

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

CDL Portes de Bretagne L.1 Nantes <> Saint-Nazaire <> Le Croisic / L.2 Nantes <> Savenay <> Redon (-Rennes) / L.2bis Nantes <> Quimper / lignes routières régulières interurbaines Aléop 44

date CDL	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		
pour suivi								
27/09/2018	2	desserte	Regrette le report du train départ St Gildas de 6h30 à 6h58 car ne permet pas d'arriver sur le lieu de travail avant 8h. Problème identique avec le train du retour qui partait de Nantes à 16h20, aujourd'hui repositionné à 17h14 (arrivée St-Gildas à 18h).	<p>Rappel des principes du cadencement ; il s'agissait notamment de réduire le nombre de missions de trains qui sont désormais limitées à 3 : direct (Nantes-Rennes), semi-directs entre Nantes et Redon (direct entre Nantes et Savenay puis arrêt intermédiaire à Pontchâteau), omnibus entre Savenay et Redon. Chaque mission dispose de son propre sillon et les trains partent à la même minute. Les nouveaux horaires ont donc été redistribués en fonction des différentes missions. Il s'agit d'un cadencement à l'heure. Ainsi, la création d'un train à 5h58 induit des moyens financiers supplémentaires. L'intérêt du cadencement est aussi d'optimiser les correspondances notamment avec les TGV vers Paris.</p> <p>Des solutions de transport directs entre Redon et St-Nazaire ont été étudiées mais ces relations ne concernaient que très peu d'usagers potentiels.</p> <p>La Région examinera le potentiel de fréquentation d'un nouveau train plus matinal dans le sens Redon > St Gildas > Nantes et si cette création d'offre permettrait la désaturation des autres horaires.</p>	X		Le potentiel de fréquentation serait trop faible (30 voyages) compte tenu de l'horaire très matinal. Par ailleurs, ce TER ne pourrait donner aucune correspondance sur d'autres trains vers Vannes / Quimper. Pour le retour, le train de 16h49 pourrait être avancé de quelques minutes pour réaliser un arrêt supplémentaire à St Gildas/Bois. Cependant, ce train est en accroche à 17h36 avec un TER Rennes - Quimper.	

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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>		
27/09/2018	2	desserte	La suppression du train qui partait avant cadencement de Pontchâteau à 6h42 a obligé de nombreux salariés à se rendre en voiture à Savenay. Des lycéens également doivent arriver à Nantes avant 8h.	La Région va examiner s'il est possible d' améliorer l'offre au départ de Pontchâteau avant 7h du matin.	X		<i>Explication idem ci-avant.</i>	

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	1	desserte	<p>À l'initiative d'un questionnaire qui a permis de collecter l'avis de 40 usagers qui descendent à Penhoët : personne n'est satisfait. Regrette notamment la rupture de charge obligatoire à Savenay pour les voyageurs qui font des liaisons entre le périurbain Nantais et Penhoët. Surtout quand on constate que les navettes omnibus entre Savenay et Nantes sont vides. Certains jours suite à des dysfonctionnements, aucune correspondance n'est assurée à Savenay : la SNCF laisse les voyageurs seuls sur le quai pour trouver une solution par leurs propres moyens.</p> <p>Remercie la Région pour l'ajout d'un arrêt à Penhoët le matin mais souhaite également des arrêts au retour sens Penhoët > Nantes sur les trains de 17h10 et 18h10 au départ de St-Nazaire. Cela permettrait d'alléger les surcharges sur ces trains toujours complets.</p>	<p>La collectivité a fait le choix de réorganiser l'ensemble des horaires pour augmenter la fréquentation des trains. L'indicateur qui montrera le succès du cadencement est donc la fréquentation. Dès lors qu'on modifie les règles du jeu, il y a toujours des "perdants" et des "gagnants". Le transport public est un bien commun dont la finalité est de répondre à l'intérêt général.</p> <p>Le cadencement a été réalisé en conservant les fonctionnalités des dessertes antérieures, même si les missions de trains ont évolué, les horaires repositionnés et qu'il faut effectuer une correspondance à Savenay. Les nouveaux horaires permettent aussi de réaliser des déplacements à la demi-journée ce qui était souvent impossible avant. On cherche à attirer plus de voyageurs occasionnels dans les trains, même s'il faut naturellement rester attentif aux usagers du quotidien, car le mode de transport peut être un frein à l'emploi. À noter également que la capacité en gare de Nantes a conditionné les nouveaux horaires : la plus grande gare structure la desserte des haltes intermédiaires ; il s'agit d'un principe inhérent au système ferroviaire. Les nouvelles demandes d'arrêt le soir à Penhoët seront étudiées par la Région mais il faut trouver un équilibre car il sera difficile de désoptimiser le cadencement. Sachez que le réseau ferroviaire suisse ne déroge jamais aux principes du cadencement pour garantir la robustesse de la production des trains.</p>			Pour le train du matin, la Région a ajouté un arrêt à 8h42 à Penhoët. Ce nouvel arrêt présente une bonne fréquentation avec en moyenne 30 descentes.	déc.-2018
					X		Concernant le train du soir, les travaux relatifs au contournement ferroviaire de Donges s'échelonnent de 2020 à 2023 environ. Cette période de travaux nécessitera l'allocation de minutes supplémentaires. Il est donc très difficile de créer un arrêt à Penhoët au risque de fragiliser le plan de transport adapté. Cependant, la demande est bien prise en compte dans l'étude "Mobilités" en cours dont les actions seront mises en place à compter de 2024.	2024

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	2	desserte	Souhaite un arrêt à St Gildas des Bois sur le train départ Redon à 7h27 > Nantes 8h15.	SNCF étudie la possibilité de créer un nouvel arrêt mais le train de 7h27 est sur une mission semi-directe : cela risque de désoptimiser le cadencement avec un allongement du temps de parcours.	X		<p><u>Région</u> : La mission de ce train en provenance de Rennes ne prévoit qu'un seul arrêt à Pontchâteau. La création d'un arrêt supplémentaire à St-Gildas/Bois, entraînerait une péjoration du temps de parcours et un problème d'occupation des voies à Nantes.</p> <p><u>SNCF</u> : Nombreuses contraintes techniques (stationnement en gare de Nantes, flux des circulations à Savenay,...).</p>	
27/09/2018	2	gare accessibilité	En gare de St Gildas des Bois le train s'arrête au niveau du passage planchéié ce qui induit une hauteur importante entre le train et le sol.	SNCF fera une nouvelle mesure de la hauteur du quai et étudiera la possibilité de modifier le positionnement de la pancarte TT qui indique au conducteur l'endroit où doit s'arrêter le train.			Il n'existe pas de pancarte TT dans cette gare. Le rehaussement du quai n'est pas actuellement envisagé car la gare de St Gildas n'est pas prioritaire dans le Sd'AP.	

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	2	gare	Les travaux en gare de Pontchâteau ont bien avancé. Mais quid de la demande du 2nd abri côté Nantes ?	Il existe déjà un abri sur ce quai, même s'il n'est pas suffisant au regard de l'affluence. SNCF se rapproche des services de Gares & Connexions pour apporter une réponse.		X	La gare de Pontchâteau n'a pas pu être retenue dans les investissements en cours. En effet, malgré une fréquentation de 77 voyageurs sur le train le plus dimensionnant du matin (6h45), d'autres gares ne disposent pas du tout d'abri pour une fréquentation plus importante. A réévaluer dans le cadre d'un futur déploiement d'abris.	
27/09/2018	2	qualité de service	Les trains sont surchargés les lundis et vendredis avec les internes qui voyagent avec des bagages encombrants.	La Région demande si ce train circule en US ou en UM. SNCF ne dispose pas de l'information en séance. Le plan de transport est plus important les lundis et vendredis : il y a donc moins de rames disponibles ces jours là pour former une UM.			Région : 6 nouvelles rames Régio2N, plus capacitaires, seront livrées au début de l'été 2019. Cela permettra de modifier l'affectation du parc. L'amélioration sera ressentie concrètement surtout à compter de la rentrée 2019.	sept.-2019

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	1	qualité de service	<p>Usager de Donges déplore les surcharges récurrentes. Il est souvent impossible de s'asseoir dans les trains. La capacité a été divisée par 2 dans le train Savenay 7h24 > Nantes 7h48. Ne comprend pas pourquoi le matériel roulant est moins capacitaire en heure de pointe, même si ce problème a été en partie résolu avec l'arrivée récente des rames Régio2N. La 2ème rame demandée et obtenue par la Région sur le train en provenance de Redon 6h44 > Savenay 7h18 > Nantes 7h42 a bien été mis en place mais elle est régulièrement fermée et inaccessible.</p>	<p>SNCF - Les surcharges seront progressivement résolues grâce à l'acquisition par la Région d'un nouveau matériel roulant plus capacitaire : Régio2N disposant de 500 places. Les premières rames livrées ont été mises en service sur le réseau ligérien depuis le 9 juin 2018. Une 6^{ème} rame arrivera en novembre 2018. Le reste sera livré entre mars et juillet 2019.</p> <p>SNCF s'engage à résoudre le problème de la porte fermée sur le train de 7h18. Vérifie s'il s'agit d'une rame Regio2N ou de l'accouplement de 2 rames de 330 places.</p>			<p>Cette circulation est théoriquement prévue avec une rame Régiois en unité multiple, offrant au total 440 places assises (capacité commerciale maximale à partir de Savenay). De septembre 2018 à avril 2019, ce train a circulé en UM dans 90% des cas.</p>	
27/09/2018	2	qualité de service	<p>Pourquoi le train Nantes 17h14 > Pontchâteau 17h50 est-il toujours en retard (cause SMS "sortie tardive du dépôt"), voire supprimé ? Le train est pourtant à quai mais sa suppression est annoncée au dernier moment avec l'obligation de se reporter sur le train suivant à 18h14 (soit 1h d'attente, sauf quand il est lui même en retard de 20 minutes).</p>	<p>SNCF vérifie d'où vient ce dysfonctionnement.</p>			<p>Sur 182 circulations prévues au plan de transport entre octobre 2018 et avril 2019, le TER n° 858225 a été supprimé 9 fois (dont 6 suppressions totales et 3 suppressions partielles). Le taux de ponctualité sur cette même période s'élève à 94,30%.</p>	

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	1	tarifs qualité de service	<p>Mécontent de l'augmentation des abonnements de 7 euros depuis juillet, surtout dans un contexte de dégradation de la qualité de service.</p> <p>Circule sur cette ligne depuis 1998. Les 14 derniers mois ont été les pires qu'il ai jamais vécu. De nombreux trains sont en retard ou supprimés.</p>	<p>Tous les tarifs n'ont pas augmenté. La carte Mezzo est passé de 60 à 30 euros. Mais des aides ont été supprimés. C'est le cas du dispositif "1 euro" qui n'était pas efficace et ne concernait que peu de bénéficiaires. Les abonnés ne financiaient que 18% du prix réel du billet quand les voyageurs occasionnels supportaient 80% du tarif. L'évolution des fréquentations montrait une stagnation du nombre d'abonnés et un net recul des occasionnels. Les recettes n'étaient donc plus assez dynamiques pour pérenniser le système qui devait redevenir plus équitable pour tous les usagers. La nouvelle gamme tarifaire permet à chacun de contribuer à la juste mesure. L'objectif consistait donc à diminuer les prix pour les occasionnels et à réduire la niche tarifaire constituée par le dispositif "1 euro". Les abonnements augmentent de 7 euros pendant 3 ans (soit une hausse modérée et étalée dans le temps) : la contribution de l'abonné passe ainsi de 18% à 21 % ce qui ne constitue pas une révolution. Par ailleurs, cette augmentation est amortie par un forfait annuel avec 2 mois gratuits. Les abonnés qui passent d'un abonnement mensuel à un forfait "tutti illimité" voient leur prix diminuer. Le train doit devenir plus compétitif face aux prix des péages autoroutiers, au co-voiturage et aux cars libéralisés afin d'attirer plus de voyageurs occasionnels. Un bilan de la nouvelle gamme tarifaire sera réalisé dès 2019. Mais la qualité de service doit aussi être au rendez-vous.</p>			Les chiffres du bilan sont longs à consolider avec la SNCF.	

TABLEAU DE SUIVI DE LA REUNION DU 27 SEPTEMBRE 2018

date CDL	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		
27/09/2018	2 bis	information voyageur	Usager Sévérac - Vannes s'est inscrit à l'alerte Flash Info Trafic par SMS auprès de l'Éts TER Pays de la Loire, ce qui lui permet de connaître les retards et suppressions de trains dans cette région. Mais impossible de le faire pour la Région Bretagne. Il semble que le système informatique soit bloquant quand on circule sur 2 régions limitrophes.	SNCF ne peut répondre immédiatement. Se renseigne et apporte une réponse personnalisée à cet usager.			Le trajet "Sévérac - Vannes" n'existe pas dans la base de données utilisée pour l'envoi des SMS du flash info trafic. Des tests sont en cours mais les voyageurs concernés doivent renseigner un trajet "Savenay - Vannes".	

(*) Liste des abréviations utilisées

PEM : Pôle d'Echange Multimodal

US : unité simple (train avec 1 seule rame)

UM : unité multiple (train avec plusieurs rames)

Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé

CODEF : Comité de Défense et de Promotion de la Desserte Ferroviaire de Redon et du Pays de Redon

CARENE : Communauté d'Agglomération de Saint-Nazaire et sa Région

SEVESO : La directive Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites SEVESO », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.