

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

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		
<b>POUR SUIVI</b>							
1	accessibilité	Une barrière a été installée en gare du Pouliguen qui ne facilite pas l'accès aux quais pour les PMR*.	SCNF <u>Gares &amp; Connexions</u> - Un portillon a en effet été installé en septembre 2023 à la gare du Pouliguen pour respecter une obligation réglementaire. En effet, l'objectif était de séparer l'activité du commerce de l'accès au quai. Comme pour tous nos projets, nous avons pourtant mené en amont une étude d'accessibilité. <b>Il est toujours possible de revoir ce qui ne fonctionne pas. Une visite de site est prévue pour améliorer son accès et sa signalétique.</b>				
1	desserte	Pour éviter la saturation du parking de la gare de Savenay, il serait intéressant de créer une navette routière entre Pontchâteau et Savenay.	La <u>Région</u> travaille actuellement au lancement d'une DSP* à compter du 1er juillet 2025 pour l'ensemble des lignes routières régulières en Loire-Atlantique. L'objectif est de densifier l'offre, de rendre les services routiers plus lisibles et d'offrir des solutions alternatives de transport en commun, tout en tenant compte des capacités budgétaires. <b>La proposition sera étudiée dans ce cadre.</b>				
1	desserte	Les correspondances entre TER et autocars sont difficiles : il faudrait faire concorder les horaires (les cars partent souvent 5 minutes avant l'arrivée du train).					

<b>POUR INFORMATION</b>							
2	desserte	Il n'existe pas de train avant 7h10 au départ de Pontchâteau : cela pose problème aux usagers qui commencent à 8h à Nantes. À défaut d'un TER partant plus tôt, est-il possible d'avoir un car vers la gare de Savenay ?	<u>Région</u> - Pour créer un arrêt de train plus matinal à Pontchâteau, il faudrait faire partir un TER de Redon dès 5h45 (en raison des contraintes techniques d'insertion dans la trame horaire). Les études de potentiel montrent que la fréquentation ne serait pas satisfaisante au regard du coût. Il n'est donc pas prévu de créer un nouveau train à ce stade.				
2	desserte	Je suis obligée d'aller en voiture jusqu'à la gare de Savenay pour prendre le TER départ 6h56 pour arriver à l'heure au travail (porte de Vertou) car il n'y a pas de train à Pontchâteau avant 7h10. Le parking de cette gare est saturé tous les matins.					
1	desserte	Dans le cadre du développement du RER métropolitain, on pourra profiter des haltes périurbaines mais il faut mettre la pression sur la SNCF pour disposer de vraies solutions de transport (par exemple, pour revenir de Thouaré, il faut passer par Ancenis).	<u>Région</u> - Avant même l'annonce du Président de la République, la Région travaillait déjà sur l'étoile ferroviaire nantaise. L'objectif est de faire circuler 1 train toutes les 30 minutes en heure de pointe, 1 train/heure en heure creuse à l'horizon 2030. Certains secteurs sont dépourvus de gare ferroviaire dans lesquels il faudra aussi assurer un haut niveau de service (exemple : Blain) avec des solutions de mobilité rapide par autocar vers Nantes. Des discussions sont en cours avec l'État dans le cadre de la négociation du volet "Mobilité" du CPER* afin de décider des co-financements en matière d'infrastructure, d'aménagements, d'accessibilité et de mobilités douces. À date, les propositions de l'État ne sont ni satisfaisantes ni suffisantes. Un temps de dialogue est également prévu avec l'ensemble des acteurs afin d'obtenir des moyens supplémentaires.				

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	
1	desserte	Suite à l'ouverture d'une gare à Donges en 2022, sa desserte s'élève à 14 trains/jour : une augmentation de desserte est-elle envisagée ? Est-il possible de voyager jusqu'au Croisic après l'arrivée du dernier TGV Paris > Nantes ?	<u>Région</u> - La gare de Donges n'est pas une création ex-nihilo : elle a été déplacée dans le cadre du contournement ferroviaire. Il n'est pas prévu de créer de nouveaux services pour l'instant. On peut, à la marge, créer de nouveaux trains en heures creuses ou le week-end en attendant l'ouverture à la concurrence (ce lot sera concerné à l'horizon 2032) qui permettra alors de réaliser une augmentation plus conséquente de l'offre. Concernant les correspondances TGV/TER à Nantes, la Région tente de proposer - quand cela est possible - le maximum d'offre : il existe aujourd'hui des correspondances jusque vers 20h/21h du lundi au jeudi. Si l'attente peut parfois atteindre environ 1 heure, il existe d'autres départs TGV de Paris avec des correspondances d'environ 1/4 heure. En effet, tous les TGV ne s'arrêtent pas dans toutes les gares intermédiaires.			
1	infrastructure desserte	Pourquoi cette ligne est toujours en voie unique ? Car il y a de vrais besoins au regard des surcharges, de l'augmentation de la population, des zones d'emploi importantes et du développement touristique. En matière de desserte, on est encore loin d'atteindre les objectifs de la SRM* (1 train/heure/gare/sens) : il existe des creux horaires de 4h et le dimanche on a surtout une alternance entre les TER et les TGV (ce qui pose un problème tarifaire).	<u>Région</u> - En effet, notre territoire est attractif et induit des besoins de mobilité de plus en plus importants. C'est pourquoi nous avons adopté la SRM* qui permettra à terme de faire circuler un train par heure et par sens dans toutes les gares régionales. L'objectif est aussi d'améliorer l'amplitude horaire du lundi au vendredi, de créer plus de trains en heures creuses et de densifier l'offre le week-end. Sa mise en oeuvre ne pourra pas se faire du jour au lendemain. En zone périurbaine, le cadencement pourra aller jusqu'à la 1/2 heure. Un des moyens pour atteindre cette ambition est l'ouverture à la concurrence : c'est pourquoi nous avons anticipé l'obligation légale. Suite à l'attribution du 1er lot (tram-train et sud Loire), l'augmentation de l'offre TER s'élève à 30%. Cet effort sera poursuivi pour les autres lots. L'amélioration des correspondances doit être travailler avec l'ensemble des acteurs (dont les transports urbains TAN et Stran).			
1	accessibilité desserte	Les personnes en situation de handicap sont satisfaites du respect de la réglementation. Mais au Pouliguen il s'agit typiquement d'un problème de qualité d'usage. Par ailleurs, les gares TGV sont rarement accessibles : il faudrait des ascenseurs.	<u>Région</u> - Il y a toujours des progrès à faire en matière d'accessibilité : c'est bien le sens du comité de suivi de la "Charte Accessibilité". Le handicap est une des grandes causes du mandat. Toutes les gares prioritaires inscrites au Sd'AP* sont désormais accessibles. Il reste des sujets à traiter notamment sur la longueur des quais afin d'accueillir tous les types de matériel roulant. La Région accompagne de nouveaux projets de mise en accessibilité de gares, dites non prioritaires. Le rythme d'investissement est fonction des capacités financières disponibles et implique un cofinancement des collectivités locales. La Région incite également les gestionnaires de voirie à investir pour mettre en accessibilité tous les points d'arrêt routiers.			
2*2bis	accessibilité	SNCF a transformé la vie d'un étudiant en situation de handicap en enfer. Il fait les trajets Lorient - Nantes ou Quimper - Nantes (selon les semaines) en réservant la prestation "Accès TER". La possibilité de réserver 24h à l'avance est loin d'être opérationnelle partout. Mais la rampe d'accès PMR* n'est pas toujours disponible (et sans moyen de substitution), induisant des conflits avec les agents SNCF.	<u>SNCF Voyageurs</u> va recontacter la personne concernée pour comprendre plus précisément les problèmes rencontrés. En effet, les gares citées sont toutes éligibles au dispositif "Accès TER". Le délai de réservation est bien passé à 24 heures (vs 48h) depuis le 7 juin 2023. <u>SNCF Gares &amp; Connexions</u> confirme que la prestation "Accès TER" est garantie (l'objectif de réalisation s'élève à 100%). Pour chaque dysfonctionnement, le prestataire doit se justifier. Nous réalisons un suivi précis de chaque cas. <u>Information post-réunion</u> - Les coordonnées de G&C ont été transmises à la personne représentant l'étudiant pour mieux cibler les prestations remises en question.			

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		
1	gare desserte	Pourquoi ne pas créer un arrêt dans l'ancienne gare de Saint-André-des-Eaux ? Ce serait une opportunité pour développer les transports en commun à proximité de la zone d'activités de Brais.	<u>Région</u> - Il s'agit d'un sujet technique lié aux contraintes imposées par la voie unique. Un nouvel arrêt implique de décaler les autres services. La volonté reste de renforcer les services ferroviaires mais aussi d'offrir des alternatives à l'autosolisme, notamment en finançant des voies cyclables sécurisées (pour rejoindre les gares à vélo) et en développant les services de TAD* (ils circuleront de 7h à 20h du lundi au vendredi). Ces projets sont en discussions dans le cadre des COM* qui seront signés avec les collectivités locales à l'horizon juillet 2025 pour les secteurs de Pontchâteau et Savenay.				
1bis	gare	Dans le cadre des travaux en gare de Chantenay, un seul abri a été rénové. De l'autre côté, c'est toujours de la terre battue et l'abri est vétuste. L'AFL* est en mauvais état : l'écran est blanchi par le soleil, son orientation (vers l'ouest) rend difficile sa lisibilité. Il indique "train court" mais sans donner l'indication du nombre de places alors que l'information est disponible sur SNCF Connect : il faut améliorer cette information sur l'AFL.	<u>SNCF Gares &amp; Connexions</u> - Les AFL* bénéficient d'une protection anti-vandalisme, ce qui permet de ne changer que la vitre lorsqu'elle est abîmée. Des tournées sont régulièrement effectuées pour vérifier l'état des équipements en gare : selon l'état de la vitre nous procéderons à son remplacement. <u>Information post-réunion</u> - L'enrobé du 2nd quai a été réalisé. L'abri maçonné ne nécessite pas un remplacement à l'heure actuelle. <u>SNCF Voyageurs</u> - L'information sur les trains "courts" ou "longs" est hérité du fonctionnement des RER en Île de France. En synthèse, un train "court" est un TER avec 1 seule rame, un train "long" circule avec 2 rames, même si ces informations ne sont pas toujours adaptées aux matériels roulants en Région.				
1	vélos	Quels sont les critères pour obtenir l'implantation d'un abri vélos sécurisé en gare de Batz-sur-Mer ?	<u>Région</u> - Pour faciliter la multimodalité, la Région déploie un programme pluriannuel d'installation d'abris vélos sécurisés : l'ensemble des gares seront équipées d'ici fin 2024, dont Batz-sur-Mer.				
1	vélos	Les trajets quotidiens vélos+TER entre Nantes et St-Nazaire sont de plus en plus difficiles. En terme de rayonnement touristique, la "Loire à Vélo" incite également les usagers à prendre le train en embarquant son vélo. En juillet 2024, une nouvelle véloroute ouvrira entre le plateau de Millevaches et St-Nazaire, générant un nouvel afflux de cyclotouristes. Mais les capacités des rames sont réduites pour accueillir les vélos. Quelles améliorations sont proposées par la Région ?	<u>Région</u> - Le sujet des vélos est complexe et il n'existe pas de solution miracle. Il faut distinguer d'une part les déplacements du quotidien et d'autre part les itinéraires touristiques. Pour ces derniers, la Région a mis en œuvre des services spécifiques en saison estivale dont le "Train Loire à Vélo" et un dispositif d'embarquement des vélos vers le littoral (L.8/9/10/11) avec la possibilité de réserver gratuitement son emplacement vélo en amont. Concernant les trajets domicile-travail, la Région a investi dans des abris vélos sécurisés en gare et encourage l'acquisition de vélos pliants. Mais les conflits d'usage persistent entre cyclistes et voyageurs. Pour ajouter des emplacements vélos, il faudrait supprimer des sièges pour les passagers. La Région travaille sur ces sujets pour tenter de trouver des solutions avec une vision à 360°.				
1	qualité de service	Le TER au départ de Savenay à 6h56 est toujours en surcharge ; les usagers voyagent debout. On constate également la sur-occupation des rames le vendredi soir (en raison du déplacement des internes avec leur valise).	<u>SNCF Voyageurs</u> - On observe en effet une hausse importante de la fréquentation des TER depuis la fin du Covid. Aux heures de pointe, l'ensemble du parc matériel est déjà engagé. SNCF réalise des comptages réguliers pour adapter la composition des trains : on ajoute des rames sur les trajets les plus longs (alors qu'il est plus facile de voyager debout quand le temps de parcours est assez court). <u>Région</u> - Il s'agit aussi d'un phénomène conjoncturel. De nombreuses rames sont actuellement immobilisées à l'atelier de maintenance. La Région a demandé à SNCF le retour rapide à une situation acceptable.				

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		
1 & 1bis	matériel roulant	Souhaite connaître les impacts de l'OALC* sur le matériel roulant : la Région peut-elle garantir que les dysfonctionnements actuels vont disparaître ? La Région n'a pas acheté de rames depuis 13 ans : quels sont les investissements prévus en la matière ? La Région annonce une économie de 100 millions d'euros grâce à l'OALC et financera un nouvel atelier de maintenance à 40 millions d'euros : avec ce budget, on aurait pu acheter des trains et financer la réouverture de gares (comme celle de St-André-des-Eaux).	Région - Les dernières livraisons de matériel roulant en Pays de la Loire datent de 2018 et 2019. Dans le cadre de la négociation du 1er lot, la Région a obtenu des conditions financières plus intéressantes, permettant de réinvestir 100 millions d'euros pour créer de l'offre supplémentaire. Construire un nouvel atelier de maintenance est indispensable pour réduire le nombre de rames immobilisées et assurer la réparation des trains à proximité immédiate de la production (sans dépendre des ateliers situés dans d'autres régions).				
toutes (fer)	matériel roulant	Qui va fournir les rames supplémentaires nécessaires à la production des trains induits par l'ouverture à la concurrence ? Est-ce que cela va réduire les surcharges ?	La Région mettra à la disposition du délégataire les rames dont elle va reprendre la propriété. L'augmentation de l'offre est réalisée grâce à la réutilisation du matériel existant qui circulera d'avantage (y compris en heures creuses et les week-ends) et sur une amplitude horaire plus importante. Le développement de l'offre restera cependant limité par l'infrastructure existante. Il faut bien que les trains se croisent : il ne sera donc pas possible de faire circuler un train tous les 1/4 d'heure.				
toutes (fer)	tarifs	Avec un pass rail à prix unique (49 euros), s'inquiète de la capacité à accueillir tous les passagers dans les rames. La Région a augmenté l'abonnement scolaire de 36%, impactant directement le pouvoir d'achat des ligériens.	Région - L'abonnement au transport scolaire est en effet passé de 110 à 150 euros. Cette augmentation était nécessaire compte tenu de la hausse du coût des carburants et ceux engendrés par la revalorisation du métier de conducteur. Le coût réel du service s'élève à 1230 euros/enfant. Le transport scolaire est donc subventionné par la Région à hauteur de 90%. La gratuité est assurée à partir du 3 <sup>ème</sup> enfant. L'augmentation de l'abonnement n'a entraîné aucune baisse des inscriptions. Le prix de l'abonnement scolaire reste cependant moins élevé que dans certaines Agglomérations. Concernant le "Pass Rail" annoncé par le Président de la République, il s'avère qu'il ne concernerait que les TER et trains Intercités (hors TGV et transports urbains). Son financement n'est pas décidé. Une première évaluation (en cours d'examen) estime son coût à plusieurs millions d'euros. Le manque à gagner en termes de recettes impliquerait moins de capacité d'investissement. Néanmoins, la Région est volontaire pour expérimenter le titre unique de transport avec les transports urbains. Il faudra de toute façon un accompagnement financier de l'État. C'est d'ailleurs l'ensemble du modèle de financement du transport public qui est à revoir.				
toutes (fer)	distribution	Quelles sont les prévisions pour la réouverture des guichets dans les gares ? Nous avons besoin de guichets avec des cheminots qualifiés pour renseigner les voyageurs.	Région - Dans le cadre de la négociation de la convention Région/SNCF, le nombre d'heure d'ouverture des guichets n'est pas revu à la baisse. L'objectif est d'offrir plus de canaux de distribution pour acheter un billet : cela passe non seulement par les guichets, mais aussi par les commerçants dépositaires, les Maisons de la Mobilité* ou encore le numérique (site internet, applications). Tout l'intérêt consiste à trouver un équilibre et des complémentarités. SNCF Voyageurs ne cherche pas à réduire les horaires d'ouverture des guichets mais à répartir différemment les ressources humaines pour pourvoir les guichets dans les gares qui en ont le plus besoin.				

ligne concernée <i>(voir légende)</i>	question posée		réponse apportée en séance	suites données après la réunion			
	thématique			suite défavorable		suite favorable	mise en service prévue ou réalisée
				raisons techniques	raisons financières		
toutes (fer)	fréquentations	Pour une meilleure comparaison, il faut que le graphique des fréquentations intègre les années avant Covid.	<b>Information post-réunion</b> : L'outil de calcul des fréquentations a été modifié en 2020 mais ne regroupe pas les mêmes sections de lignes. Aussi, il n'est pas possible d'historiser les fréquentations (en nb de voyages) avant 2020.				
1	gare	<b>[question écrite - hors réunion]</b> Le parking de la gare de La Baule-Escoublac va devenir payant : c'est une honte. Il faudra payer 150 euros/mois.	<b>Information post-réunion</b> - Le parking situé directement au nord du PEM* de la Baule sera effectivement prochainement payant. Pour l'instant, aucune date précise n'est arrêtée, aucun tarif n'est voté par la Ville de La Baule (propriétaire du terrain). Le prix s'élèvera sans doute à environ 160€/an (et non pas 150€/mois). Les évolutions de la gestion du stationnement payant à la Baule se fait donc dans le cadre d'une politique locale liée à des problématiques locales. Par contre, le parking "Mermoz", également situé au nord du PEM (plus à l'ouest de la gare) reste gratuit. Il a été financé à hauteur de 30% par la Région et réalisé en 2015. Il a une capacité d'environ 90 places de stationnement.				

**Glossaire**

TAD : Transport À la Demande	PMR : Personne à Mobilité Réduite
COM : Contrat Opérationnel de Mobilité	AFL : Afficheur Léger (panneau à message dynamique)
DSP : Délégation de Service Public	SRM : Stratégie Régionale des Mobilités
Sd'AP : Schéma directeur d'Accessibilité Programmé	CPER : Contrat de Plan État-Région
OALC : Ouverture à la concurrence (services ferroviaires)	Maison de la Mobilité : un exemple existe d'ores et déjà à Châteaubriant
PEM : Pôle d'Échange Multimodal	