour de semaine entre Nantes et Saint Nazaire. La Région souhaiterait pouvoir faire plus et plus vite, cependant le plan de transport actuel (qui répond à de nombreux besoins) nécessite déjà beaucoup de moyens humains, matériels et financiers.				déc.-2021
	1	desserte	[Question Internet] Il manque un TER en semaine Nantes-St Nazaire entre 20h et 22h, pour ceux qui ont un abonnement TER seul et qui travaillent à temps partiel en horaires décalés.					

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		
30/09/2021	toutes	desserte	À part quelques autocars anecdotiques, la presqu'île de Guérande souffre de l'absence presque totale de transports en commun. Ce bassin de vie représente pourtant 60.000 habitants l'hiver (et beaucoup plus en été). Comment développer l'utilisation des transports en commun sur ce secteur et les solutions de mobilités douces (pistes cyclables sécurisés notamment).	<p><u>Région</u> - Les mobilités sur la presqu'île de Guérande relèvent de la compétence de Cap Atlantique, la communauté d'agglomération qui a confié son réseau de transport à un Syndicat mixte dénommé "Lila Presqu'île". La Loi impose de respecter le ressort territorial des AOM* (la Région ne peut pas par exemple faire du cabotage avec les lignes Aléop sur le territoire de Cap Atlantique).</p> <p>Il en va de même pour les pistes cyclables : cette compétence relève du Département et des EPCI* (en fonction de la voirie concernée).</p>				
	toutes	desserte infrastructure	<p><u>[Question Internet]</u></p> <p>* Avez-vous un projet de voie ferrée pour relier par le train les communes de Guérande, La Turballe, Piriac, Mesquer, Pénestin, Camoël, Férel, Saint Molf, Herbignac, La Chapelle des Marais, Sainte Reine de Bretagne, Crossac, Saint Lyphard, Saint Joachim, Saint Malo de Guersac ?</p> <p>* Un tel projet pourrait être envisagé assez rapidement et à moindre frais à partir du principe des lignes Decauville, c'est à dire de voies à faible largeur (600 mm) construites en usine, comme des échelles, et qui sont posées à plat sur un sol à peu près stable. C'est simple, c'est rapide à mettre en œuvre, et avec les moyens actuels cela peut-être une bonne solution (En 1956 il y avait encore en France un réseau de 4000 km de ce type de lignes, avec des autorails...). Ajoutons que des lignes pourraient être construites même provisoirement par exemple pour alimenter en matériaux un gros chantier comme celui de l'agrandissement du port de La Turballe (trop tard, mais c'était pour l'exemple, aujourd'hui nous avons des trains de camions...). A étudier...</p>	<p><u>Information post-réunion :</u></p> <p><u>Région</u> - La Région est compétente sur les trains TER mais pour les transports en commun routier, c'est le Syndicat des Transports Lila Presqu'île qui décide de l'offre et sur Saint-Nazaire c'est la CARENE. Pour information, la Région est chef de file de l'intermodalité et à ce titre a financé les PEM de La Baule, Saint-Nazaire...</p> <p>Vous proposez, afin de limiter les coûts et de mettre en place rapidement cette nouvelle infrastructure, de créer des voies ferroviaires à faible largeur sur la Presqu'île. La construction d'une voie ferroviaire nouvelle, même « légère », doit nécessairement respecter la réglementation environnementale. Or il y a sur la Presqu'île des parcs naturels régionaux et des espaces Natura 2000 qui complexifieront fortement l'implantation d'une telle infrastructure. Par ailleurs, la création de ce réseau secondaire nécessiterait d'acheter un matériel roulant spécifique qui ne pourrait pas être utilisé ailleurs (et le matériel que nous avons déjà ne pourrait pas circuler sur cette nouvelle infrastructure). Pour les mêmes raisons, un atelier de maintenance devra être construit. Tout cela ne permettrait pas d'optimiser les moyens. Or, le budget de la Région est déjà fortement sollicité afin d'assurer</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		
			<p>* Même question à propos de lignes de bus Aléop ? Comptez-vous, à terme, relier ces villes à Nantes ou Rennes ?</p> <p>* En attendant des études, des moyens, une volonté politique et des réalisations concrètes, pouvez-vous nous communiquer les budgets annuels globaux (investissement et fonctionnement) consacrés aux déplacements en trains en bus par les divers collectivités pour les villes desservies ?</p> <p>* Pour une meilleur démonstration, pouvez-vous ramener ces budgets à un montant annuel transports ferroviaire et autocar par habitant ?</p> <p>* Comme les dépenses engagées pour ces déplacements ne concernent pas les 65000 habitants dont je parle ci dessus, ne pourrait-on pas réserver ce montant annuel par habitant à la création de pistes cyclables permettant de relier entre elles ces 16 villes, en toute sécurité, ceci en attendant l'émergence d'un projet ferré ou routier entre ces villes permettant par la même occasion de rejoindre les grandes métropoles ? Ce système de "péréquation" entre ceux qui ont tout et ceux qui n'ont rien permettrait un peu plus de justice</p>	<p>le fonctionnement des services ferroviaires existants ainsi que pour participer à la maintenance du réseau. Ces différents éléments font que la Région ne peut pas répondre favorablement à votre proposition.</p> <p>Concernant les lignes routières, elles sont construites afin de répondre aux besoins les plus importants qui sont les déplacements vers Saint Nazaire. Pour autant, ces services sont en correspondance avec la ligne ferroviaire et proposent ainsi de rallier Nantes ou d'autres destinations. Il est à noter que cela permet de proposer des temps de parcours plus courts qu'avec un service routier de bout en bout.</p> <p>Nous tenons à vous informer que le budget annuel de fonctionnement de la Région s'élève à 157 millions d'euros pour la partie ferroviaire et à 25,8 millions d'euros pour les autocars interurbains Aléop 44 (hors transport scolaire). Nous ne connaissons pas et n'avons aucune compétence pour communiquer sur les budgets transports des autres collectivités locales qui sont librement administrées en vertu de la Loi sur la décentralisation.</p> <p>Enfin, la Région n'est pas compétente en matière d'aménagement cyclable mais elle peut proposer des subventions afin d'accompagner les collectivités locales dans leurs développements des mobilités douces.</p>				
30/09/2021	1	desserte vélo	<p>La région de St-Nazaire connaît une activité touristique de plus en plus dense, sans compter l'arrivée de nouveaux habitants sur ce bassin de vie. Les motifs de déplacement touristique (voyages d'affaires ou de loisirs) complètent la fréquentation des usagers domicile/travail.</p> <p>Face à ce constat, la densification de l'offre de transport public s'impose et devra être prise en compte dans le futur schéma régional du tourisme. Par ailleurs, l'augmentation du cyclotourisme et la création de nouvelles voies vélos (notamment le projet entre Nantes et le Mont St-Michel qui passe par Rennes et St-Malo) nécessite l'examen de l'emport des vélos dans les trains.</p>	<p><u>Région</u> - La SRM* fixe des objectifs à 10 ans. L'ambition est une augmentation des dessertes par train de + 65% avec une offre tout au long de la journée. Ces objectifs répondent aux besoins évoqués en matière de développement touristique pour des voyageurs qui circulent plus souvent en heures creuses. Même si l'augmentation prévue de la desserte représente un défi financier et d'exploitation, les études en cours avec SNCF Réseau montrent que l'ambition est réalisable.</p> <p>Les vélos sont autorisés à bord des trains mais ne sont pas prioritaires en raison des surcharges. Le principal usage du vélo est en rabattement vers une gare (ou diffusion à la gare d'arrivée) : c'est pourquoi la Région investit dans l'implantation d'abris vélos fermés et sécurisés dans de nombreuses gares ligériennes. La Région subventionne également l'achat de vélos pliants (toujours acceptés à bord) et des VAE*. Le coût d'acquisition d'une rame s'élève au minimum à 7 millions d'euros. Par ailleurs, la Région soutient un collectif vélo avec lequel une réflexion est engagée pour optimiser l'emport des vélos à bord des trains. Enfin, la Région finance l'été le service "Train Loire à Vélo" avec des rames spécifiques adaptées au transport des vélos. Pour la 1ère fois en 2021, les cyclotouristes pouvaient réserver en ligne leur place vélo pour améliorer le service. Même si la Région souhaiterait développer ce système sur d'autres axes ferroviaires, il faut avoir conscience des coûts.</p>				
	1	vélo	<p>[Question Internet] FNAUT - problème d'accès des vélos le week-end vers le littoral.</p>					

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		
	Aléop 44	desserte	[Question Internet] Pourquoi au nord de la Loire nous n'avons pas de ligne de bus Châteaubriant - Redon ? Le secteur Châteaubriant / St Vincent des Landes / Lusanger / Derval / Guémené / Avessac / Saint Nicolas de Redon n'est pas bien desservi par les transports en commun.	Information post-réunion - Les différentes études menées par la Région, et tout dernièrement l'étude mobilité qui s'est achevée fin 2020, n'a pas démontré de potentiel de développement d'une ligne de transport sur l'axe Chateaubriant-Redon.				
	1	desserte	[Question Internet] Travaillant sur les sites industriels à Montoir-de-Bretagne, je souhaiterais augmenter la fréquence des trains qui s'arrêtent dans les gares intermédiaires entre Savenay et Saint-Nazaire, afin de disposer d'un train toutes les 1/2 heures aux heures de pointes. Les objectifs étant d'augmenter la flexibilité des personnes qui prennent déjà le train au quotidien, mais aussi de convaincre les actuels automobilistes des avantages du train. Je le prends tous les jours pour : - questions écologiques, - facilité du service, - pas de fatigue liée à la route, - économique. Je pratique l'intermodalité en embarquant mon vélo pliant dans le train	Information post-réunion Région - La desserte en heure de pointe entre Nantes et les haltes intermédiaires entre Savenay et Saint-Nazaire est actuellement bien cadencée et à l'heure. La Région concentre maintenant ses efforts sur le déploiement de nouveaux services en heures creuses et le week-end. Ainsi à partir de décembre 2021, des services supplémentaires sont mis en place aux heures creuses pour combler des creux de dessertes (3h00 voire 4h00 actuellement sans aucune desserte pour ces haltes) : •Nantes 11h38 (> Montoir 12h16) > Saint Nazaire 12h24 •Nantes 14h38 (> Montoir 15h16) > Saint Nazaire 15h24 •Saint Nazaire 15h35 (> Montoir 15h43) > Nantes 16h21 L'infrastructure actuelle, ainsi que les règles de sécurité et d'exploitation ferroviaires, impliquent pour l'instant l'impossibilité de mettre en place une desserte omnibus à la 1/2 heure.				
	1	desserte	[Question Internet] Je propose quelques améliorations pour optimiser les correspondances : - TER 858091 (Nantes-Le Croisic / Départ 22h13) : Retarder le départ vers 22h30 pour permettre de fiabiliser la correspondance avec l'Intercité 4507 (Lyon Perrache-Nantes / Arrivée 22h08) et créer une correspondance avec le TGV 5489 (Strasbourg-Nantes / Arrivée 22h23). - TER 857385 (Le Mans-Le Croisic / Saint-Nazaire 09h31/32) : Avancer le passage à St-Nazaire de seulement quelques minutes, comme par exemple 09h26/27, pour permettre la correspondance avec les bus urbain Hélyce (départ à 09h30 pile, au lieu d'attendre le prochain passage à 10h00).	Information post-réunion Région - Concernant votre demande de décaler le dernier départ de Nantes vers St Nazaire pour créer des correspondances, nous ne pouvons y répondre favorablement pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les horaires des 2 trains, que vous mentionnez (Intercité Lyon > Nantes et TGV Strasbourg > Nantes) ont des horaires qui sont très instables dans l'année et à chaque service annuel du fait de leurs longs parcours. Ainsi, ils sont soumis à de nombreuses contraintes. À titre d'exemple, l'Intercité 4507 Lyon > Nantes aura bien l'horaire d'arrivée de 22h07 en 2022, sauf de juillet à septembre 2022 inclus où il arrivera à 23h27 (du fait de travaux entre Bourges et Nevers). Par ailleurs, par le passé, le TER 858091 avait un horaire plus tardif. La Région a décidé de l'avancer car ce train était souvent impacté par les travaux de nuit de la ligne et était ainsi remplacé par un car. De plus, les problèmes de malveillances et d'insécurité étaient malheureusement assez récurrents du fait de son horaire tardif. Concernant le service du samedi et dimanche matin Le Mans – Nantes – Le Croisic, veuillez tout d'abord noter que ce train (qui ne circulait que l'été) circule depuis décembre 2020 toute l'année. Il est extrêmement complexe de modifier ces horaires. En effet, le besoin de relever de nombreuses correspondances en gare de Nantes (pour donner toutes les possibilités de correspondre sur d'autres trains allant vers la côte) contraignent les horaires de ce service à Nantes.				

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		
	toutes	desserte	<u>[Question Internet]</u> FNAUT - Les voyageurs peuvent rater des correspondances en gares de Redon et Savenay en raison d'une mauvaise signalisation des quais.	<u>Information post-réunion :</u> En situation perturbée, retard, etc, les dessertes peuvent être modifiées et l'affectation des quais également. L'actualisation des données sur les panneaux d'affichage est alors réalisée mais il peut y avoir un délai de mise à jour des informations.				
30/09/2021	2	infrastructure	Quel est le calendrier de mise en œuvre du projet LNOBPL* ?	<u>Région</u> - LNOBPL consiste principalement à réaliser une nouvelle voie ferrée entre Rennes et Redon, permettant la circulation de trains plus nombreux et de réaliser un gain important sur les temps de parcours entre Nantes, Rennes et Quimper. Les élus locaux et les voyageurs sont fortement incités à participer à la concertation qui va s'ouvrir à l'automne 2021. <u>SNCF Réseau</u> - En effet, le temps de parcours cible s'élève à 1h entre Nantes et Rennes. La création d'une voie nouvelle nécessite l'aménagement des infrastructures à l'ouest de Nantes (tunnel de Chantenay notamment) et des solutions nouvelles pour le remisage des rames. Les études doivent permettre l'analyse des bénéfices socio-économiques pour les circulations voyageurs et marchandises. La fin des études est prévu d'ici 2 ans et les travaux à l'horizon 2035.				2040
30/09/2021	T5	infrastructure	La Communauté d'agglomération de Redon n'est pas informée de la possible fermeture du passage à niveau de St-Nicolas-de-Redon aux poids-lourds et autocars. Ce serait une catastrophe pour les transports scolaires du secteur.	<u>Région</u> - Au printemps 2021, le CEREMA* a établi un diagnostic des passages à niveau surveillés. Le règlement national impose le passage des autocars en moins de 7 secondes sur les passages à niveau, ce qui n'est pas possible à St Nicolas de Redon. Comme vous la Région attend la décision du Conseil Départemental de Loire-Atlantique (gestionnaire de la voirie). Une réunion est prochainement programmée en Préfecture à ce sujet. La modification des circuits autocars interviendrait dès cet automne ou à l'hiver. Nous avons conscience qu'il existe peu de points d'entrée routier sur ce secteur ; la seule possibilité sera une déviation par le nord mais qui impactera les temps de parcours d'environ 15 minutes, que ce soit pour les lignes autocars régulières Aléop ou les transports scolaires gérés par l'Agglomération de Redon.				déc.-21
30/09/2021	2	infrastructure	Suite au courrier reçu le Maire de Drefféac a incité les particuliers riverains de la voie ferrée à procéder à l'élagage pour éviter les arcs électriques. Les propriétaires veulent bien entretenir la végétation mais à condition que SNCF entretienne aussi les abords des voies. Un courrier à ce sujet est resté sans réponse.	<u>Région</u> - Il est important de faire un retour à la Commune. <u>SNCF Réseau</u> - Les campagnes d'entretien des voies sont désormais mécanisées et réalisées par tronçons de ligne. Passera voir le Maire à la fin de la réunion.				

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		
	2	infrastructure	[Question Internet] Une modernisation des accessibilités aux trains est-elle prévue à court ou moyen terme ? Et plus spécialement un rehaussement des quais en gare de Saint-Gildas-des-Bois.	<u>Information post-réunion</u> <u>Région</u> - Il n'y a pas de projet de rehaussement de quai sur la gare de St Gildas des bois identifié à ce jour à court ou moyen termes. La Région travaille avec la SNCF à la mise en accessibilité des gares, d'abord sur les gares régionales définies comme « prioritaires » par la loi (les 11 gares régionales prioritaires seront accessibles pour 2022), mais aussi sur les autres gares (projets en cours à Évron et La Ferté-Bernard en lien avec les collectivités locales et l'État). Une réflexion plus large est aussi menée pour une mise en accessibilité de l'ensemble du réseau. Cependant, environ 45 gares sont accessibles aujourd'hui sur 131. L'ambition est donc coûteuse pour la Région et les collectivités (projet à 5M€ sur Évron par exemple) et nécessite des moyens humains importants côté SNCF. On travaille donc sur le long terme.				
30/09/2021	1	matériels roulants	Avec la rénovation de nombreuses rames ZTER, ne risque-t-on pas de pénaliser le roulement des matériels ? On aura moins de rames disponibles pour assurer les services.	<u>SNCF Voyageurs</u> - Le programme de rénovation s'étale sur plusieurs années, de 2021 à 2025. Chaque rame est immobilisée pendant 3 semaines, chacune à son tour. Il n'y a donc aucune conséquence sur le roulement des matériels roulants.				
30/09/2021	1	tarifs	Comment bénéficier d'un billet TGV en correspondance avec un billet Métrocéane ?	<u>Région</u> - Après des négociations difficiles avec la branche TGV de SNCF, la Région a obtenu la création de l'abonnement "Mon Forfait Annuel" qui permet de combiner TER et TGV. <u>Information post-réunion</u> : Mon Forfait Annuel Nantes - St-Nazaire coûte 179€ par mois (accès illimité TGV et TER sur l'origine-destination). Métrocéane mensuel coûte 175,50 € (accès illimité TER, TAN, STRAN et Lila sur l'origine-destination). Sachez toutefois que SNCF ne vend pas de billet TGV en correspondance avec un billet Métrocéane. Les outils de vente SNCF ne savent pas faire car Métrocéane est un billet journée et les billets en correspondance sont des billets au trajet. Le voyageur peut toutefois décomposer son achat et prendre 2 titres.				
30/09/2021	toutes	tarifs	Avec le développement du télétravail, la Région a-t-elle prévu d'adapter ses abonnements ?	<u>Région</u> - Le prix de l'abonnement Tutti illimité est déjà très faible par rapport au coût réel du service. Tutti est également remboursé à hauteur de 50% par l'employeur. La Région analyse les modifications des comportements des voyageurs afin d'évaluer les changements à long terme. <u>SNCF Voyageurs</u> constate une importante reprise des ventes des abonnements Tutti illimité depuis la rentrée de septembre (supérieure aux souscriptions enregistrées avant la crise Covid). Cet abonnement semble donc répondre aux besoins du plus grand nombre. <u>Information post-réunion</u> : même avant le développement du télétravail, l'abonnement Tutti illimité est amorti en 1 AR/semaine, c'est déjà financièrement très intéressant.				
30/09/2021	toutes	distribution fréquentations	Dans le cadre de la dématérialisation des billets, souhaite savoir comment sont calculés le nombre de titres de transport urbains utilisés sur le réseau Aléop (parcours PTU) ? Il semble difficile de décompter la fréquentation dans chaque gare quand les e.billets ne précisent pas d'origine/destination.	<u>SNCF Voyageurs</u> - Des accords de réciprocité ont été signés avec la SEMITAN. Des enquêtes exhaustives sont menées tous les ans sur une semaine complète : la comparaison de l'évolution des fréquentations sur le PTU permet de calculer les compensations à verser entre les 2 réseaux. <u>Information post-réunion</u> : dans le cadre des accords d'intégration tarifaires, des enquêtes sont réalisées sur une période donnée (exemple en 2021 : du 5 au 10 octobre).				

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		
	toutes	distribution	[Question Internet] FNAUT - Après la fermeture de plusieurs guichets, se pose pour les voyageurs la question de l'accès aux informations et à la billetterie.	<p><u>Information post-réunion</u> Région : De nombreux canaux d'information et d'achat des titres de transport existent sur ce périmètre : * aux guichets des gares (Nantes, Savenay, St-Nazaire, Pornichet, La Baule Escoublac, Le Croisic, Redon) * auprès de la gare mobile (présente régulièrement à Donges, La Turballe et Le Croisic) * auprès des partenaires dépositaires : Le Pouliguen, Pornichet * par téléphone en appelant le CRC* au 0 800 210 800 * via l'application SNCF * sur le site internet TER Pays de la Loire * auprès des agences de voyages (ex. Trainline) A noter que les fiches horaires sont toujours disponibles au format papier dans les gares.</p>				
30/09/2021	Aléop 44	accessibilité information voyageurs	Où en est la mise en accessibilité des lignes routières qui maillent l'ensemble du territoire ? Par ailleurs, sur Destineo il est impossible de connaître les lignes et points d'arrêt accessibles. Cela permettrait de favoriser l'usage de ces lignes par les PMR*.	<p>Région - Destineo devrait en effet théoriquement afficher les arrêts accessibles aux personnes en fauteuil roulant. La montée en qualité des informations sur Destineo est difficile à mettre en œuvre dans la mesure où nous dépendons des communes (maître d'œuvre) qui réalisent la mise en conformité des points d'arrêt routier. La Région rappelle aux collectivités locales qu'elle peut subventionner ce type de travaux.</p>				
30/09/2021	2	qualité de service	Ne comprend pas pourquoi le taux de conformité de la section Savenay - Redon est supérieur au taux régional avant Covid et inférieur après la crise.	<p>SNCF Voyageurs - Cette section de voie est plus longue et induit par nature plus de dysfonctionnements potentiels : passage à niveau, chaleur, augmentation de la fréquentation, pénétration d'individus sur l'emprise ferroviaire (notamment des enfants pendant les vacances scolaires).</p>				
30/09/2021	toutes	qualité de service	Quel est le délai moyen de traitement d'une réclamation par SNCF ? Une réclamation du mois d'août n'a toujours pas reçu de réponse.	<p>SNCF Voyageurs s'étonne de cette question car, après une période difficile avec les demandes de remboursement liées au Covid, le CRC* est à jour des réponses aux réclamations. Ne comprend pas pourquoi cette réclamation est remontée à un service national. Il faut contacter le CRC* au ☎ 0 800210 800, basé à Nantes.</p>				
30/09/2021	2	qualité de service	Un usager entre Séverac et Nantes a subi 3 suppressions de train en 1 mois. Souhaite savoir ce qui peut justifier la suppression d'un train (mis à part une grève). Les voyageurs ne disposent pas d'assez d'informations en gare (il n'existe pas de panneau d'affichage), surtout quand seuls 3 TER passent le matin à Séverac. Les notifications sur l'application arrivent trop tardivement : impossible d'anticiper pour réorganiser son déplacement.	<p>SNCF Voyageurs - En effet, un engin de chantier est tombé en panne le 21/09 à 5h45, soit juste avant la restitution des voies pour la reprise des circulations commerciales. Le délai pour informer les voyageurs pour les premiers trains était donc très court. Afin d'anticiper, SNCF prépare en amont des scénarios de dysfonctionnement : l'avis de perturbation est diffusé pendant 1 heure. Les différents canaux de communication sont l'application SNCF, les afficheurs sur les quais et le site TER Pays de la Loire. Les voyageurs sont invités à enregistrer leur trajet</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		
30/09/2021	2	qualité de service	Suite à l'incident du 21/09 en raison d'une panne à St Etienne de Montluc, plusieurs trains étaient annoncés comme supprimés sur l'application : finalement le train a bien circulé et nous sommes arrivés à Nantes avec 25' de retard.	habituel pour recevoir les notifications. Les usagers peuvent aussi téléphoner au CRC*.				
	1*2	qualité de service	[Question Internet] La FNAUT regrette les nombreuses surcharges des trains en heure de pointe à proximité de Nantes.	Information post-réunion : Région et SNCF sont tout à fait conscients qu'il existe des surcharges plus fréquentes à l'approche des gares périurbaines. La suroccupation des rames reste cependant limitée en matière de temps de parcours. Néanmoins, la mise en oeuvre progressive de la SRM*, grâce à l'augmentation importante du nombre de circulation, permettra de lisser ces phénomènes de surcharges, grâce à une meilleure répartition des voyageurs sur les différents trains.				
30/09/2021	2	qualité de service	Le train de 7h08 en gare de Pontchâteau était composé de 2 rames le 28/09. Mais une seule était ouverte. Alors que la surcharge empirait, la 2 nd e rame n'a pas non plus été ouverte à Savenay.	SNCF Voyageurs présente ses excuses aux voyageurs. En effet, le conducteur du TER a malheureusement oublié d'ouvrir la 2 nd e rame ce jour-là. Cette opération ne peut être réalisée qu'avant le départ du train (et pas en cours de trajet). Les gestes métier ont été rappelés.				

Légende

SRM : Stratégie Régionale des Mobilités. Voir la vidéo ici https://www.youtube.com/watch?v=u-J_diuvm4I&list=PLIPYd6MiRrV7hbSdHpHoPXbUzz_WHYsk3&index=5

LNOBPL : Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

PTA : Plan de Transport de Substitution

VAE : Vélos à Assistance Electrique

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Etablissement public)